



Università
Ca' Foscari
Venezia

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN RELAZIONI

INTERNAZIONALI COMPARATE

TESI DI LAUREA

IL MEDITERRANEO COME POTENZIALE HUB LOGISTICO

FRA INEFFICIENZE, NUOVI INVESTIMENTI E PIANI

STRATEGICI

Relatore

Prof. Antonio Trampus

Correlatore

Prof. Elisa Barbieri

Laureanda:

Vanessa Barazza

859820

Anno Accademico

2019/2020

PREMESSA **4**

CAPITOLO PRIMO

1.1 Una Mancata strategia comune.....10
1.2 Divario logistico.....12
1.3 Bacino del Mediterraneo a confronto.....19
1.4 Il caso del Mezzogiorno..... 22
1.5 Il nuovo piano per la competitività.....29

CAPITOLO SECONDO

2.1 I paesi Mena.....41
2.2 Il caso del Marocco.....43
2.3 Le zone economiche speciali.....55
2.4 Zes e bacino del Mediterraneo.....66

CAPITOLO TERZO

3.1 Lo sviluppo della containerizzazione.....85
3.2 Suez e Mediterraneo.....88
3.3 Cina e Mediterraneo.....98
3.4 La rotta artica, una minaccia per il Mediterraneo.....113

CONCLUSIONI **121**

The Mediterranean has lost its centrality as economic center of gravity, the reasons can be found in many factors such as the loss of integration between the mediterranean countries, those both belonging to the north and south of the Basin. It is believed that in order to be newly competitive the Mediterranean needs to pursue a unified action, to advance the same view and to set similar targets, moreover it should have a uniform composition in terms of political, economic structures which seems quite unreal due to disparities not only between mediterranean countries themselves, but also between European countries that overlook the sea and the north and central Europe. The land of confrontation of my thesis is the logisitc, in particular logistic linked to ports. Infact according to a world bank list, the northern-range ports are in the highest ranking position for logisitc performances, while north and south mediterranean countries find themselves much lower in the ranking. Thus, I analyzed for which reasons we find ourselves in such disadvantage in comparison to other countries, especially the south italy considered as part of a developed country but its ports areas are not as competitive as they should be, on the other hand the ports of the Mediterranean countries such as those of the North Africa, are part of developing countries but they are showing a great room for improvement. The second part of my thesis focuses on strategies to improve the competitiveness of these ports, for instance Europe comes into play with the Ten-t projects and both

Marocco and Italy are , for example, pursuing a new national plan for logistic to make their ports more attractive. A strategy than come also with the establishment of the sez (special economic zones) that are aimed at attracting foreign investments by reducing duties and tax benefits. In the end, in the third part we introduce China as fundamental actor. It represents, mostly for south Mediterranean countries a huge source of direct investments but at the same time it might be a threat if the Mediterranean countries will not pay attention to limit its expansionist aims. In conclusion, a threat for the Mediterranean may derive also from the potential artic shipping route.

The thesis is about the Mediterranean as a potential logistic hub, and the word potential is due to the fact that the Mediterranean is newly acquiring a centrality for what concerns his role in the world maritime trafic, but this is an ongoing process where new investments and strategic plans are held back by inefficiencies still present and due to disparities among countries. The main focus of the thesis is analyzing how ports in the Mediterranean are investing in logistic to be able to keep up with new demands from the world maritime trafic such as the naval gigantism and which strategies these ports are trying to implement in order to be newly competitive.

The first paragraph of my thesis consist in a general overview on the aspects that would make the Mediterranean central in the world

maritime traffic while the second aspect introduces us to the main topic of the thesis starting from analyzing the components that characterize an efficient logistic system in the maritime sector such as timeliness, simplified application procedures, reliability and the study of these components are the starting point to make a first comparison between northern range ports and Mediterranean Ports through the Logistic performance index which give us a general overview of the weaknesses that affect the Mediterranean Ports by the logistic point of view. However, a more detailed study allow us also to parallel the mediterranean countries by giving a personal list based on their logistic performance index which offer us an insight to better understand which countries are more advanced, those which are growing their potential and those which still suffer from strong inefficiencies. In particular my case study involves Italy, Marocco and Egypt.

A relevant part of the thesis will be dedicated to the ports of southern Italy to understand why they have lost competitiveness over the years, economic crisis, lack of investments, a weak entrepreneurial sector and the raise of new foreign competitors may have provoked the marginalization of these ports from the world maritime traffic and a major shift towards other ports of the Mediterranean. However, a strategic logistic plan that would be implemented by the authorities may restore their international relevance in the maritime routes combined with the European Project of the Ten-T, a project which aims

at facilitate the connection between various ports of Europe including a better inland connection between the Port of South of Italy and the rest of Europe. The second chapter opens up with a general overview on the Mena Countries and their economic composition to then focus on the Morocco and his new centrality in the maritime traffic thanks to a huge national logistic plan that is looking for a complete renovation of their maritime logistic system. Morocco is taken as a successful example of how the logistic enhancement may help to change the geopolitics of the maritime sector as investements in this field attract major shipping companies to the Moroccan ports changing the balance in the Mediterranean itself. I will report Tanger med and Casablanca as major examples. . Some ports of the Mediterranean then, have been invested by the Zes Politic, in order to attract foreign investments through a reduced tax regime in certain areas for instance the European Union has favorised the creation of the special economic zones in those areas considered at lower level of growth, in the South of italy for example the proximity to a port area is a binding condition for the insitution of the Zes. In general, according to some authors the free ports area are considered as logistic intefaces that help the traditional ports to become more advanced by attracting foreign investments. Before moving on to the next chapter, I analyze more in depth the development of containerization as shipping companies need to merge to face up to potential crisis, and as a consequence ports

have to adapt their infrastructures to larger container vessels. Therefore it is clear that those ports who are not able to make substantial infrastructural change and improving their logistic will be excluded from the world maritime traffic as unable to support the new demands coming from the maritime system harbour landing place. The ports of the Mediterranean are acquiring a new centrality due not only to infrastructural changes in each ports but due to macrostrategic choices that convey the shipping companies towards the Mediterranean. The enlargement of the Suez Canal has entailed a great change in the choice of the maritime routes from the shipping companies as it allows the passage of a great number of vessels of big dimension in comparison to other canals such as the panama Canal, so this enlargement is considered a major shift in the geomaritime equilibrium also with respect to the northernrange, moreover the expansion of the suez Canal is an incentive to logistically improve all the port areas around the canal, see for instance the scz zone.

In the end the last chapter of my thesis will focus on the relevance of China and the potential artic route on the rediscovered centrality of the Mediterranean sea. Both have a positive and negative influence that questions the role of the Mediterranean, should be China considered as an investment opportunity or a threat? How the new potential artic route could threat the role of the Mediterranean in the world maritime traffic? China for instance by investing in the Pireo

Ports transform it in a logistic hub for products coming from Asia and directed to south and central Europe due also to investments in the rail towards east Europe, thus there is again a shift from the previous strategic road that saw the prevalence of north Europe as main logistic hub, however behind this major shift there seems to be a great advantage for China that see the Pireo Port much closer to canal suez and consequently to Asia, a closer link to access European markets. The potentiality of a New Artic Route instead may represents merely a threat for the new centrality of the Mediterranean in the world maritime traffic. The shorter distance in comparison to the passage through the Suez Canal and the new opportunities in terms of natural resources coming from the artic encourage many countries to opt for this path and looking for the establishment of a logistic base despite the short term difficulties, but the difficulties still present may serve as wake -up call for the Mediterranean countries to form a truly economic and maritime cooperation before it is too late.

CAPITOLO 1

1.1 UNA MANCATA STRATEGIA COMUNE

Da decenni l'area del mediterraneo ha perso la sua centralità nell'interscambio portuale, marittimo e solo ad oggi cerca di riaquisire la funzione di baricentro marittimo che ha progressivamente spostato il suo asse verso l'Europa continentale e del nord. Una delle ragioni di questo processo è dato dal progressivo divario che si è venuto a creare non solo tra i vari paesi che si affacciano su questo mare, ma anche dato dal sempre maggior contrasto tra paesi appartenenti all'area mediterranea e il resto d'Europa. In particolare la frattura che si viene a creare fra riva meridionale e riva settentrionale ¹ o come afferma un rapporto censis del 1993 del cosiddetto binomio Nord-sud e Occidente e Oriente² rende particolarmente ardua la prospettiva di un ritorno a una sorta di centralità. Una strategia comune è fondamentale se si vuole pensare di concorrere nuovamente nell'avere un ruolo centrale nel mercato dei traffici marittimi-portuali, e nella gestione della logistica mondiale che ad oggi è elemento chiave di sviluppo economico e al contempo di fondamentale importanza per avere un impatto nella costruzione della geopolitica mondiale. << il terreno di battaglia

¹ Salvatori, 2005 citato da Gatullo M. Strutture territoriali, relazioni internazionali e strategie per una centralità mediterranea, Bari, Cacucci editore, 2003 p.15

² Rapporto Censis 1993 citato da Gatullo M., Strutture territoriali, relazioni internazionali e strategie per una centralità mediterranea, Bari, Cacucci editore, 2003 p. 16

logistica del mediterraneo è rimasto privo di una strategia comunitaria>>³ Alcuni elementi sono ad oggi favorevoli al ritorno di una centralità mediterranea come l'avanzare di potenze marittime sempre più strutturate e avanzate come vediamo l'esempio del gigante cinese, possono essere un grande vantaggio per tutta l'area del Mediterraneo grazie al ridisegno di nuove rotte marittime che vedono nel mediterraneo un punto focale delle nuove tratte vedi "pendulum"⁴ e un punto di transito per raggiungere le coste atlantiche. Altri fattori che stanno determinando il ritorno ad una centralità mediterranea sono rispettivamente l'allargamento del canale di Suez⁵ che favorirebbe il passaggio di grandi navi porta container per far fronte al fenomeno del gigantismo navale⁶ ed un potenziale ritorno al "short sea shipping"⁷ La portualità marittima nel Mediterraneo sta attraversando una fase di grandi cambiamenti, dovuti in particolare alla crescita dei paesi Mena i quali <<nell'organizzazione logistica>>⁸ hanno ridotto il divario con i paesi del northern range e in particolare con la riva nord del Mediterraneo con i quali hanno recuperato un forte svantaggio

³ Spirito P., (2018) " il futuro del sistema portuale meridionale tra mediterraneo e via della seta" Rubettino editori

⁴ Amato V.,(2017) " La nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti" Aracne editore p.105

⁵ Amato V., (2017) " La nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti" Aracne editori p.93

⁶ Spirito P., (2018) Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

⁷ Rivista di economia e politica dei trasporti 2013

https://www.openstarts.units.it/bitstream/10077/9560/1/REPoT_2013%283%29-1_Buonfanti.pdf

⁸ Spirito P., (2018) " il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta" Rubettino editori

competitivo. È proprio su tale punto che risulta utopico parlare di una sola centralità mediterranea, piuttosto come definisce Pietro Spirito si può definire un << policentrismo mediterraneo>>⁹ ed il campo della logistica nel settore portuale è ad oggi uno dei maggiori punti di divisione. Se il sistema portuale dei paesi Mena sta attraversando una fase di rinnovamento logistico -infrastrutturale non si può dire lo stesso di altri porti del Mediterraneo come i porti del Sud Italia che stentano ad essere competitivi a livello mondiale per una serie di fattori che saranno elencati successivamente. Dunque La logistica nel settore marittimo << è diventata terreno di competizione>>¹⁰ e << acquisisce un peso crescente>>¹¹

1.2 DIVARIO LOGISTICO

Nel settore marittimo portuale, il maggior campo di confronto innovativo è il settore della logistica, un campo laddove i paesi dell'area del mediterraneo si devono confrontare perché il miglioramento della logistica e il rinnovo infrastrutturale dei porti dei paesi del bacino possono essere una chiave fondamentale per

⁹ Spirito P.,(2018) Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p.18

¹⁰ Spirito P.,(2018) Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p.28

¹¹ Spirito P.,(2018) Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p.28

recuperare il terreno perso negli ultimi decenni. “ La connettività è diventata terreno di confronto”¹² Pietro Spirito afferma che le connessioni e<< le reti soprattutto nei punti di interscambio sono diventate una variabile strategica della competizione internazionale>>¹³ e che << investire nelle infrastrutture è diventato fattore primario di posizionamento concorrenziale>>¹⁴Sebbene i paesi del Mediterraneo stiano recuperando competitività, esiste ancora un forte divario tra paesi del bacino e paesi UE nord continentale in tale campo. I paesi dell’area nord continentale dell’UE dimostrano di essere all’avanguardia grazie alla capacità superiore di essere al passo con le nuove richieste di infrastrutture più efficienti e un sistema logistico avanzato che è capace di affrontare le nuove sfide del settore portuale. In generale, al di là del settore marittimo, si evidenzia come innanzitutto secondo un rapporto della World Bank un primo elemento che caratterizza un buon sistema logistico è <<l’affidabilità>>¹⁵, ovvero essere certi di quando e come la consegna di un determinato carico di merci avrà luogo, soprattutto ora che si spinge verso un’ accelerazione

¹² Spirito P., (2018) Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della Seta, Rubettino Editore p.130

¹³ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹⁴ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹⁵ Connecting to compete “ Trade logistic in the Global economy”

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

del tempo di permanenza nei terminal e la diminuzione dei tempi di navigazione è fondamentale una forte affidabilità dei porti.

Una performance logistica viene considerata come “ il grado di efficienza che le supply chain sono in grado di offrire nel connettere le aziende alle opportunità internazionali.¹⁶ Il sistema logistico ha il suo inizio nelle cosiddette domestic policies, ovvero sta alla singola nazione intervenire nel settore pubblico per aumentare la sua efficienza nelle infrastrutture di trasporto. Inoltre, sempre la world bank ha stilato quello che viene definito il <<logistic performance index>> ¹⁷dove vengono analizzati una serie di componenti fondamentali della logistica e di conseguenza si ricava una lista dai paesi più performanti, ai paesi meno performanti. Il logistic performance index tiene conto di diversi elementi. Servizi infrastrutturali, in particolare l'efficienza tecnologica ed informatica che è ancora più importante delle infrastrutture di trasporto in senso fisico, la qualità della fornitura di servizi logistici, e import lead time ovvero il tempo medio che serve dal porto di scarico fino alla consegna e i servizi doganali.¹⁸ I paesi più efficienti nel comparto logistico inoltre sanno gestire maggiormente la complessità derivante dal settore logistico attraverso una semplificazione

¹⁶ Connecting to compete “ Trade logistic in the Global economy”

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

¹⁷ Connecting to compete “ Trade logistic in the Global economy”

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

¹⁸ Connecting to compete “ Trade logistic in the global economy”

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

Spirito P., (2018) Il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e Via della Seta, Rubbettino editore

burocratica, il sistema logistico infatti è parte interconnessa di diversi settori, dai trasporti alla finanza, al commercio. In aggiunta nei paesi meno all'avanguardia, il settore logistico è difficilmente considerato come un'attività o un servizio sicché stanno avanzando delle proposte di legge per chiarire lo status¹⁹ di tale settore.

Secondo il rapporto della World Bank è stata per l'appunto stipulata una lista facendo una media di tutti i valori del Logistic Performance Index²⁰ nell'anno 2014 e 2016 ed è risultato che paesi come Germania, Paesi Bassi e Belgio occupano le prime 3 posizioni. In questa tabella viene preso in considerazione l'indice di performance logistica in generale e dunque comprende il settore marittimo insieme ad altri settori, motivo per cui la Germania risulta al primo posto, mentre nel caso specifico del settore marittimo essa si troverebbe al quarto posto, ma rimane un ottimo indicatore di come la struttura logistica del northern range sia estremamente competitiva.

Tabella 1 Aggregated LPI

Economy	2018		2016		2014		2012	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Germany	1	4.20	1	4.23	1	4.12	4	4.03
Sweden	2	4.05	3	4.20	6	3.96	13	3.85
Belgium	3	4.04	6	4.11	3	4.04	7	3.98

¹⁹ Connecting to compete "Trade logistic in the global economy"
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

²⁰ Connecting to compete "Trade logistic in the global economy"
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

Austria	4	4.03	7	4.10	22	3.65	11	3.89
Japan	5	4.03	12	3.97	10	3.91	8	3.93
Netherlands	6	4.02	4	4.19	2	4.05	5	4.02
Singapore	7	4.00	5	4.14	5	4.00	1	4.13
Denmark	8	3.99	17	3.82	17	3.78	6	4.02
United Kingdom	9	3.99	8	4.07	4	4.01	10	3.90
Finland	10	3.97	15	3.92	24	3.62	3	4.05

Fonte :

<https://lpi.worldbank.org/international/aggreated-ranking> Tabella 1

Come accennato precedentemente lo score che vediamo in tabella è dato dalla media di diversi elementi. Nello specifico, dal punteggio medio di efficienza alle dogane, dunque accelerazione delle procedure e semplificazione burocratica, qualità del commercio e trasporto legata alle infrastrutture, basse spese di spedizione, qualità dei servizi logistici, facilità nel tracciamento merci, capacità di rispettare i tempi previsti di consegna. Il vantaggio di stati come Germania, Svezia, Belgio rispetto ad altre aree del mediterraneo dipende anche dalla loro struttura aziendale e manifatturiera. La struttura aziendale di tali paesi, costituita da grandi gruppi e da imprese medio- grandi permette a sua volta di investire in tecnologia e informatizzazione, e sono le realtà industriali in grado di generare << domanda di servizi e di logistica>>²¹ fondamentale per la nuova frontiera della logistica. Altre aree dell' Mediterraneo invece basano la loro economia su imprese di medio-piccola dimensione che non permettono di avanzare e stare al passo con le nuove richieste del mercato. Il settore logistico sia che si

²¹ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubbettino editore,

tratti di trasporto marittimo, ferroviario e corrieristico, sta attraversando un percorso di innovazione che trova il suo punto di partenza dalle industrie stesse. Sta spesso infatti nel tessuto industriale stesso. Il processo di innovazione logistica in quanto è strettamente collegato al processo di "digitalizzazione"²² In particolare il settore portuale è attraversato da quello che viene definito <<Uberizzazione>>²³ ovvero un connubio fra tecnologia e piattaforme che consentono da un lato di ridurre i costi delle procedure amministrative e dall'altro di avere maggiori <<informazioni di Marketing e di conoscenza del mercato>>²⁴ Dunque la nuova frontiera logistica portuale permetterà di personalizzare sempre più il servizio ed avere una maggiore stabilità grazie alla conoscenza del mercato. Tuttavia queste innovazioni richiedono che alla base ci sia una forte coordinazione fra <<porti, navi e magazzini>>²⁵ Un esempio di uberizzazione lo possiamo trovare con Epcsa "European port community association" ovvero piattaforme << integrate di dati e di informazioni sulla gestione dell'economia marittima>>²⁶. In generale nel divario Mediterraneo- northern range oltre notare una disparità nel

²² Spirito P., (2018) Il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

²³ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p. 142

²⁴ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p.142

²⁵ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p. 142

²⁶ Spirito P., (2018) Il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e Via della Seta, Rubettino editore p.

dell'innovazione digitale si è venuto a creare un gap dal punto di vista delle capacità degli operatori, ovvero specializzarsi nella logistica richiede anche avere del personale qualificato che stando ai dati è venuto a mancare in determinate aree.²⁷ Infine un vantaggio competitivo dell'europa nord continentale lo vediamo nella capacità di adeguarsi alle nuove richieste provenienti dal settore marittimo, che richiede da parte dei porti una maggior capacità di containerizzazione, secondo la classifica top 50 world container port, troviamo 3 porti del northern range rispettivamente alla undicesima, tredicesima e diciannovesima posizione, dietro i porti asiatici ma ben più avanti rispetto ai porti Mediterranei.

²⁷ Connecting to compete “ Trade logistic in the global economy”
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

1.3 BACINO DEL MEDITERRANEO A CONFRONTO

Dunque nel precedente paragrafo abbiamo analizzato come l'avanzamento di alcuni paesi nel settore logistico permette loro di essere estremamente competitivi, e per quanto riguarda i paesi del bacino?

I dati del global rankins del 2018 ci indicano che i seguenti paesi sono rispettivamente nelle seguenti posizioni:

2014		2018	
SPAGNA	18	SPAGNA	17
ITALIA	20	ITALIA	19
TURCHIA	30	TURCHIA	47
GRECIA	42	GRECIA	42
MALTA	51	MALTA	69
CIPRO	58	CIPRO	45
EGITTO	62	EGITTO	67
ALGERIA	96	ALGERIA	117
MAROCCO	86	MAROCCO	108
TUNISIA	110	TUNISIA	105
LIBIA	118	LIBIA	154

Tabela 2 Fonte : <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018.%202019>

La tabella sovrastante è un chiaro segnale del divario fra paesi dell'europa continentale e del bacino del mediterraneo, bisogna tuttavia considerare che molti di questi paesi hanno ancora una struttura economica debole rispetto agli altri, molti di essi sono ancora economie in via di sviluppo per cui faticano ancora ad investire con molte fratture al loro interno, inoltre hanno una politica ancora piuttosto instabile ovvero soggetta a continui cambiamenti e una certa instabilità può portare a delle conseguenze anche sul piano economico e degli investimenti, vedi per esempio la Libia nella quale le recenti instabilità politiche hanno fatto scendere di parecchio questo paese nella classifica. Dei segnali di avanzamento provengono tuttavia dalla Turchia che si posiziona al sesto posto delle "top performing upper middle income economies"²⁸ e dall'Egitto che si posiziona settimo nelle "top performing lower -middle economies"²⁹. Inoltre, le differenze tra i vari stati non sono un calcolo puramente numerico delle prestazioni logistiche, ma sono anche influenzate dalle percezioni o dalle aspettative che si hanno nei confronti di questi paesi. Ovvero, sempre secondo l'analisi di connecting to compete, anche se uno stato avvia delle riforme per migliorare il suo assetto logistico, ma questo processo di miglioramento viene percepito come più lento rispetto a quello che

²⁸ Connecting to compete "Trade logistic in the global economy"

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

²⁹ Connecting to compete "Trade logistic in the global economy"

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

ci si aspettava, tutto ciò ha un'incidenza negativa nella classifica finale, sebbene ci sia un cambiamento in atto. Un altro esempio viene presentato a tal proposito, ovvero se uno stato decide di ammodernizzarsi, per un periodo di tempo non può essere considerato competitivo in quanto il suo sistema logistico è in fase di elaborazione, dunque nel global ranking apparirà in posizione inferiore, ma non è esso per forza un segnale negativo in quanto può significare una fase di stallo che porta ad un miglioramento futuro. Infine il logistic index non tiene conto delle eventuali connessioni logistiche che connettono il paese al loro interno, dunque fra la parte interna e le coste, ma tiene in considerazione solo lo stato in relazione con altri stati.

In conclusione dunque, sebbene questa classifica sia un chiaro segnale dell'indice di competitività di ogni paese, non a caso la Germania mantiene il primo posto sia nel 2014, sia nel 2018, per altri stati ad economie in fase di sviluppo è importante valutare bene diversi fattori e verificare se un possibile spostamento nell'asse sia dovuto a fattori "negativi" o siano l'indice di un cambiamento in atto. Tuttavia, se per alcuni paesi del bacino mediterraneo una spiegazione della mancata competitività si può ricavare dalla struttura della loro stessa economia considerata ancora in via di sviluppo, che ne è dell'Italia, in particolare del mezzogiorno? A parità di sviluppo essa rientra tra le economie più avanzate e allora come mai si trova solo al 19esimo posto? Che cosa frena la sua competitività?

1.4 IL CASO DEL MEZZOGIORNO

Sebbene data la sua posizione geografica, il mezzogiorno con la sua manifattura e i suoi porti rappresenterebbe uno snodo fondamentale specialmente nel settore marittimo, «I porti del Mezzogiorno costituiscono circa la metà delle importazioni ed esportazioni ovvero essi sono porto di destinazione o di partenza di circa metà delle importazioni ed esportazioni nel territorio italiano.»³⁰ diversi fattori non lo rendono competitivo quanto i porti del nord d'europa.

Innanzitutto l'Italia in generale, ma il mezzogiorno in particolare ha sofferto pesantemente la crisi del 2007/ 2008 in quanto ha comportato un enorme «crollo degli investimenti alle infrastrutture»³¹, si evidenzia in termine di pil pro capite che nel 2015 le spese pubbliche destinate agli investimenti erano un quinto rispetto a 30 anni prima. Secondo le statistiche quando « il rapporto tra investimenti e Pil” scende sotto la soglia del 15%, si parla di deindustrializzazione³²» ed è ciò che è avvenuto nel mezzogiorno. Quest'area inoltre è stata per anni caratterizzata da una bassa efficienza del paese nel gestire gli investimenti a causa di un' inefficienza nella gestione delle risorse. Il

³⁰ Spirito P., (2018) Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta, Rubettino editore

³¹ Spirito P.,(2018) Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta, Rubettino Editore

³² Spirito P., (2018) Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta, Rubettino Editore 2018

mezzogiorno, poi, è principalmente composto da un settore industriale formato su piccole-medie imprese che faticano ad investire in economie in larga scala come richiede un economia sempre piu globalizzata. L'economia su media scala prevede che un maggior allargamento della produzione diminuisca e una diminuzione del costo unitario del lavoro. Un economia di scala inoltre permette di avere piu risorse da investire nell'ammodernamento infrastrutturale e logistico.

La domanda di logistica tuttavia come accennato deve essere supportata da una realtà industriale che sia in grado di crearla << alle spalle dei porti vi sia una realtà industriale densa e articolata capace di generare una domanda di servizi di trasporto e di logistica per la connessione con l'economia internazionale>>³³ dunque significa che deve prima esserci un ammodernamento dell'industria in senso lato che favorisca poi una connessione tra i porti che si interfacciano nel mediterraneo e il settore industriale. Dunque il sistema portuale, in questo caso italiano, ma di tutti i paesi, è strettamente legato a fattori interni come la capacità delle imprese di essere loro stesse competitive sul piano internazionale e creare a sua volta "un sistema di connessioni". Per quanto riguarda il settore portuale marittimo, un importante indice di competitività è la composizione del porto stesso, i porti del mezzogiorno infatti stanno pian piano diminuendo quello che

³³ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta Rubettino editore, p.36

viene definito " transhipment", trasbordo, ovvero operazione << trasferimento di carico da una nave all'altra>>³⁴ per rivolgersi al porto come gateway o meglio sviluppando una situazione integrata, ma rispetto ad altre regioni d'Italia e ai porti dell'europa nord continentale è ancora elevata. Porti come Taranto e Gioia tauro hanno ancora <<una quota di transhipment del 50%>>³⁵, mentre nel Nord Europa la quota di transhipment è limitata al 30%. L'operazione di transhipment inoltre è messa in crisi sia dai paesi del Nord Europa, sia dai paesi Mena. Da una parte i paesi del nord europa hanno una capacità di containerizzazione maggiore. Quando si parla di capacità di gestire il gigantismo navale si fa riferimento proprio a questo. Infatti da un lato la sempre maggior struttura di questi porti ne facilita la gestione di grandi container, questo dovuto anche al fatto che molte compagnie di navigazione preferiscono creare alleanze per stare al passo con le nuove "richieste del mercato" e di conseguenza i porti del mezzogiorno vengono "eliminati" dalle possibili scelte in quanto non adeguati. Questo fattore è anche condizionato dalla stessa conformazione "fisica dell'area del mezzogiorno, la quale fatica a sostenere l'approdo di grandi container a causa della struttura geografica che non permette l'espansione in grandi aree. La grandezza delle navi spinge dunque a cercare meno approdi, ma più efficienti, anche le stesse compagnie

³⁴ <http://www.dizionariologistica.com/dirdizion/transhipment.html>

³⁵ Amato V., "La Nuova centralità del Mediterraneo" fratture, flussi, reti, Aracne editrice p.109

terminalistiche tendono a formare alleanze e di conseguenza influenzano la scelta del porto. Il tutto sommato inoltre ad una migliore logistica come è stato affrontato nel logistic index. Dall'altra parte i paesi Mena stanno diventando dei maggiori concorrenti in termini di costi di lavoro, ma soprattutto quest'area sta crescendo dal punto di vista della competizione marittimo portuale, vedi per esempio il porto tanger med situato in marocco che ad oggi è uno dei maggiori scali portuali nell'area del mediterraneo.

Il transhipment sebbene fondamentale, non è sufficiente per essere competitivi al giorno d'oggi per questo si parla di una sorte di coordinazione integrata fra transhipment e gateway. Una soluzione bimodale è sempre più necessaria in quanto << le reti e gli investimenti servono nella misura in cui sono in grado di connettere i territori ai mercati internazionalizzati >>³⁶ Il transhipment è diviso in hub & spoke e Relay: il primo consiste << nell'accentramento in un grande hub di carichi aventi origine/ destinazione in porti più piccoli che mediante servizi feeder vengono trasportati dalla rotta principale alla rotta regionale >>³⁷ mentre il secondo consiste << nell'intersezione presso un hub di grandi dimensioni di traffici movimentati di pari livello".³⁸

³⁶ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

³⁷ Berlinguer A., (2018) " Porti, retroporti, zone economiche speciali" Giappichelli Editore p. 88

³⁸ Berlinguer A., (2018) " Porti, retroporti, zone economiche speciali" Giappichelli Editore

Il porto Gateway significa che non si occupa solo del trasbordo dei container da una nave all'altra, ma si occupa di far arrivare le merci nel territorio nazionale e viceversa, attraverso infrastrutture di trasporto e connessioni adeguate coinvolgendo anche settori come autostrade e ferrovie, il porto gateway infatti è sviluppato nel nord d'Italia e in misura ancora maggiore nel nord-europa perché si trova innanzitutto vicino a delle realtà industriali in grado di essere collegate direttamente ai porti tramite queste reti di connessioni, mentre i porti del sud d'Italia rischiano di svolgere solamente una funzione di carico - scarico merci proprio perché mancano delle infrastrutture di collegamento che leghino la realtà territoriale con i porti che si affacciano sul bacino. Bisogna infatti specificare la differenza fra hub logistico e gateway, l'hub logistico è tipico delle operazioni di trasbordo ed è tipico di grandi aree, il mediterraneo può essere considerato un hub logistico perché da questa macro area " si incrociano molte linee di navigazione con destinazioni diverse", ma se prendiamo poi in considerazione il singolo porto esso ha successivamente bisogno di un'operazione "gateway" e dunque una connessione interna al territorio dove è situato. Si parla di trasporto intermodale infatti, quando si utilizzano più mezzi di trasporto come veicoli su gomma o treni per far giungere le merci a destinazione, dal porto finale alla destinazione finale nel territorio.

Dunque il mezzogiorno ha necessità di sviluppare da una parte un collegamento fra le proprie realtà industriali, le quali a sua volta devono espandersi se vogliono essere competitive e dall'altra parte c'è bisogno di un coordinamento nazionale fra le aree del mezzogiorno e il resto di Italia e l'Europa nord continentale. Infine i porti del mezzogiorno dovrebbero cambiare strategia e invece di focalizzarsi su lunghe tratte dove il nord d'Europa ha un netto vantaggio, dovrebbe puntare ad incrementare brevi tratte, il cosiddetto <<short-sea shipping>>³⁹ in particolare le relazioni con i paesi del nord d'Africa Mena, perché se da un lato possono essere un fattore di competizione, dall'altra i paesi Mena rappresentano il secondo partner commerciale per l'Italia e in particolare per il mezzogiorno. Il mezzogiorno non ha saputo cogliere le opportunità di crescita e i benefici che uno sviluppo di collegamenti fra i due possono portare, tanto che i paesi così detti Mena hanno preferito dirigere le loro rotte altrove come per esempio Spagna o Croazia, sta invece nella strategia meridionale << investire in rotte dai porti del sud d'Italia verso i porti del nord'Africa>>⁴⁰

³⁹ Spirito P., (2018) Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p.38

⁴⁰ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p.40

1.5 IL NUOVO PIANO PER LA COMPETITIVITÀ

Pietro Spirito afferma che << la collocazione internazionale dei porti meridionali del nostro paese dipende in modo rilevante da un lato dalle scelte e dalle politiche dell'Unione Europea>>⁴¹

Per quanto riguarda l'Italia proviene proprio dall'Unione Europea uno dei progetti più ambiziosi per migliorare la connettività portuale italiana, il Trans -european transport network.⁴² Il trans-european transport network è previsto dal regolamento del parlamento europeo 1316/2013⁴³ che stabilisce << un meccanismo per collegare l'europa⁴⁴>>. Questo meccanismo prevede sostanzialmente un finanziamento da parte dell'Unione Europea per sostenere le spese per l'ammodernamento delle infrastrutture, dei collegamenti che interessano tutti i paesi dell'Unione, reti di collegamento che riguardano << linee ferroviarie, strade, vie navigabili interne, rotte marittime, porti, aeroporti>>⁴⁵. Entro il 2030 le infrastrutture di ciascun paese interessato dovranno essere ammodernizzate e si prospetta la creazione di un unico spazio europeo di trasporto attraverso il collegamento dei diversi corridoi. Ogni stato ha una

⁴¹ Spirito P., " il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta, Rubettino editore 2018

⁴² https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

⁴³ Regolamento UE 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32013R1315>

⁴⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/cef_en

⁴⁵ Rete Transeuropea di trasporto https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

struttura a sé e un grado di avanzamento infrastrutturale e logistico differente per ciascuno, per tale ragione ogni stato è interessato ad un "progetto personalizzato" affinché poi si riesca a costruire un'unica grande area di corridoi interconnessi fra loro. Il fondamento di tale progetto si basa sulla creazione di << nove corridoi>>⁴⁶ Il mezzogiorno è principalmente interessato dal progetto chiamato << the Scandinavian -Mediterranean corridor>>⁴⁷ che prevede un <<collegamento fra paesi del nord d'Europa, come Svezia e Finlandia, per passare attraverso Germania e infine approdare in Italia prima attraverso le zone industriali del nord per poi collegarsi con i porti del Mezzogiorno.>>⁴⁸ A sua volta vengono finanziati collegamenti fra Nord d'Italia e area del Mezzogiorno, tuttavia il Mezzogiorno in primis deve essere abile nel gestire le risorse in quanto ha già maturato un "gap" nei confronti delle aree industriali del nord. Per migliorare l'efficienza infrastrutturale di questa zona sono stati stanziati circa <<49 miliardi>>⁴⁹ da investire in collegamenti ad alta velocità e la creazione di nuove "connessioni". Il supporto in questo caso dall'Unione Europea è fondamentale per i porti del Mezzogiorno, per sviluppare a partire da essi i corridoi che riescano a metterli in connessione con le realtà

⁴⁶ Rete di trasporto transeuropeo (TEN-T)

https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

⁴⁷ Scandinavian-Mediterranean, European Commission

https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en

⁴⁸ Scandinavian-Mediterranean, European Commission

https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en

⁴⁹ Piano logistica mezzogiorno <https://www.mit.gov.it/node/7671>

industriali del nord d'italia e successivamente del nord d'europa, questo collegamento non solo permette di espandere i mercati, ma permette di essere in parte al pari con le esigenze logistiche richieste ad oggi. Lo sviluppo della competitività dei porti del Sud Italia è previsto non solo da un progetto europeo, ma da un piano nazionale ovvero << Il piano strategico della portualità e della logistica approvato nel 2015>>⁵⁰ in questo piano nazionale viene riconosciuta l'importanza di riacquisire una competitività a livello logistico portuale come motore di crescita per tutto il paese, ma in particolare per l'area del Mezzogiorno nei quali oltre ad un miglioramento di connessione verso l'europa, sia necessario un collegamento con l'area industriale del nord italia. Viene stilata una sorta di <<vision >>⁵¹ e prevede <<10 obiettivi strategici per il sistema mare>>⁵² A tal proposito l'italia ha stipulato nel 2014 un accordo di partenariato con la commissione Ue nel quale sono state introdotte le ALI << aree logistiche integrate>>⁵³ ovvero delle zone del mezzogiorno nelle quali si finanziano << infrastrutture portuali, retroporti e interporti, piattaforme logistiche con le relative connessioni ai corridoi multimodali della rete Europea di trasporto>>⁵⁴ Risulta

⁵⁰ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della Seta, Rubettino editore p.57

⁵¹ Piano strategico nazionale della logistica e della portualità p.9
https://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23291

⁵² Piano strategico nazionale della logistica e della portualità .9
https://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23291

⁵³ Servizio di valutazione indipendente del Pon infrastrutture e reti 2014/2020
<http://www.ponir.mit.gov.it/documentazione/valutazione-indipendente/send/57-valutazione/211-app-valutativo-contesto-ali>

⁵⁴ <http://www.ponir.mit.gov.it/interventi/aree-logistiche-integrate>

strategico il partnerariato con l'Europa in quanto esso finanzia per $\frac{3}{4}$ l'istituzione di tali aree.

Nel programma di rete transeuropea di trasporto il secondo obiettivo di pari passo con l'ammodernamento infrastrutturale riguarda anche un ammodernamento tecnologico e << soluzioni digitali a tutti i modi di trasporto>> ⁵⁵Per quanto riguarda Le linee ten-t erano già previsti da regolamenti precedenti risalenti gli anni 90, ma nel 2013 si ha avuto una revisione con nuove linee guida. Si è dato maggior valore all'importanza della sostenibilità, avendo come obiettivo la diminuzione di un trasporto non legato all'uso di petrolio valorizzando l'importanza della mobilità attraverso 40 iniziative concrete, si parla infatti di "white paper"⁵⁶ un documento che contiene gli obiettivi per gli anni futuri come la diminuzione di emissioni, attraverso l'intensificarsi di reti ferroviarie, migliorare i collegamenti logistici e maggiore efficienza nell'immagazzinare informazioni vedi smart port.

Ad oggi ci sono ancora degli ostacoli come barriere nell'entrata di mercato, differenze fra paesi che non permettono una vera integrazione a cause di strutture più o meno avanzate e burocrazie ancora da semplificare per certi aspetti. Per questa ragione si punta ad una maggiore linearità fra i membri dell'Unione Europea, ed i

⁵⁵ Rete Transeuropea di trasporto https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

⁵⁶ White Paper RoadMap to a single european Transport Area <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

finanziamenti devono avere come scopo quello di creare una maggiore omogeneità oltre che a migliorare l'efficienza delle infrastrutture e dei collegamenti di conseguenza. Come abbiamo menzionato nel secondo paragrafo infatti, un buon sistema logistico è determinato anche da un sistema di semplificazione burocratica che accorci i tempi delle procedure

Tra le iniziative concrete previste nel white paper troviamo NSA's⁵⁷ responsabili di accertare la sicurezza e dare certificazioni affinché una determinata rete ferroviaria possa entrare in funzione, il superamento delle barriere "operative" attraverso l'istituzione del "european rail network" per merci che si basa su corridoi per merci internazionali, una semplificazione burocratica che passa attraverso la proposta di creare un unico tipo di autorizzazione valida per ogni singolo veicolo " a single vehicle type authorisation"⁵⁸.

Le iniziative proposte dall'Unione Europea prevedono la creazione di un unico grande corridoio che colleghi l'Europa da nord a sud, queste iniziative non riguardano solo l'assetto ferroviario, bensì anche l'assetto marittimo. Secondo il white paper <<entro il 2050 molti porti

⁵⁷ White Paper RoadMap to a single european Transport Area <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144> p.39

⁵⁸ White Paper RoadMap to a single european Transport Area <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144> p.41

diverranno dei grossi hub intercontinentali >>⁵⁹ e si prevede una crescita della navigazione a corto raggio nei quali i porti europei avranno sempre più un ruolo maggiore come centri logistici e richiederanno una connessione sempre più intermodale⁶⁰. Si prevede un piano della commissione dell'Unione Europea per stabilire uno spazio marittimo senza barriere⁶¹. Un primo esempio lo troviamo con la proposta della "blue belt for short sea shipping"⁶² ovvero cintura blu per la spedizione marittima, mentre una seconda proposta ad oggi in via di sviluppo sono le "motorways of the sea"⁶³ che fanno parte dei programmi del "single European transport network".

Il programma della blue belt riguarda principalmente la navigazione a corto raggio, difatti comprende principalmente l'area di navigazione attorno all'Europa fra cui appunto il Mar Mediterraneo. Obiettivo principale del "Blue Belt" è sempre cercare di rendere il sistema più competitivo attraverso la riduzione dei costi e dei ritardi che si vengono a creare a causa in particolare di mancata efficienza dal punto di vista burocratico. Il progetto blue belt cerca di semplificare sia il trasporto

⁵⁹ White Paper RoadMap to a single european Transport Area <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

⁶⁰ White Paper RoadMap to a single european Transport Area <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

⁶¹ White Paper RoadMap to a single european Transport Area <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

⁶² White Paper RoadMap to a single european Transport Area <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144> p. 45

⁶³ ⁶³ White Paper RoadMap to a single european Transport Area <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144> p.98

marittimo fra paesi entrambi appartenenti all'Ue, sia fra paesi Ue e paesi extra UE.

Il problema principale che si viene a costituire fra paesi entrambi UE è la richiesta di procedure doganali esose e dispendiose in quanto il trasporto sebbene avvenga tra due paesi Ue, attraversa una zona extra Unionale e per tal motivo si è costretti a tali procedure⁶⁴. Per far fronte a tale mancanza di efficienza, è stato adottato il regolamento (UE) n. 177/2010[7]⁶⁵.

Tale regolamento contiene una serie di misure per andare verso una semplificazione burocratica come l'utilizzo di un sistema informatico per eventuali certificazioni, e utilizzando un unico documento come prevede il national single window, il secondo quesito che viene posto è la maggior parte delle rotte comprende scali UE ed extra Ue tra cui il nord africa, ed è necessario differenziare i prodotti provenienti da paesi Ue ed extra Ue, per questo la seconda proposta è quella di creare un "e-manifest"⁶⁶ ovvero un sistema in grado di differenziare la provenienza dei prodotti la quale identificazione permette di avere procedure diversificate e tale manifesto è utile agli stessi operatori portuali.

⁶⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/bluebelt_it

⁶⁵ (UE) n. 177/2010[7]

⁶⁶ https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/bluebelt_it

Nel settore marittimo la rete transeuropea di trasporto ha previsto un piano definito << le autostrade del mare>>⁶⁷ ovvero la creazione di corridoi marittimi o meglio definite << nuove catene logistiche intermodali marittime>>⁶⁸ per evitare il collegamento via terra già altamente congestionato. Questi corridoi migliorano << l'accesso ai mercati europei>>⁶⁹, essi devono comunque avere una connessione intermodale attraverso reti ferroviarie ed stradali per una logistica integrata. Questo progetto prevede l'istituzione di 4 corridoi dei quali il mezzogiorno è interessato dall' <<Autostrada del mar dell'Europa sud occidentale che collega Spagna, Francia, Italia e Malta.>>⁷⁰ Per incentivare la percorrenza di queste autostrade del mare, la commissione Europea approva nel 2016 <<Marebonus, incentivo a sostegno del trasporto merci via mare >> è previsto dalla << legge di stabilità 2016>>⁷¹ e lo scopo principale risulta migliorare la connessione intermodale fra <<strada-mare>>⁷² attraverso l'utilizzo di servizi come il <<Ro-Ro>>⁷³

Data la centralità per il mezzogiorno delle relazioni non solo con i paesi dell'Europa, ma anche fra i paesi della sponda nord del Mediterraneo

⁶⁷ https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en

⁶⁸ https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en

⁶⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en

⁷⁰ https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en

⁷¹ <https://www.mit.gov.it/index.php/node/5344>

⁷² <http://www.ramspa.it/cosa-facciamo/incentivi/marebonus-1>

⁷³ <http://www.ramspa.it/cosa-facciamo/incentivi/marebonus-1>

con la sponda sud, il piano strategico nazionale della portualità e della logistica riporta il << piano di azione per i trasporti per la regione del Mediterraneo 2014-2020>>⁷⁴ la cosiddetta RTAP (Regional Transport Action Plan). A seguito della <<conferenza Euro med 2005>>⁷⁵ si è manifestata l'intenzione di progettare una linea parallela alle ten-t per la regione del Mediterraneo ovvero la <<rete trans-mediterranea dei trasporti >>⁷⁶. L'obiettivo principale prefissato da questo piano è la costruzione di diversi corridoi trans mediterranei che colleghino i vari partner mediterranei tra di loro e un ipotetico collegamento con i corridoi ten-t, nella convinzione che una crescita economica debba essere supportata da un sistema di trasporto multimodale efficiente⁷⁷. Anche in questo caso come nei progetti dei Ten-t lo sviluppo logistico dei porti dei vari partner mediterranei è al centro del progetto della rete transmediterranea, inoltre l'Italia viene definita partner leader del programma <<east med mos>>⁷⁸, programma di sviluppo per i corridoi dell'autostrada del Mare verso il Mediterraneo orientale che include Grecia e Cipro⁷⁹. L'incremento di logistica e trasporto in

⁷⁴ Piano strategico nazionale della logistica e della portualità
https://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23291 p.32

⁷⁵ <http://www.ramspa.it/il-contesto/mediterraneo/tmn-t>

⁷⁶ <http://www.ramspa.it/il-contesto/mediterraneo/tmn-t>

⁷⁷ Regional Transport Action Plan 2014-2020

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european_neighbourhood_policy/mediterranean_partnership/docs/rtap2014_2020_en.pdf

⁷⁸<http://www.ramspa.it/en/east-med-mos>

⁷⁹ <http://www.ramspa.it/en/east-med-mos>

quest'area è supportato infine anche da CETMO⁸⁰ (centre for transportation of western mediterranean) è un ossevatore delle nazioni unite che collabora con diversi organi come la commissione delle nazioni Unite per l'economia, stipulando per esempio memorandum of understanding per migliorare il trasporto intermodale nei paesi del west mediterraneo.

Il piano di azione europeo inoltre prevede una semplificazione burocratica e una riduzione dei tempi al terminal che diventa una conseguenza del miglioramento delle infrastrutture. Con semplificazione burocratica si intende adeguare la legislazione dei paesi del mediterraneo affinche sia possibile una maggior privatizzazione, in quanto molti di questi paesi sono ancora legati da una forte burocratizzazione a livello centrale. Attraverso il programma RTAP si cerca di migliorare dal punto di vista delle semplificazione burocratica vedi MEDNET⁸¹ Network mediterraneo per la semplificazione delle procedure attraverso l'implementazione della national single window⁸² O l'utilizzo di EDI⁸³ (Eletronic data interchanges) ovvero lo scambio

⁸⁰ <http://www.cetmo.org/en>

⁸¹ <http://www.ramspa.it/en/mednet>

⁸² Regional Transport Action Plan

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european_neighbourhood_policy/mediterranean_partnership/docs/rtap2014_2020_en.pdf

⁸³ Regional Transport Action Plan

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european_neighbourhood_policy/mediterranean_partnership/docs/rtap2014_2020_en.pdf

di documenti in via digitale, e in questo caso si punta a creare maggiori collegamenti tra queste piattaforme delle regioni del mediterraneo e i così detti sistemi di trasporto intelligenti.

Dunque Lo scopo principale del RTAP è quello di creare un corridoio simile a Ten-t per quanto riguarda l'asse Mediterraneo, si parla già dal 2014 di una rete per Collegare Europa e paesi del Bacino sud del Mediterraneo, la rete di trasporto trans mediterranea è ancora una volta il maggior beneficiario sarebbe proprio il mezzogiorno che da una parte è il primo partner di scambio con i paesi Mena e dall'altra potrebbe fare da ponte fra i paesi del europa continentale e la sponda sud del Mediterraneo. Tuttavia La rete transmediterranea rimane ad oggi un progetto che non ha ancora preso vita, dal 2014 ad oggi rimane ancora un progetto da definire seppur sia stata decisa una sorta di <<mappa e lista dei progetti prioritari>>⁸⁴ dei corridoi e sempre nel 2014 si è tenuta una conferenza per riunire i possibili partner finanziatori di tale progetto.

⁸⁴ <http://www.ramspa.it/il-contesto/mediterraneo/tmn-t>

CAPITOLO 2

2.1 PAESI MENA

<<La regione Mena>>⁸⁵ comprende una vasta area che va dal Nord Africa al Medio Oriente, da qui la derivazione del nome Mena (Middle east and North Africa⁸⁶). Un' area tanto vasta comprende al suo interno, un connubio di fattori economico sociali spesso differenti fra loro che la rendono una regione eterogenea, ma con delle caratteristiche anche molto simili. I Paesi Mena possono essere analizzati sotto vari aspetti, dal profilo, politico, religioso, sociale, ed economico, quando si parla di sviluppo dei paesi Mena intendiamo lo sviluppo di tutti questi fattori, tuttavia il profilo economico, degli investimenti e infrastrutturale è quello che maggiormente ci interessa. Quest'area è principalmente caratterizzata dall'esportazione di petrolio⁸⁷, il quale rappresenta circa 30%⁸⁸ delle esportazioni mondiali, tuttavia una critica che viene avanzata è la troppa dipendenza di questi paesi dall'esportazione di petrolio per sostenere la loro crescita, mancando di

⁸⁵ Amato V.,(2017) la nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti, Aracne editori p. 125

⁸⁶ Amato V.,(2017) la nuova centralità del Mediterraneo fratture, flussi, reti, Aracne editori p. 125

⁸⁷ L'economia dei Paesi Mena

http://www.difesa.it/InformazioniDellaDifesa/periodico/IlPeriodico_AnniPrecedenti/Documents/Leconomia_dei_Paesi_MENA.pdf

⁸⁸ L'economia dei paesi Mena

http://www.difesa.it/InformazioniDellaDifesa/periodico/IlPeriodico_AnniPrecedenti/Documents/Leconomia_dei_Paesi_MENA.pdf

fondo di politiche industriali e strutturali che siano in grado di sostenere una crescita economica al di fuori dell'esportazione di petrolio.

Il problema maggiore della dipendenza da Petrolio sta nella mancanza di innovazione in altri settori, e principalmente le economie di tali paesi sono soggette alle continue <<fluttuazioni dei prezzi del petrolio>>⁸⁹ che hanno ripercussioni nelle economie nazionali. Tuttavia non tutti i paesi di questa macro area sono omogenei, stati come Marocco e Tunisia che sono alla base poveri di questo oro nero, sono coloro che hanno saputo meglio sostenere uno sviluppo economico- sociale grazie ad una maggiore diversificazione dell'economia. Marocco e Tunisia hanno fatto un grande balzo in avanti soprattutto per quanto riguarda la liberalizzazione del loro commercio, entrando a far parte del GATT⁹⁰. Tale area infatti è sempre stata oggetto di una forte chiusura nei confronti dei mercati esteri e della comunità europea, ma la diminuzione dei ricavi dal petrolio per questi paesi che già scarseggiava ha permesso di strutturare un economia meno dipendente e permettere l'ingresso di investimenti esteri in tali economie.

⁸⁹ Amato V., La nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti, Aracne editore 2017 p. 135

⁹⁰ Amato V., la nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti, Aracne editore 2017 p. 138

2.2 IL CASO DEL MAROCCO

Il Marocco come sopra citato, ha negli ultimi anni aperto la sua economia gradualmente ed ad oggi è in fase di crescita grazie ad un piano infrastrutturale che coinvolge l'intero paese. L'analisi di tale nazione è per noi fondamentale, in quanto il Marocco è uno dei paesi che si affaccia sul bacino sud del Mediterraneo con maggiore potenziale di crescita, grazie agli investimenti sul piano logistico e infrastrutturale previsti dal piano << La strategie logistique au Maroc, bilan et perspectives de development>>⁹¹. Lo sviluppo di questo stato dal punto di vista infrastrutturale e logistico è fondamentale perché la sua posizione è strategica per l'intero Mediterraneo. Non solo, esso rappresenta un punto di sbocco per l'intero mercato africano, ma si trova in una posizione strategica per fare da tramite al mercato Europeo. Un chiaro esempio di tale innovazione logistico infrastrutturale è per esempio Tangeri Med che è ad oggi considerato uno dei maggiori porti con la più grande capacità logistica del Mediterraneo.

Per migliorare l'efficienza del sistema portuale per esempio viene istituito <<portnet>>⁹² che è una sorta di sportello unico dove vengono raggruppati in un'unica piattaforma tutte le informazioni

⁹¹ La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

⁹² La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

riguardanti le spedizioni che vengono inviate dal cosiddetto "trader" e le risposte provenienti dalle varie autorità portuali. Tale portnet è un vero e propria "national single window" e avere un'unica porta d'ingresso dei vari documenti fa sì di ridurre i costi e ritardi che sarebbero dati dal mancato coordinamento tra il "travel" e le autorità portuali. Inoltre il Marocco per migliorare la sua competitività si è prefissato altri obiettivi come il <<miglioramento del tracciamento merci>>⁹³ e <<l'armonizzazione dell'orario di lavoro>>⁹⁴ che attraverso una turnazione il porto risulta in continua attività. Inoltre per quanto concerne lo sviluppo portuale sono stati stipulati una serie di <<contratti di applicazione settoriale tra i settori privati e i settori pubblici>>⁹⁵ con il fine di intervenire a livello delle catene logistiche andando a mirare a tutto il comparto import-export e catene di distribuzione, ed infine è stato istituito un <<osservatorio della competitività dei porti marocchini>>⁹⁶. In Marocco il settore della logistica viene sempre più affidato a degli operatori esterni che si

⁹³ La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

⁹⁴ La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

⁹⁵ La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

⁹⁶ La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development Juin 2016 ⁹⁶ La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

occupano delle operazioni di trasporto, stoccaggio, e imballaggio dunque operazioni sempre più integrate, per esempio grazie alle innovazioni in tale settore, i costi per le operazioni di stoccaggio sono quasi dimezzati. Simile a port net per ciò che concerne l'intero settore logistico viene sviluppato ulteriormente il settore tecnologico informatico con la " smaterializzazione dei documenti" attraverso EDI⁹⁷ o un sistema di gestione dei trasporti per migliorare la competitività in tale settore.

Il Marocco sta inoltre investendo in zone logistiche di grande portata come può essere considerata <<la zona logistica di zanata>>⁹⁸, nome derivato dalla città di installazione, la quale si sta ampliando grazie alla creazione di una nuova area logistica e industriale vicino al porto di Casablanca. La sfida principale che si pone il Marocco è quella di collegare quest'area logistico-industriale <<al porto di Casablanca>>⁹⁹, la creazione di un area industriale oltre che logistica permette di generare traffico per il porto che a sua volta diventa più attrattivo e competitivo. La zona industriale logistico di zanata fa parte di un piano di investimenti del Marocco che prevede inoltre l'installazione di un porto a secco e altri progetti come la gestione dei

⁹⁷ La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

⁹⁸ La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

⁹⁹ La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016

carichi pesanti , tuttavia il progetto che più interessa rimane la costruzione del collegamento fra tale zona e il porto di Casablanca per il quale è stato stanziato un finanziamento pari a <<3,1 miliardi di dirhams>>¹⁰⁰.

Il Marocco ha supportato e sta supportando tuttora la crescita del sistema logistico grazie ad interventi supportati sul piano istituzionale come la creazione di un' <<agenzia marocchina di sviluppo della logistica>>¹⁰¹, un osservatorio sulla competitività, inoltre lo stato ha istituito due organi per la regolarizzazione del settore e dunque la sua normativa ed infine un consiglio nazionale che si occupa di formazione degli operatori logistici. Come spiegato nel primo capitolo, il tema della formazione e della qualifica non è da sottovalutare, in quanto un paese con un elevato sviluppo logistico possiede prima di tutto del personale qualificato capace di gestire tale sistema, motivo per cui la formazione è un altro punto su cui lo stato Marocchino sta puntando. Un contratto di applicazione fra lo stato e il settore privato è alla base di questo impegno per migliorare le qualifiche degli operatori. Tale contratto prevede un elenco di <<17 punti per lo sviluppo della formazione e competenze logistiche>>¹⁰² , che possono essere brevemente riassunti

¹⁰⁰ <https://www.medias24.com/anp-zone-logistique-zenata-170.htm>

¹⁰¹ La strategie logstique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

¹⁰² La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

in formazione in numero maggiore di operatori a seconda della richiesta del mercato, e il miglioramento delle competenze offerte stessa degli operatori, infine, uno studio della domanda per evitare un cosiddetto gap fra domanda ed offerta di operatori del settore. Ad oggi gli operatori qualificati sono più che triplicati tra 2019-2015¹⁰³, grazie anche alla creazione di centri d'eccellenza e corsi di formazione privati il settore logistico è diventato il quarto settore per numero di occupati. L'incontro fra richiedenti di servizi logistici e i "fornitori" è appunto possibile grazie al comitato nazionale di formazione in logistica. Il secondo organo fondamentale è appunto l'organo che si occupa di studiare la competitività logistica, fornendo per esempio risorse finanziarie, umane e tecnologiche per svolgere le varie indagini del mercato logistico per poi attuare un piano per migliorarne la competitività stessa del Mercato. Il Marocco inoltre, sta investendo in formazione del mercato logistico con l'istituzione per esempio dell'istituto mediterraneo della logistica e dei trasporti situato nei pressi di Tangeri che ad oggi con il porto Tangeri Med è la più grande area logistica del Mediterraneo. Il porto di Tangeri, ovvero tangeri MED necessita di un approfondimento ulteriore in quanto oltre ad essere il maggior porto del mediterraneo costituisce una delle zone economiche

¹⁰³ La strategie logistique au Maroc, bilan et perspective de development juin 2016
https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf

speciali più funzionanti e per tale ragione sarà spiegato successivamente, per ora è importante citare come il Marocco si sia dotato di altre aree logistiche vedi per esempio <<MITA>>¹⁰⁴. MITA è un porto secco di Casablanca che è direttamente collegato a ferrovie ed autostrade, l'efficienza di questo porto secco è data proprio dalla sua capacità di connettersi con l'entroterra e con l'area industriale; è stato infatti citato più volte come uno dei problemi del mezzogiorno sia la scarsità dei collegamenti con le zone più industrializzate, e in tal senso il Marocco sembra si stia attrezzando per sopperire a tale mancanza, come per esempio è lo stesso progetto di ZANATA. Uno sviuppo ferroviario che colleghi Casablanca a Tangeri è un primo passo per il cosiddetto sviluppo multimodale, fondamentale per rendere i porti del mediterraneo e in questo caso del Marocco competitivi. È importante poi citare <<¹⁰⁵MEDHUB>> l'area logisitica del porto di Tangeri e il <<tetuan shore¹⁰⁶>> che si occupa principalmente di servizi informatici, e esternalizzazione del processo commerciale. Il Marocco ha inoltre in progetto altre zone logistiche che rientrano nel programma <<PME LOGIS¹⁰⁷>>, un programma previsto per l'anno 2017- 2021 che vede sempre come protagonisti la confederazione delle imprese e l'agenzia di sviluppo della logistica Marocchina.

¹⁰⁴ <https://www.amdl.gov.ma/amdl/zones-logistiques-actives/>

¹⁰⁵ <https://www.amdl.gov.ma/amdl/zones-logistiques-actives/>

¹⁰⁶ <https://www.amdl.gov.ma/amdl/zones-logistiques-actives/>

¹⁰⁷ <https://www.pmelogis.ma/pmelogis/index.php?r=site%2Fstatic&pageId=programme>

Tuttavia in generale una zona logistica permette di ridurre i costi legati allo stoccaggio di Merci e al trasporto, evita una congestione stradale legata al trasporto di carichi pesanti e ha un impatto ambientale in quanto grazie alla riduzione delle distanze percorse, per questo è importante per un paese come il Marocco investire in tale settore, in particolare per la sua posizione geografica che lo vede alle porte del Mediterraneo che se capace di sviluppare le sue potenzialità ne ricava un vantaggio per tutta l'economia.

Per quanto riguarda il Marocco e i risvolti internazionali, tale paese è stato uno dei primi ad entrare a far parte del programma di ricerca e sviluppo dell'Unione Europea Horizon 2020 e Horizon 2030, esso infatti è subentrato come uno dei primi paesi associati a beneficiare dei finanziamenti stanziati dall'unione Europea e frutto di tale strategia di innovazione è la << strategie portuaire national à l'horizon 2030 >>¹⁰⁸

La strategia portuale nazionale 2030 prevede che tutti la portualità Marocchina sia capace di favorire una crescita economica del paese, progetto ambizioso ma che vede i porti come motore trainante di una stessa economia, sfruttando soprattutto la loro posizione geografica, obiettivo infatti del Marocco è di posizionarsi sempre più come attore centrale degli scambi del Mediterraneo che avvengono fra bacino asiatico, europa e bacino mediterraneo. Per tale ragione infatti questa

¹⁰⁸ <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Pages/Strategies-portuaires-et-maritimes.aspx>

strategia per il 2030 prevede il miglioramento della competitività logistica insieme ad altri fattori che elenchiamo successivamente. Nel decennio 2020-2030 il Marocco si prefigge degli obiettivi ambiziosi non solo in termini di logistica, ma di un miglior posizionamento dei porti marocchini in tutte le sue funzioni, alcuni miglioramenti sono già stati messi in atto come ad esempio lo spostamento dei porti da una visione urbanistica che rischia dunque di congestionare, a delle zone logistiche a se come per esempio Zanata a Casablanca; ma il Marocco si prefigge tale operazione per tutti gli altri porti, inoltre si pone l'obiettivo di migliorare le catene logistiche per i porti ancora ad oggi meno all'avanguardia, saper sfruttare ancor maggiormente a livello di crescita economica i vantaggi che un porto competitivo può offrire, e si prefigge anche degli obiettivi ambientali grazie appunto all'esternalizzazione dei flussi spostandoli dagli epicentri Urbani.

La strategia portuale marocchina prevede successivamente la creazione di poli portuali che sono dei raggruppamenti di più porti appartenenti ad una stessa regione. I poli portuali fanno parte di una visione strategica in quanto permettono di avere una visione regionale, spesso una regione è caratterizzata da una simile conformità rispetto ad un'altra regione dello stesso paese per questo una strategia comune dei porti appartenenti ad una stessa area permette di focalizzarsi su quelli che possono essere i vantaggi competitivi di una determinata area portuale. Una delle nuove aree portuali è quella che si è costituita

attorno al porto di Nador, il << Nador west port>>¹⁰⁹la quale costruzione è prevista entro il 2023. Questo porto vuole essere un'alternativa al già strutturato port med e al contempo rappresenta un'opportunità di crescita economica maggiore per il Marocco. Ad oggi è istituito per il 30% e uno dei progetti più ambiziosi prevedono lo sviluppo di collegamenti al progetto già avviato delle autostrade del Mare. Le autostrade del mare a loro volta prevedono dei collegamenti via nave tra paesi vicini, a brevi tratte e particolarmente utili sono le navi RorRo così chiamate perché prevedono il trasporto di mezzi su gomma all'interno di navi, e il Marocco prevede un percorso che parte dal porto di Nador per giungere alle coste Spagnole sfruttando le potenzialità dello stretto di Gibilterra. Il nuovo porto di Nador è un'opportunità per mantenere saldo un corridoio di forniture di carbone e gas con i paesi dell'Unione Europea, sia ridurre i tempi delle tratte verso le rive nord del Mediterraneo per una questione principalmente economica, un collegamento più rapido infatti permetterebbe a molte imprese Europee di decidere di investire nel territorio Marocchino ovvero il <<nearshoring>>¹¹⁰.

Oltre al porto di Tangeri con Tanger -med e Casablanca con la nuova area logistica Zanata, altri porti marocchini sono soggetti ad una nuova strategia nazionale. Vari esempi li troviamo nell'area di investimento

¹⁰⁹ <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Documents/pole-oriental-FR.pdf>

¹¹⁰ <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Documents/pole-oriental-FR.pdf>

nel porto di Kenitra, con <<kenitra Atlantique¹¹¹>> è fondamentale per tutta l'area compresa fra Casablanca e Tanger, principalmente per il suo posizionamento strategico. Il porto di Kenitra infatti si trova nei pressi di due zone franche, <<l'Atlantic free zone¹¹²>> e la <<tanger free zone¹¹³>>. Il Governo Marocchino ha invece in progetto per altre aree portuali dei miglioramenti per quanto riguarda la loro capacità croceristiche e di allargamento della loro capacità di containerizzazione per essere più attrattivi per le grandi compagnie navali che puntano ora al gigantismo navale, vediamo per esempio il porto di Agadir che punta a raddoppiare il traffico globale di merci entro il 2030, il porto di Agadir inoltre sarà collegato anche ad una linea ferroviaria alla città di Marrakesh entro il 2022 che favorirà il collegamento con l'entroterra. Il piano di investimenti risulta essere tuttavia variabile, viene infatti definita una strategia portuale flessibile basata sui bisogni portuali <<certaines choix pouvant etre réorientés¹¹⁴>>, alcuni di essi risultano essere strategici nell'immediato come il porto di <<kenitra atlantique¹¹⁵>> mentre altri come il nador west med sono ancora in

¹¹¹ <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Documents/pole-kenitra-Mohammedia-Casablanca-FR.pdf>

¹¹² <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Documents/pole-kenitra-Mohammedia-Casablanca-FR.pdf>

¹¹³ <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Documents/pole-kenitra-Mohammedia-Casablanca-FR.pdf>

¹¹⁴ <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Documents/Financement-strategie-portuaire-FR.pdf>

¹¹⁵ <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Documents/pole-kenitra-Mohammedia-Casablanca-FR.pdf>

fase di progettazione. In generale l'individuazione e lo sviluppo di diverse aree portuali è avvenuto a seguito di 2 principali studi: uno primo studio prettamente basata sullo studio del territorio per selezionare le zone più adatte alla costruzione di un area portuale << sites portuaires potentiels¹¹⁶>>e un secondo studio che ha verificato invece le potenzialità e i bisogni di ogni territorio, da questi studi deriva appunto la diversificazioni dei vari porti.

Per quanto riguarda invece i finanziamenti essi provengono principalmente dallo stato e dalle autorità private in una sorta di partnership tra i due settori ed è previsto uno stanziamento di circa 4 miliardi e mezzo ed hanno collaborato allo strutturamento del piano la direzione dei porti e del dominio pubblico marino, a tale organo difatti è affidata la messa in opera delle politiche portuali previste dal ministero del settore portuale.

In conclusione, a fine 2019 si contano un totale di 43¹¹⁷ porti nel territorio Marocchino con un aumento di circa 20 milioni di tonnellate di traffico merci rispetto al 2018, un notevole aumento è dato dal maggior traffico di importazioni pari ad un aumento di circa il 7% e quasi un 35% in più dato dalle attività di trasbordo nel area portuale di tanger-med. Il porto di Tanger -med è il porto che ha visto una

¹¹⁶ <http://www.equipement.gov.ma/ports/Etudes/Portuaire/Pages/Etudes-identification-des-sites-portuaires-potentiels.aspx>

¹¹⁷ <http://www.equipement.gov.ma/ports/Chiffes-cles/Documents/Patrimoine%20portuaire%202019.pdf>

crescita maggiore dei suoi traffici, insieme al porto di Casablanca e Safi che insieme costituiscono la quasi totalità del traffico nazionale Marocchino. In particolare tanger med grazie ai recenti interventi vedi tanger med 2 è ad oggi la più grande piattaforma logistica del Marocco, specializzato in operazioni di trasbordo e con un traffico merci di circa 50 milioni di tonnellate. Secondo gli ultimi dati i settori maggiormente esposti ad una crescita di traffico sono il settore importazioni di idrocarburi e il settore di trasporto di veicoli.

2.3 LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Le zone economiche speciali sono delle aree di un territorio che beneficiano di un meccanismo di agevolazione <<in materia di investimenti, incentivi fiscali e tassazione¹¹⁸>> Già nel medioevo era presente un principio simile alle Zes, per poi svilupparsi sempre di più questo concetto nei secoli successivi come dimostrano <<i porti liberi del 600¹¹⁹>>, fino ad arrivare ai primi anni 30 dove si ha l'istituzione di zona economica speciale come è intesa ancor'oggi. Un rapporto della world bank che cita <<Fias 2008¹²⁰>> sostiene come le zone economiche speciali siano nate principalmente con 3 obiettivi, <<attrarre investimenti stranieri, supportare una crescita economica attraverso agevolazioni fiscali oppure essere una sorta di area di sperimentazioni di politiche economiche¹²¹>> come è successo in alcune aree della Cina. Il principio di fondo di queste zone economiche speciali è quello di permettere agli investitori di importare ed esportare senza dazi e senza <<exchange controls¹²²>> ovvero dei limiti imposti

¹¹⁸ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p. 155

¹¹⁹ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p.155

¹²⁰

<http://documents1.worldbank.org/curated/en/343901468330977533/pdf/458690WP0Box331s0April200801PUBLIC1.pdf>

¹²¹ Poverty Reduction and economic Management

<http://documents1.worldbank.org/curated/en/275691468204537118/pdf/644300NEWS0Eco000PUBLIC00BOX361537B.pdf>

¹²² Poverty reduction and economic management

<http://documents1.worldbank.org/curated/en/275691468204537118/pdf/644300NEWS0Eco000PUBLIC00BOX361537B.pdf>

dai governi nella vendita o acquisto di valuta straniera. Le zone economiche speciali vengono specialmente istituite nei paesi in via di sviluppo, sebbene ad oggi sono presenti in molti paesi industrializzati perché sono tali paesi che "soffrono" un'incapacità nello stare al passo con le economie più avanzate ed entrare nel mercato internazionale a causa di una mancanza di "know-how", mancanza di competitività data un accesso limitato alle materie prime, mancanza di supporto del governo alle attività di export, e una scarsa capacità infrastrutturale.

Secondo Vittorio Amato le zone economiche speciali si differenziano in base alle loro caratteristiche che dipendono dallo scopo della stessa, dalle attività che vengono praticate al loro interno e in base allo sbocco dei mercati e lo scopo. Per tale ragione egli fa un distinguo tra <<free trade zone, export processing zone, entreprice zone, single factory, freeports¹²³>>.

La free trade zone è uno dei 5 metodi per raggiungere l'obiettivo del libero commercio che secondo il Gatt dovrebbe essere slegato da restrizioni internazionali come i dazi. Una zona franca è << designed to assure free trades for designated areas¹²⁴>>. Esse sono istituite principalmente nei pressi dei <<porti di ingresso¹²⁵>> , ma includono

¹²³ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore 2018

¹²⁴ Free Trade Zone in export Strategies, december 1990 Yung Whee Rhee, Katharina Katterbach and Janette White
<http://documents1.worldbank.org/curated/en/879681468741015724/pdf/multi0page.pdf>

¹²⁵ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

imprese di varia natura, ed in quest'area il principale vantaggio consiste nel fatto che tutte le attività che possano riguardare per esempio il trasbordo, lo stoccaggio, operazioni di import export non sono soggette ad un regime doganale, ragion per cui si va incontro a dei minor costi. Il riconoscimento delle free trade zone è avvenuta negli anni 60-70 appunto come strumento per attirare gli investimenti stranieri, e come esperimento di nuove policies, ovvero sperimentare delle nuove politiche in aree ristrette per poi allargarsi a scala nazionale nel caso abbiano successo. Le free trade zone rappresentano di fatto un primo passo verso il libero commercio, le quali non sono avvantaggiate solo da un sistema doganale vantaggioso, ma sono anche supportate da diversi fattori come un finanziamento da parte del governo all'esportazione, dare accesso alle imprese a dei prestiti bancari e avere un exchange rate competitivo al resto del mercato internazionale. Dunque nelle free zone vengono in un certo qual modo assicurate queste facilitazioni in determinate aree ristrette, chiamate appunto free trade zone. Nei paesi dove si sviluppano queste free trade zones sono spesso mancanti di infrastrutture adeguate << equal footing infrastructures¹²⁶>> nel supportare l'esportazione per tale motivo per attirare investimenti stranieri è importante sopperire a

¹²⁶ Free Trade Zone in export Strategies, december 1990 Yung Whee Rhee, Katharina Katterbach and Janette White
<http://documents1.worldbank.org/curated/en/879681468741015724/pdf/multi0page.pdf>

questo gap e non solo all'interno delle free trade zone ma anche all'esterno, il posizionamento geografico e il suo potenziale di crescita infrastrutturale sono alcuni degli elementi che favoriscono l'attrazione degli investimenti stranieri. Altri fattori che favoriscono l'attrattività degli investimenti stranieri sono per esempio il vantaggio competitivo dei salari in rapporto alle ore di lavoro, il rischio a livello di sicurezza, la stabilità di un paese e le conseguenti condizioni di vita, dunque stabilità politico-sociale e una chiara informazione per quanto riguarda l'opportunità effettiva di creare investimento, delle informazioni concrete sui vantaggi di investire in una determinata area : Per quanto riguarda il regime doganale che non viene applicato può essere a sua volta dipeso dal tipo di operazione. Infatti si possono applicare diversi tipi di riduzioni doganali, ad esempio è possibile esentare le merci ri-esportate, ovvero quelle merci che sono state importate da un paese e che poi vengono ri-esportate dal paese importatore, oppure un esempio che proviene dalle <<" foreign -trade zone¹²⁷>>, una sorta di free zone americane è la sospensione dei dazi sulle importazioni fino a che le merci non lasciano il territorio della free zone ed entrano nel territorio doganale statunitense. Nel mediterraneo troviamo queste free trade zone presso<< Barcellona, Cadiz, Tangeri e Malta¹²⁸>>.

¹²⁷ <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/cargo-control/foreign-trade-zones/about>

¹²⁸ Berlinguer A., (2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore

Un secondo tipo di zona economica viene definita <<export-processing zone¹²⁹>> ovvero zone industriali di esportazione, queste aree sono adibite alla produzione di merce la quale poi viene riesportata al di fuori dei confini, essa infatti non può essere venduta ne <<all'interno della stessa zona, ne nel mercato del paese ospitante¹³⁰>> queste aree prevedono incentivi e " barrier-free environment¹³¹", obiettivo di tali zone è favorire da un lato gli investimenti stranieri grazie ad agevolazioni fiscali e dall'altra favorire una politica di esportazione, le export zone free infatti sono spesso basate sulla export-led economy, principio economico che prevede che la crescita sia data dal favorimento della massiccia esportazione dei propri beni attraverso una riduzione delle tariffe, una svalutazione della moneta e un supporto da parte dello stato alle imprese di esportazione. I paesi che stabiliscono queste EPZ cercano di favorire una " export looking strategies¹³²" dopo anni di politiche di " import substitution¹³³". In generale possiamo definire 3 principali benefici delle export processing zonea, similmente alle altre tipologie di zes incentivare multinazionali

¹²⁹ Spirito P., il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino, editore p.2018

¹³⁰ Spirito P., il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore 2018

¹³¹ Papadopoulus N., Malhotra S., Export processing zones in development and international marketing [https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0276146707300070#:~:text=Export%20processing%20zones%20\(EPZs\)%20are,investment%20for%20export%20oriented%20production.](https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0276146707300070#:~:text=Export%20processing%20zones%20(EPZs)%20are,investment%20for%20export%20oriented%20production.)

¹³² The role of export processing zones for host countries and multinationals https://www.researchgate.net/publication/233153956_The_role_of_export_processing_zones_for_host_countries_and_multinationals_A_mutually_beneficial_relationship

¹³³ The role of export processing zones for host countries and multinationals https://www.researchgate.net/publication/233153956_The_role_of_export_processing_zones_for_host_countries_and_multinationals_A_mutually_beneficial_relationship

straniere a stabilirsi nel paese, miglioramento dell'occupazione e trasferimento di tecnologia. Per quanto riguarda il primo obiettivo le riduzioni fiscali sono sempre la matrice incentivante. Un aumento dell'occupazione invece deriva da un aumento della manifattura operaia dato da una forma di assunzione diretta da parte delle multinazionali che si stabiliscono. Infine, ma non meno importante tali zone vengono considerate come un'opportunità per attirare nuove tecnologie e conoscenza. Secondo infatti le nuove teorie della export led economy si pensa che la conoscenza acquisita nelle in queste aree poi possa essere esportata al suo esterno, nello stato dove è situata, favorendo a sua volta una sorta di acquisizione dalle imprese estere. Se queste politiche hanno successo a lungo termine si vedranno dei riscontri anche nell'economia domestica del paese ospitante, tuttavia Alcune di questa zone vengono definite come una sorta di "enclave"¹³⁴ perché non riescono ad apportare i benefici di tali investimenti al di fuori, come viene fatto l'esempio della Tunisia dove all'esterno di tale area permane un forte tasso di disoccupazione, ed in questo le epz sono considerate come delle aree di benessere, tuttavia negli stati di piccola-media grandezza possono incidere parecchio sul tasso di occupazione oppure come delle aree di sperimentazione come è stato precedentemente citato. Come per le altre zone economiche speciali le

¹³⁴ The role of export processing zones for host countries and multinationals
https://www.researchgate.net/publication/233153956_The_role_of_export_processing_zones_for_host_countries_and_multinationals_A_mutually_beneficial_relationship

esenzioni fiscali e doganali sono le principali condizioni che vengono applicate in tale aree, si aggiungono semplificazioni burocratiche e come per le free trade zone valgono delle condizioni simili di attrattività da parte dei paesi ospitanti. Vittorio Amato afferma che ad oggi esistono principalmente due tipi di zone industriali di esportazione quelle cosiddette <<tradizionali¹³⁵>> e quelle << ibride¹³⁶>> (pag 156). Le zone industriali di esportazione classiche prevedono come nella sua definizione iniziale che le merci siano vendute esclusivamente ad altri mercati e non nazionale, mentre ibrida permette una sorta di suddivisione ovvero da una parte imprese che producono per rivendere solo ai <<mercati di esportazione¹³⁷>>, e dall'altra imprese che possono vendere la loro merce anche all'interno dello stato ospitante, uno dei maggiori esempi lo troviamo in Cina.

Le <<enterprise zone¹³⁸>> sono un altro modello di zone economiche speciali. Il loro obiettivo principale è la riqualifica di un determinato territorio attraverso delle agevolazioni fiscali che favoriscano per esempio le imprese, esenzioni normative o altri incentivi che spingano le imprese ad investire in una determinata zona. Lo stato di enterprise

¹³⁵ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹³⁶ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹³⁷ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹³⁸ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

zone viene conferito dal governo e a differenza delle zone economiche di esportazione, gli output delle attività produttive sono destinati al mercato dello stato ospitante, inoltre sono solitamente istituite da paesi sviluppati in quanto è limitato a una determinata area e non ad un passaggio di strategia economica. Successivamente abbiamo le cosiddette <<single factories¹³⁹>>, che non comprendono delle aree circoscritte, ma singole imprese hanno lo stesso ai quali sono applicati gli stessi incentivi delle zone economiche di esportazione, e d'altro canto tali imprese sono autorizzate a esportare solo all'estero.

Ciò che interessa maggiormente ai fini dell'elaborato sono infine i cosiddetti <<freeports¹⁴⁰>> che comprendono spesso aree molto estese e per questo considerate tra le zone economiche speciali più ampie. Nei free ports il maggior vantaggio è a livello doganale, in quanto in queste zone, i prodotti che vengono importati non sono soggetti a dazi¹⁴¹. Secondo la definizione di Vittorio Amato nei free ports si svolgono attività tipiche dei porti di mare con la possibilità di vendere << merce prodotta dalle industrie di zona¹⁴²>>, ma rispetto alle altre

¹³⁹ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹⁴⁰ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹⁴¹ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore 2018

¹⁴² Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

zes, oltre al mercato di esportazione essi hanno l'autorizzazione ad esportare sia nel mercato domestico, sia <<all'interno del free port¹⁴³>>. Lavissière sostiene che queste aree possono essere sia <<export processing zone sia free trade zone¹⁴⁴ >>, tuttavia un free ports si differenzia da tutte le altre zone economiche speciali perché essi sono considerati principalmente come delle interfacce logistiche << A free port is an international logistic interface that is free from border frictions and designed to bring more value in the global supply of its operators¹⁴⁵>> e << represent the logistic orientation of both types of zones¹⁴⁶>> le free ports vengono comunemente considerate come strutture logistiche che si trovano nei pressi del porto di mare o porto terminal << often next to a sea port¹⁴⁷>> Di una simile opinione troviamo Farole che sostiene come i free ports si trovino quasi generalmente vicino ai dei porti

¹⁴³ Spirito P., il futuro del sistema portuale meridionale tra mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore 2018

¹⁴⁴ Lavissière and Rodrigue Journal of shipping and trade 2017 " Free ports towards a network of gateways" <https://link.springer.com/content/pdf/10.1186/s41072-017-0026-6.pdf>

¹⁴⁵ Lavissière and Rodrigue Journal of shipping and trade 2017 " Free ports towards a network of gateways" <https://link.springer.com/content/pdf/10.1186/s41072-017-0026-6.pdf>

¹⁴⁶ Lavissière and Rodrigue Journal of shipping and trade 2017 " Free ports towards a network of gateways" <https://link.springer.com/content/pdf/10.1186/s41072-017-0026-6.pdf>

¹⁴⁷ Lavissière and Rodrigue Journal of shipping and trade 2017 " Free ports towards a network of gateways" <https://link.springer.com/content/pdf/10.1186/s41072-017-0026-6.pdf>

considerati tradizionali tuttavia ad oggi si può parlare di free ports che sono connessi ad << network of free zones¹⁴⁸>> ovvero all'interno dei free ports ci siano altre tipologie di free zones ad esempio industriali.

Le Zes sono presenti in tutto il mondo, e come spiegato precedentemente ogni stato che decide per l'istituzione di queste zone è sostenuto da diverse motivazioni, ad esempio alcuni paesi dell'est Europa che vorrebbero passare da un'economia pianificata ad un mercato più libero utilizzano le ZES come << strumento per stimolare partnership fra pubblico e privato¹⁴⁹>>, lo stato Nipponico ha visto nelle zes come un'opportunità di sviluppo delle proprie capacità industriali, in particolare punta a migliorare la competitività del settore industriale tramite la nascita di << incubatori tecnologicamente avanzati¹⁵⁰>> e uno dei casi di maggior successo è avvenuto in Cina incrementando nell'area di <<Shenzhen¹⁵¹>> di quasi il 60% gli investimenti esteri e diventando ad oggi una delle maggiori aree di

¹⁴⁸Lavissière and Rodrigue Journal of shipping and trade 2017 " Free ports towards a network of gateways" <https://link.springer.com/content/pdf/10.1186/s41072-017-0026-6.pdf>

¹⁴⁹ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della Seta Rubettino editore p.163

¹⁵⁰ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della Seta Rubettino editore p.163

¹⁵¹ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della Seta Rubettino editore p.157

esportazione nel settore tecnologico¹⁵². Per quanto riguarda l'Unione Europea invece i paesi devono dimostrare di trovarsi in una sorta di << svantaggio competitivo strutturale¹⁵³>> il caso più noto e di successo è la Polonia, mentre per quanto riguarda il nostro campo di interesse, le zone che si affacciano sul Mediterraneo sono rispettivamente Medeira in Portogallo, Tanger Med in Marocco e Port Said in Egitto. I porti sono soggetti di innovazioni logistiche per esempio nei pressi dei terminal troviamo le cosiddette zone <<ZAL logistic activities zones¹⁵⁴>> esse sono situate nei pressi dei terminal perché si occupano principalmente << della movimentazione di container¹⁵⁵>>, li troviamo a Barcellona, Algeiras, Valencia oppure i << distripark piattaforme logistiche avanzate che sono integrate ad un trasporto multimodale¹⁵⁶>>. Per quanto riguarda le aree logistiche esse vengono spesso date in gestione a dei <<developer¹⁵⁷>> ovvero dei concessionari che a loro volta concedono un' area o una struttura ad <<imprese, società di trasporti e logistiche¹⁵⁸>> Questi concessionari sono di diversa tipologia, ovvero i <<consorzi

¹⁵² Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta Rubettino editore p.158

¹⁵³ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.160

¹⁵⁴ Berlinguer A., (2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

¹⁵⁵ Berlinguer A.,(2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

¹⁵⁶ Berlinguer A., (2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

¹⁵⁷ Berlinguer A.,(2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

¹⁵⁸ Berlinguer A.,(2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

industriali¹⁵⁹>> possono avere una gestione combinata fra pubblico e privato, un esempio è <<la zona franca di Barcellona¹⁶⁰>>. Essi possono nascere poi come soggetti totalmente pubblici, ad esempio <<la zona franca di Cadice¹⁶¹>> oppure totalmente privati. I concessionari possono essere costituiti da << autorità portuali¹⁶²>> infine possono essere delle <<società internazionali¹⁶³>> che decidono di investire in determinate aree, vediamo per esempio <<jafza international¹⁶⁴>> che ha investito nella zona franca di Malta

2.4 ZES E BACINO DEL MEDITERRANEO

Il Bacino del Mediterraneo è principalmente interessato dall'istituzione di zone economiche speciali nell'area del mezzogiorno, includendo l'Area di Taranto e il Porto di Gioia Tauro, Port said in Egitto, Tanger Med in Marocco e Madeira in Portogallo. Per quanto riguarda l'Italia, il porto di Taranto e il Porto di Gioia Tauro rientrano a pieno titolo nei progetti nazionali di logistica 2015-2020 e nei programmi di connessione Europea TNT, ed essi sono entrati a far parte delle zone

¹⁵⁹ Berlinguer A.,(2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

¹⁶⁰ Berlinguer A.,(2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

¹⁶¹ Berlinguer A., (2018)porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

¹⁶² Berlinguer A.,(2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

¹⁶³ Berlinguer A.,(2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

¹⁶⁴Berlinguer A.,(2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p. 99

potenzialmente interessate dalla creazione di una zona economica speciale. Pietro spirito nel suo manuale spiega che l'istituzione delle zone economiche speciali nel mezzogiorno è previsto dall'articolo 4 del decreto legge <<n-91 del 12 giugno 2017¹⁶⁵>> che conteneva <<disposizioni per la crescita economica del Mezzogiorno¹⁶⁶>>. Al comma 2 dell'articolo 4 due vengono specificate le condizioni che prevedono l'istituzione delle Zes nel territorio ovvero:

<<aree non territorialmente adiacenti purchè presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento(UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)¹⁶⁷>>. Come accennato precedentemente l'Unione Europea prevede l'istituzione di zone economiche speciali per le aree che hanno un deficit strutturale competitivo e per tal ragione l'articolo 4 prevede che :

<<Le proposte di istituzione di una ZES possono essere presentate dalle regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea¹⁶⁸>> e con Normativa Europea si fa riferimento all'articolo 107 del trattato sul funzionamento

¹⁶⁵ <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/06/20/17G00110/sg>

¹⁶⁶ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale tra mediterraneo e via della seta, Rubbettino Editore

¹⁶⁷ Decreto legge 20 giugno 2017 n. 91 <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/06/20/17G00110/sg>

¹⁶⁸ Decreto legge 91 20 giugno 2017

https://www.gazzettaufficiale.it/atto/stampa/serie_generale/originario

dell'Unione Europea il quale specifica nei rispettivi comma le zone che hanno diritto a degli aiuti statali sotto qualsiasi forma. Infine l'articolo 5 che specifica quali tipi di benefici possono essere istituiti come "semplificazioni burocratiche", e agevolazioni fiscali di vario genere. Come per le zes situate in altri stati i maggiori obiettivi rimangono attirare investimenti esteri, ma nel caso particolare dell'area del Mezzogiorno e nello specifico dei porti del Mezzogiorno, si cerca di rendere competitiva l'entro terra e le imprese circondanti l'area portuale. Come per le zes internazionali si punta inoltre ad ingrandire la struttura delle imprese in modo tale da essere più competitive, nel primo paragrafo è stato spiegato come le imprese di medio grande dimensioni siano maggiormente capaci di rinnovarsi ed di stare al passo con le nuove richieste tecnologiche. L'articolo 2 spiega come in Italia le zes hanno come condizione la vicinanza ad un area portuale e a tal motivo le zes nel mezzogiorno << si fondano sulle aree logistiche e industriali di collegamento ai porti¹⁶⁹>> che facciano da connessione tra le aree portuali e le imprese, le quali beneficiano di una maggior efficienza e competitività, accendendo in maniera più concorrenziale alle <<materie di approvvigionamento delle materie prime e di distribuzione¹⁷⁰>>. Solitamente l'Unione Europea vieta quelle che sono

¹⁶⁹ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹⁷⁰ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta , Rubettino editore

le agevolazioni fiscali per far favorire gli investimenti e quelle contenute nell'articolo 107 non sono che delle deroghe. L'unione Europa considera determinate zone come delle <<laggins regions¹⁷¹>> (pag 23 zone ec mediterraneo pdf) ovvero delle aree meno sviluppate rispetto alle al resto d'Europa. Aree che comunque evidenziano una mancanza di tessuto industriale moderno e dunque avanzato tecnologicamente con prevalenza di un tessuto manifatturiero non specializzato e una mancanza di personale specializzato. Al di fuori del tessuto del Mezzogiorno tuttavia, il Mediterraneo sta cambiando.

Il Mar mediterraneo sta tornando ad essere centrale, grazie alla sua posizione di collegamento, l'allargamento del Canale di Suez favorisce massicci investimenti da parte del gigante cinese, raggiungendo quasi il 20% del commercio marittimo, il mar mediterraneo sta diventando un punto centrale nei collegamenti totale in particolare nella nuova tratta Asia-Europa e ma questo riguarda in particolare i paesi che si affacciano sulla sponda sud del Mediterraneo. Ad oggi sembra che i porti della sponda sud del Mediterraneo siano favoriti rispetto ai porti del mezzogiorno, per via di minori costi soprattutto di manodopera come era stato accennato precedentemente e << una minore tassazione sui vettori¹⁷²>>, inoltre i paesi del bacino sud del

¹⁷¹ Le zone economiche speciali nel Mezzogiorno d'italia
https://www.researchgate.net/publication/338549364_LE_ZONE_ECONOMICHE_SPECIALE_NEL_MEZZOGIORNO_D'ITALIA/link/5fc9e6ce45851568d13a85f4/download

¹⁷² Berlinguer A. (2018) , porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p.86

Mediterraneo stavano già sperimentando da tempo l'utilizzo di zone franche per rendere il terreno imprenditoriale più sviluppato, realizzando l'importanza della struttura portuale come un <<nuovo centro logistico integrato¹⁷³>> Per cui con il nuovo decreto legge italiano si vuole sperimentare l'utilizzo delle Zes come motore di rilancio di un economia che giri intorno ai porti, retroporti e imprese che sono stanziati sul territorio e sottolineando come per una nuova centralità del Mediterraneo i porti del mezzogiorno sono essenziali e nella loro particolarità un adeguamento strutturale di tali zone porterebbe tali porti ad essere centrali << nei collegamenti con l'Europa attraverso i corridoi europei, sia per il bacino del mediterraneo e la sponda africana¹⁷⁴>>.

Come spiegato nel paragrafo sul caso del mezzogiorno i porti del mezzogiorno sono principalmente caratterizzati da una struttura di transshipment, i principali vantaggi sono sicuramente quelli di riuscire a coprire traffici di grandi dimensioni e creare collegamenti con i traffici minori, sono indispensabili per i container a grandi dimensioni e per sviluppare economie di scala. D'altro canto però sviluppare la propria portualità solo come porto di transshipment si porta dietro alcuni svantaggi, infatti ci sono costi maggiori in quanto dal hub deve essere supportato da navi di dimensione minore per raggiungere i porti di

¹⁷³ Berlinguer A.,(2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore p.86

¹⁷⁴ Berlinguer A.(2018), porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappicchelli editore

destinazione, quindi sono costi ulteriori, inoltre la navigazione è spesso discontinua a causa del cambio di "vettore", infine un mancato coordinamento fra le navi più piccole e l'hub stesso causa dei ritardi che poi vanno a ripercuotersi nella competitività dei porti di transshipment stessi. Un ottimo investimento infatti si pensa essere quello di costruire l'hub logistico ad una distanza pari fra il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra per ridurre al minimo gli svantaggi in termini temporali. Tuttavia per quel che riguarda i porti del mezzogiorno ad oggi rimangono porti di transshipment perché non è ancora stato messo a disposizione un entroterra reattivo fatto di collegamenti interni connessi al territorio e al tessuto imprenditoriale.

Constatando che i porti di transshipment hanno dei vantaggi ben superiori se situati nei pressi dello stretto di Gibilterra e il canale di Suez (grazie ad oggi soprattutto al suo allargamento) e che la stessa istituzione di un hub logistico nel Mediterraneo sia sicuramente condizionata da questo fattore ne deriviamo che i porti del mezzogiorno vengono in qualche modo esclusi da quella che viene ritenuta la rotta ideale, inoltre non essendo dotati di un cosiddetto porto gateway ovvero quelle strutture portuali che collegano i porti all'entroterra, soffrono di un doppio svantaggio competitivo dato dalla posizione e da uno svantaggio strutturale proprio dell'area regionale. Per tali motivi vengono preferiti porti Iberici oppure nell'altra sponda Tangeri e Port said. Per quanto riguarda il porto di Gioia Tauro in verità è piuttosto

equidistante sia dal canale di Suez, sia dal canale di Gibilterra e fino al decennio passato la sua posizione veniva considerata ideale in quanto era piuttosto centrale, ma negli ultimi 15 anni si ha avuto un cambio di strategia che ha visto favorire le aree più vicine ad uno dei due territori e dunque una strategia più periferica e regionale piuttosto che una strategia centrale, ragione che ha portato ad una marginalizzazione dei porti del mezzogiorno.

Ancora una volta le cause maggiori di mancanza di competitività vanno a concretizzarsi in 3 snodi principali ovvero il <<fattore logistico¹⁷⁵>> dato da un "cambio di strategia" perché si preferisce fare scalo diretto per esempio nei porti dell'East Med, inoltre l'Est Europa ha progressivamente aumentato il volume dei suoi mercati influenzando la scelta dei porti di destinazione che puntano maggiormente allo scalo diretto. Il secondo punto permane la cosiddetta mancata ammodernizzazione delle infrastrutture, un esempio concreto lo si ha con il programma polo logistico intermodale di Gioia Tauro stipulato nel 2010 ma che ancora presenta dei ritardi nella sua istituzione. L'articolo due di tale accordo prevederebbe << preservare la leadership del transhipment, realizzare un modello intermodale eccellente¹⁷⁶>> Il terzo fattore invece riguarda un fattore esterno al territorio stesso

¹⁷⁵ Berlinguer A., (2018) porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappichelli editore

¹⁷⁶ Apq polo logistico intermodale di Gioia Tauro

http://www.ponrec.it/media/267546/accordo_di_programma_quadro_polo_logistico_intermodale_di_gioia_tauro..pdf

ovvero delle scelte di <<alleanze dello shipping¹⁷⁷>>, le compagnie di navigazione diventano sempre più globali e cercano aree portuali sempre più competitive per esempio in fatto di containerizzazione. Un sempre maggior bisogno di containerizzazione in realtà potrebbe essere un grosso vantaggio per i porti di transhipment, dato che appunto il transhipment si occupa principalmente di trasbordare i container dalle navi container di grandi dimensioni su navi più piccole, tuttavia nuovamente i porti del Mediterraneo sono messi a dura prova da nuovi concorrenti che come abbiamo già spiegato sono i paesi del bacino sud del Mediterraneo e in particolare il Nord Africa con Marocco, Tunisia, Egitto per via dei minori costi e la posizione geografica. In particolare il principale confronto avviene su due fattori, come già accennato il primo più immediato riguarda il costo del lavoro dove la manodopera ha un costo ben minore rispetto ai porti del Mezzogiorno e il secondo fattore meno evidente ma di estrema importanza è la cosiddetta "tassa di ancoraggio" ovvero tassa applicata alle navi che approdano in un determinato porto nazionale per scopi commerciali" nel caso dei paesi del Nord Africa queste tasse sono di lunga inferiori rispetto all'area del Mezzogiorno.

Negli ultimi anni ci si è resi conto inoltre che basare la propria economia solo sul transhipment è troppo rischioso in quanto è soggetto troppo a

¹⁷⁷ Berlinguer A. (2018), Porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappichelli editore p.92

fattori esterni quali crisi economiche di paesi esterni come è avvenuto con il crollo della <<borsa di shanghai¹⁷⁸>> che ha visto un tracollo delle esportazioni ed importazioni del gigante asiatico portando ad un forte impatto sul transhipment del porto di gioia tauro, tutto ciò ha fatto pensare che per il mezzogiorno è necessario sviluppare il suo entroterra con l'istituzione di << imprese logistiche e industriali¹⁷⁹>> e attrazione di investimenti stranieri. Per questi motivi si è dunque pensato all'istituzione delle zone economiche speciali del porto di Taranto e il porto di Gioia Tauro.

In generale le zes vengono definite come un incontro fra pubblico e privato <<il pubblico è una spinta allo sviluppo mentre I privati per ridare vita agli investimenti¹⁸⁰>> e definite a sua volta come <<contenitore istituzionale per far incrociare manifattura, portualità e logistica¹⁸¹>> Le stesse inoltre multinazionali sono fondamentali per lo sviluppo delle aree portuali del mezzogiorno e per le zes stesse infatti secondo Pietro Spirito le zone economiche speciali nel territorio italiano non devono istituirsi come una sorta di conclave ma una possibilità di per queste aree di essere una << finestra meridionale alle dinamiche manifatturiere globali¹⁸²>> soprattutto perché esse concorrono a circa

¹⁷⁸ Berlinguer A.(2018), Porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappichelli editore p.92

¹⁷⁹ Berlinguer A.,(2018) Porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappichelli editore p.96

¹⁸⁰ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale fra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹⁸¹ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale fra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹⁸² Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale fra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

il 25% delle esportazioni del nostro paese, il 50% dei beni importati. Inoltre le imprese multinazionali aiuterebbero le imprese del mezzogiorno ad espandersi ed uscire da quella dimensione medio-piccola che non permette alle stesse di ammodernizzarsi.

Il regolamento regola quello che è il quadro europeo delle reti transeuropee e per quanto riguarda le zes esse devono essere istituite in un area che è cosiddetta centrale e considerata strategica nel trasporto marittimo " globale". Come è noto ormai il problema maggiore è di natura infrastrutturale per il mezzogiorno, c'è la carenza sia di un collegamento con il resto d'Italia e d'Europa che non permette ai porti del Mediterraneo di fungere da porto "gateway" ovvero collegamento con entroterra sia per le imprese che ne perdono anche in termini di distribuzione dei prodotti italiani per mancanza di collegamenti. L'istituzione delle zes oltre ai vantaggi che offre essa stessa come la riduzione delle tasse e dei dazi sfrutterebbe il miglioramento infrastrutturale dato dagli investimenti esteri e il miglioramento dei collegamenti UE -extra UE che avverrebbe grazie al piano TEN-T e al fatto che le zes vanno a costituirsi intorno a quei poli considerati centrali e strategici nell'economia marittima, dunque l'economia marittima diventa un polo di crescita per l'intero sud d'Italia. Le zes nel mezzogiorno infatti vengono definite come <<

orientate all'industrializzazione delle aree retroportuali e individuata come misura traino dell'economia meridionale¹⁸³>>

Per quanto riguarda il porto di Gioia Tauro, esso fa parte del progetto di zona economica speciale che riguarda la regione Calabria. Ogni regione d'Italia nella quale viene istituita una ZES è preceduta da un'analisi delle conformazioni regionali, per questo si ha la nascita dell'ad esempio la regione Calabria è caratterizzata da troppa burocrazia e da una mancanza di investimenti, per questo viene ad esempio istituita la ZLS << zona logistica semplificata¹⁸⁴>> ovvero << istituire zone franche a burocrazia zero per l'attrazione di investimenti¹⁸⁵>> Il porto di Gioia Tauro è centrale, in quanto polo fondamentale per la costituzione di una ZES, esso viene sfruttato come punto strategico in quanto fa parte del programma TEN-T. L'istituzione delle ZES attorno a questo polo dunque fa sì da un lato che le imprese incentivino l'import-export grazie ai collegamenti che questo porto otterrebbe con l'Europa, e gli incentivi fiscali fanno sì che attirino investimenti stranieri. Per il porto di Gioia Tauro rappresenta un vero e proprio rilancio economico per i porti di transhipment e le condizioni per l'avvio di un << polo

¹⁸³ Michele Pigliucci " le zone economiche speciali nel mezzogiorno d'Italia"
https://www.researchgate.net/publication/338549364_LE_ZONE_ECONOMICHE_SPECIALI_NEL_MEZZO_GIORNO_D'ITALIA/link/5fc9e6ce45851568d13a85f4/download

¹⁸⁴ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale fra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore

¹⁸⁵ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale fra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p.182

logisitico integrato¹⁸⁶>>, se non per tutto il settore dell'entroterra. Tuttavia, per quanto riguarda Gioia Tauro è proprio qui che però secondo gli autori avviene il fallimento del Porto di Gioia Tauro in quanto<< non è stata istituita una vera zona franca che prevede i tipici elementi delle zes come le agevolazioni fiscali¹⁸⁷>>.

Per quanto riguarda i collegamenti stessi esiste un rapporto della commissione Europea che misura la competitività regionale, e per quanto riguarda l'ambito infrastrutturale il porto di gioia tauro si trova al di sotto dei livelli europei, tuttavia questi dati risultano da un rapporto del 2010, che dunque non rispetta la realtà in toto, in effetti nonostante i porti del Mezzogiorno abbiano subito una decrescita e le zes non siano ancora strumenti così efficaci, il porto di Gioia Tauro ha per esempio nell'ultimo hanno visto una crescita di containerizzazione quasi del 40% grazie agli investimenti della <<terminal investment limited¹⁸⁸>>. Questa società si occupa di investimenti nei terminal container dei porti in collaborazione con i maggiori operatori dei terminal, secondo il rapporto del sud del 2020 srm, l'investimento di tale società nel porto di Gioia Tauro ha permesso la crescita della capacità di containerizzazione diventando un polo di attrazione per grandi navi e compagnie di gestione di portacontainer di grande

¹⁸⁶ Berlinguer A.,(2018) Porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappichelli editore p 101

¹⁸⁷ Berlinguer A., (2018)Porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappichelli editore

¹⁸⁸ <https://www.msc.com/bhr/about-us/msc-group/terminal-investment-limited?lang=it-it>

dimensione come la <<sinix msc¹⁸⁹>> che è la compagnia tra le maggiori per capacità di "gestione delle linee cargo" tra i porta container più grandi del mondo, portando il Porto di Gioia Tauro ad essere competitivo nel mondo dell'ultra-large dei container. La Mediterranean shipping company ha portato grandi vantaggi per tutto il mondo dello transhipment, essa è ad oggi la proprietaria del " <<medcenter container Terminal¹⁹⁰>> che è la società " concessionaria delle attività presso il porto di Gioia Tauro. La Mediterranean shipping company nel porto di Gioia Tauro ha come progetto di sviluppo l'aumento dei valori di transhipment trasformando il porto in una sorta di hub logistico del Mediterraneo, grazie appunto alla sua capacità di gestire linee cargo di grandi dimensioni. Tuttavia l'investimento della Mediterranean shipping company nel porto punta non solo ad aumentare i volumi di transhipment, ma ha come progetto lo sviluppo intermodale attraverso gli interporti ovvero il complesso di linee ferroviarie e stradali che si trovano nei pressi del porto, dunque come è stato spesso elencato un porto più connesso alle altre realtà.

Per traffico di container il porto di Gioia Tauro si trova in 78esima posizione,

<<78 Gioia Tauro (Italy)

¹⁸⁹ <https://www.ilsole24ore.com/art/riscatto-gioia-tauro-msc-traffico-container-387percento-ADNeYtt>

¹⁹⁰ <https://www.terminalmct.com/>

Throughput 2019: 2,523,000 teu, up 8.4% (2018: 2,328,218 teu)

- 24 Aug 2020¹⁹¹>>

Rispetto al 2018, il 2019 vede un aumento di circa il 9% ma che non è molto significativo, passando dalla settantanovesima posizione alla settantottesima, considerando che il 2018 ha avuto un calo di circa il 5% a causa della perdita del danese MAERSK che si è diretto verso la sponda Marocchina di Tangeri Med, tuttavia i dati non ancora disponibili del 2020 dovrebbero avere un trend positivo grazie appunto all'acquisizione da parte di MSC << Italy's biggest transshipment port bounces back from the loss of Maersk and is now gunning for Mediterranean dominance on behalf of MSC¹⁹²>>

L'acquisizione da parte di MSC secondo il rapporto sud srm ha portato ad un notevole aumento dei traffici e non solo, secondo il rapporto dei porti del sud hanno avuto una minor crisi rispetto ai porti del nord d'Italia.

Dunque per vedere gli effetti delle ZES nei territori analizzati dobbiamo ancora attendere, tuttavia dei primi passi sono stati fatti in queste aree grazie ad investimenti ed acquisizioni come abbiamo analizzato per il porto di Gioia Tauro con Sinix MSC e la Terminal Investment Limited. Per quanto riguarda il porto stesso tuttavia si parla di un ritorno alla

¹⁹¹ <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133109/78-Gioia-Tauro-Italy>

¹⁹² <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133109/78-Gioia-Tauro-Italy>

struttura <<portocentrico¹⁹³>> in quanto il porto non può essere solo ampliato dal punto di vista del transshipment, ma ci deve essere un ritorno della città organizzata intorno al porto che sappia sfruttare le sue potenzialità. Infatti quello che si auspica con le zone economiche speciali è che l'impresa stessa vada a costituirsi intorno alle aree portuali, sfruttando sia i vantaggi del porto sia delle zone economiche speciali intorno ad esse. Si va a definire secondo Domenico Bagalà una sorta di <<logistica porto centrica ovvero le attività di trasporto e distribuzione delle merci direttamente collegate ai terminal portuali¹⁹⁴>> che si sviluppano principalmente su due livelli, il primo che fa riferimento alla <<logistica delle merci¹⁹⁵>> che è simile alla logica del transshipment ovvero trasbordo merci, mentre il secondo è più legato alla logistica della distribuzione di merci in precedenza immagazzinate e trasbordate.

Tangeri Med invece situato in Marocco risulta ad oggi il maggior porto del Mediterraneo per quanto riguarda il traffico di container, e la piattaforma logistica più avanzata grazie all'istituzione di una free zone, ad oggi infatti quella di tanger med risulta una delle free zone più efficienti al mondo. Il successo di Tanger Med è dato principalmente da

¹⁹³ Berlinguer A.,(2018) Porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappichelli editore

¹⁹⁴ Berlinguer A.,(2018) Porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappichelli editore

¹⁹⁵ Berlinguer A.,(2018) Porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappichelli editore

4 ragioni, innanzitutto la posizione geografica nei pressi << dello stretto di Gibilterra¹⁹⁶>>, dunque si trova in una posizione estremamente favorevole considerando la nuova strategia che prevede un di posizionamento di un hub più decentralizzata rispetto all'intero mediterraneo a favore dell'avvicinamento a punti focali come lo stretto di Gibilterra che è punto di passaggio tra Asia e nord europa e Nord-sud America. Il secondo fattore è dato dalla capacità di adattarsi ai nuovi sviluppi in campo marittimo del gigantismo navale, dunque la capacità di accogliere porta container di grandi dimensioni i quali saranno sempre più frequenti grazie alla sempre più frequente istituzione di alleanze fra le compagnie di navigazione, ad esempio Maersk gruppo danese e la presenza di terminal di grandi dimensioni per esempio <<Eurogate¹⁹⁷>>. Il terzo fattore invece riguarda la flessibilità, ovvero la capacità di saper accogliere qualsiasi tipo di "mezzo" di navigazione, ed infine forse l'aspetto più importante che è l'istituzione della area franca e piattaforma logistica con l'obiettivo di dare nuova linfa a tutto il settore imprenditoriale Marocchino. Per ciò che concerne la ZES che è un'area franca free zone essa è divisa in 6 zone ed è considerata il motore trainante della nuova strategia

¹⁹⁶ Lo sviluppo delle free zone portuali, decreto del mezzogiorno e casi studio nel Mediterraneo estratto del Settimo Rapporto Annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo" pubblicato nell'ottobre 2017 nell'ambito del Mediterranean Observatory di SRM

¹⁹⁷ Lo sviluppo delle Free Zone portuali: le previsioni del "Decreto Mezzogiorno" e casi studio nel Mediterraneo estratto del Settimo Rapporto Annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo" pubblicato nell'ottobre 2017 nell'ambito del Mediterranean Observatory di SRM

marocchina. Essa comprende << 600 imprese con un totale di 4 miliardi di export¹⁹⁸>> 2 aree sono dedicate al settore trainante dell'economia marocchina ovvero il settore automobilistico, una terza area è la tanger free zone, la free zone nei pressi del porto di Tangeri che comprende imprese di vario tipo, il tetouan park << parco logistico¹⁹⁹>> a servizio delle imprese delle free zone e la <<commercial free zone²⁰⁰>> che si occupa di commerciare i prodotti che vengono prodotti all'interno della free zone. Il Vantaggio competitivo del Marocco ad oggi è dato da tanger med che è uno dei più grandi hub logistici al livello mondiale all'interno del porto che conta collegamenti con 180 porti, 70 paesi e 5 continenti. L'aspetto multimodale più volte accennato ha una componente fondamentale, inoltre la posizione in cui è situato gli permette di essere un crocevia dei maggiori traffici marittimi, trovandosi allo sbocco dello stretto di Gibilterra esso è fondamentale per la rotta asiatica verso le americhe, per L'Europa e l'intera africa, esso infatti svolge da ponte fra Europa e il continente Africano, dunque diventa un vero e proprio network logistico per i traffici provenienti e

¹⁹⁸ Lo sviluppo delle Free Zone portuali: le previsioni del "Decreto Mezzogiorno" e casi studio nel Mediterraneo estratto del Settimo Rapporto Annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo" pubblicato nell'ottobre 2017 nell'ambito del Mediterranean Observatory di SRM

¹⁹⁹ Lo sviluppo delle Free Zone portuali: le previsioni del "Decreto Mezzogiorno" e casi studio nel Mediterraneo estratto del Settimo Rapporto Annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo" pubblicato nell'ottobre 2017 nell'ambito del Mediterranean Observatory di SRM

²⁰⁰ Lo sviluppo delle Free Zone portuali: le previsioni del "Decreto Mezzogiorno" e casi studio nel Mediterraneo estratto del Settimo Rapporto Annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo" pubblicato nell'ottobre 2017 nell'ambito del Mediterranean Observatory di SRM

diretti nei vari continenti. Tanger med si divide principalmente in due, abbiamo <<tanger med 1²⁰¹>> che prevede la presenza di 5 terminal principali, di cui un terminal automobilistico che come è stato spiegato è tra i maggiori settori dell'economia Marocchina, un terminal ferroviario che si collega con le vie principali del paese, un terminal per il petrolio e 2 terminal dedicati ai containers dove operano le maggiori compagnie di navigazione. Per quanto riguarda la containerizzazione è necessario menzionare <<EUROGATE²⁰²>> che è tra i più strategici terminal in quanto grazie alla sua posizione funge da ottimale hub logistico per il trasbordo in direzione del <<mediterraneo occidentale²⁰³>>. Tanger Med 2 invece, di più recente istituzione comprende oltre ad un ulteriore terminal container, quella che va a definire realmente il comparto logistico, ovvero <<MEDHUB LOGISTIC FREE ZONE²⁰⁴>>. Per definizione di free zone come abbiamo analizzato vantaggi di med hub si rispecchiano chiaramente in vantaggi di tipo burocratici, semplificazioni come la presenza di un'unica area doganale e si occupa di attività come distribuzione, stoccaggio, immagazzinamento dunque una vera logistica porto centrica. I mercati di distribuzione divengono sia altre free zone che sono presenti in Marocco, sia l'intero paese.

²⁰¹ <https://www.tangermed.ma/wp-content/uploads/2019/09/Memo-investissement-2019-1.pdf>

²⁰² <https://www.contshipitalia.com/it/societa-del-gruppo/eurogate-tanger>

²⁰³ <https://www.contshipitalia.com/it/societa-del-gruppo/eurogate-tanger>

²⁰⁴ <https://www.tmpa.ma/en/medhub/>

Ad oggi tangeri med si conferma il primo porto per transhipment nel mediterraneo, mentre si trova al 35 posto come porto container nel mondo, ma con un incremento di 12 posizioni rispetto al 2019. Secondo la Loyds list l'implementazione di tanger med 2 ha incrementato di quasi 40% il traffico di container come dimostrano i dati sottostanti infatti la loyds list riconosce il trend positivo proprio in questo fattore

ANALISI 2019 (Riferito all'anno 2018)

47 Tanger Med (Morocco)²⁰⁵

<<Throughput 2018: 3,472,451 teu, up 4.8% (2017: 3,312,409 teu²⁰⁶>>

<<A container flow control system and integrated blockchain platform have been set up to improve efficiency at the port²⁰⁷>>

- 29 Jul 2019

ANALISI 2020 (riferito all'anno 2019)

35 Tanger Med ²⁰⁸(Morocco)

<<Throughput 2019: 4,801,713 teu, up 38.3% (2018: 3,472,451 teu)²⁰⁹>>

²⁰⁵ <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127702/47-Tanger-Med-Morocco>

²⁰⁶ <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127702/47-Tanger-Med-Morocco>

²⁰⁷ <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127702/47-Tanger-Med-Morocco>

²⁰⁸ <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133234/35-Tanger-Med-Morocco>

²⁰⁹ <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133234/35-Tanger-Med-Morocco>

23 Aug 2020 << Launch of new container terminals helps Moroccan port see a large boost in throughput²¹⁰>>

CAPITOLO 3

3.1 LO SVILUPPO DELLA CONTAINERIZZAZIONE

Prima di procedere è necessario un breve excursus sullo sviluppo della containerizzazione e del transshipment negli anni. I modelli di transshipment li abbiamo già analizzati precedentemente ovvero hub and spoke, gateway e relay, mentre per quanto riguarda la containerizzazione essa merita un paragrafo speciale per comprendere quei fenomeni che includono per esempio l'ingresso dell'attore Cina nelle rotte marittime mondiali. Le rotte marittime percorse possono distinguersi fra quella che viene definita rotta << End to end²¹¹>> ovvero una rotta che collega una macro regione ad un'altra macro regione facendo scalo in porti via via minori, il secondo servizio che invece è tipico del gigante asiatico che prevede il passaggio fra 3 macro aree dove viene spesso previsto uno scalo intermedio per esempio un classico percorso << pendulum²¹²>> prevede l'inizio della rotta dall sud

²¹⁰ <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133234/35-Tanger-Med-Morocco>

²¹¹ Lo sviluppo delle free zone portuali, decreto del mezzogiorno e casi studio nel Mediterraneo estratto del Settimo Rapporto Annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo" pubblicato nell'ottobre 2017 nell'ambito del Mediterranean Observatory di SRM

²¹² Amato V., 2018 la nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti, Giappiacchelli editore

est asiatico, per poi passare al Mediterraneo come intermezzo ed infine alle coste nord Americane come destinazione finale, percorrendo poi lo stesso percorso a ritroso, a tal proposito i porti del Mediterraneo ne trarrebbero un gran vantaggio dallo sfruttamento di questa rotta. Ed infine si ha il << round the world²¹³>> ovvero è previsto un unico percorso lungo l'equatore che attraversa il canale di suez e il canale di panama. Vittorio amato afferma che l'ingrandimento di portata di container è nato proprio grazie alla rotta " pendulum" in quanto il Canale di Panama ha sempre posto dei limiti di capacità di containerizzazione, che in questa rotta viene bypassata. Il processo del cosiddetto gigantismo navale che impone oggi ai maggiori porti un rinnovamento totale per restare competitivo nasce dall'esigenza delle compagnie di navigazione di creare alleanze per far fronte a delle possibili crisi finanziarie come quella del 2008 che ha portato ad un <<calo del commercio marittimo globale²¹⁴>>, sia per adattarsi alle <<economie di scala²¹⁵>>. Secondo il rapporto dell'italian maritime economy del 2018 e in accordo con vittorio amato <<l'80% e del commercio totale è detenuto dalle prime 20 compagnie²¹⁶>> mondiale è coperto dalle principali alleanze fra compagnie di navigazione come

²¹³ Lo sviluppo delle free zone portuali, decreto del mezzogiorno e casi studio nel Mediterraneo estratto del Settimo Rapporto Annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo" pubblicato nell'ottobre 2017 nell'ambito del Mediterranean Observatory di SRM

²¹⁴ Gigantismo Navale e Grandi Alleanze: l'evoluzione Del Traffico Contenitori Nei Porti Italiani http://www.assoporti.it/media/4463/articolo1_portinavigazione2018.pdf

²¹⁵ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti, Giappiacchelli editore

²¹⁶ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti, Giappiacchelli editore

MAERSK/ MSC, mentre per quanto riguarda la tratta l'aumento dimensionale delle navi portacontainer ha visto negli ultimi 10 anni secondo un rapporto della maritime economy è duplicato negli ultimi 10 anni, mentre Pietro spirito afferma come nel quadriennio <<2014-2018 la capacità media della flotta contenitori mondiale siano cresciuti di circa il 25%²¹⁷>>. il Mediterraneo è centrale nel traffico containerizzato in quanto le statistiche dimostrano che nel 2020 esso rimane una tratta privilegiata in quanto si concentrano in << 27% dei servizi di linea mondiali²¹⁸>>. Pietro spirito afferma che ¼ delle linee globali di containers passa per il Mediterraneo, di questo 25%, <<7% è dato dai traffici gateway²¹⁹>>, mentre il restante <<18% dal transshipment globale²²⁰>>, in generale Se da un lato tuttavia secondo Vittorio Amato l'introduzione delle meganavi porta ad una <<riduzione di costi unitari²²¹>> ovvero a maggior dimensione della nave diminuisce il costo di trasporto di un singolo container, il rapporto della maritime economy evidenzia come i costi per adattarsi a questo nuovo fenomeno risulterebbero fin troppo onerosi e che dunque il vantaggio

²¹⁷ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.19

²¹⁸ Italian Maritime Economy Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia Rapporto Annuale 2019

²¹⁹ Spirito P., (2018) il futuro del sistema meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.19

²²⁰ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.19

²²¹ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo fratture, flussi reti, Giappichelli editore p.106

talvolta può diventare esiguo, inoltre evidenzia come non è tanto la dimensione della nave stessa a ridurre i costi quanto imbarcazioni più efficienti dal punto di vista tecnologico, anche secondo Pietro Spirito i vantaggi a livello di costi delle navi porta container i vantaggi si stanno assottigliando sempre più a favore di un << aumento dei costi dei terminal²²²>> Aumentando di quasi 10 punti percentuali i costi di mantenimento dei terminal dal 2012 ad oggi.

3.2 SUEZ E MEDITERRANEO

Il Canale di Suez già con la sua costruzione nel 1869 aveva portato ad un stravolgimento delle rotte degli scambi internazionali mettendo al centro il Mediterraneo come attore principale degli scambi marittimi. Sebbene gli ultimi decenni abbiano visto una perdita di centralità del Mediterraneo, un evento come il raddoppiamento di tale canale nel 2015 porta nuovamente ad un << ridisegno delle rotte internazionali²²³>>, infatti sempre Pietro Spirito afferma che <<con il raddoppio del canale, si genera una nuova opportunità per tornare a rendere il Mediterraneo centrale e nei traffici marittimi e nella

²²² Spirito P.,(2018) il futuro del sistema meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.19

²²³ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.16

geopolitica mondiale, per i flussi commerciali e per il futuro industriale²²⁴>> Il raddoppio del canale secondo Vittorio Amato è stato progettato per far fronte a quel processo di gigantismo navale che sta caratterizzando l'economia marittima oggi giorno. Pietro Spirito afferma che <<il 20% dell'intero volume mondiale²²⁵>> passa attraverso il Mediterraneo e di questo 30%, Vittorio Amato afferma che <<l'8% delle merci passa proprio attraverso il canale di Suez²²⁶>>. Afferma Vittorio Amato che mettendo a confronto i dati nel decennio prima del raddoppio con i dati odierni in dati assoluti viene riscontrato un calo di passaggio di imbarcazioni da ma il fondo è perché è aumentata la capacità delle singole navi portacontainer. il rapporto del 2015 della maritime economy il raddoppio del canale di suez ha siffatto duplicato quella che è la potenzialità di questo canale permettendo il passaggio di una percentuale maggiore di portacontainer, che potenzialmente nel <<2023²²⁷>> raggiungerebbe il doppio delle imbarcazioni rispetto al 2015. Ad oggi il passaggio attraverso il canale di suez risulta cruciale per il commercio marittimo mondiale e si registra una costante crescita. Dal 2017 si vede una costante crescita nel traffico merci del canale di Suez secondo uno studio sul Mar Mediterraneo il canale di Suez vede un aumento di flusso di merci di

²²⁴ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.17

²²⁵ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore

²²⁶ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo fratture, flussi reti, Giappichelli editore p. 95

²²⁷ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo fratture, flussi reti, Giappichelli editore

quasi l'11% rispetto all'anno precedente con cifre che si sono mantenute in crescita anche per l'anno 2018 e 2019, il 2018 registra un + 5% rispetto al 2017 e il 2019 un +7% rispetto all'anno precedente. Per tutta la triennalità si conferma come le navi porta container rappresentino più della metà delle tipologie di navi che attraversano il canale di Suez, e per quanto riguarda la crescita dimensionale il rapporto della maritime economy 2019 la cosiddetta stazza delle navi portacontainer è cresciuta di circa il 25%, tuttavia anche le cosiddette navi ro-ro hanno un grande riscontro perché tipiche dello "short-sea shipping" sul quale sta puntando la strategia mediterranea, ed il petrolio rimane tra le maggiori merci, il canale di Suez ad oggi si trova al<< terzo posto come rotta per trasporto di petrolio²²⁸>>. Il rinnovamento del canale di Suez avviene anche dal punto strettamente strutturale favorendo una diminuzione dei tempi di attraversamento di fondamentale importanza perché attrae maggiormente traffici che partono dal far east verso Europa e Stati Uniti, appunto il pendulum. Infatti il rapporto 2020 della srm dimostra come << il raddoppio del canale di Suez stia gradualmente cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo²²⁹>> con un aumento dei traffici verso il Mediterraneo di quasi il 40% partendo dal far east

²²⁸ <https://www.srm-maritimeeconomy.com/wp-content/uploads/2019/07/sintesi-rapporto-maritime-2019.pdf>

²²⁹ <https://www.srm-maritimeeconomy.com/wp-content/uploads/2019/07/sintesi-rapporto-maritime-2019.pdf>

Questo rinnovamento ha contribuito a ridurre fortemente il divario logistico e non solo, che si è creato negli anni tra i paesi del bacino sud del Mediterraneo e bacino nord del Mediterraneo nello specifico Spagna e Francia, e il resto dei paesi del bacino sud del Mediterraneo. La matrice di confronto è per esempio il liner shipping connectivity index indice che si occupa di classificare i paesi in base al loro grado di connettività rispetto alla rete di spedizione globale tenendo conto di 5 fattori principali, << come il numero di navi, la capacità delle navi dunque la loro portata, grandezza massima dei vasselli, il numero di servizi ed infine il numero di compagnie che attraccano le loro navi portacontainer nei porti di un paese²³⁰>>.

L'ammodernamento del canale ha principalmente inciso su tempi e <<costi operativi per effettuare il trasporto²³¹>> , essi sono strettamente correlati perché una diminuzione del tempo di stazionamento della nave riduce i costi relativi ad essa, vengono definiti costi << legati agli asset della nave²³²>> pagina 97 vittoria amato come ad esempio i << costi di ammortamento, costi di equipaggio²³³>> costi per l'immobilizzo delle merci. Sempre vittoria Amato spiega come questo incremento porterà dei cambiamenti nelle scelte di percorrenza da parte delle compagnie di navigazione in quanto

²³⁰ <https://www.gica.global/activity/liner-shipping-connectivity-index-lsci>

²³¹ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo fratture, flussi reti, Giappichelli editore

²³² Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo fratture, flussi reti, Giappichelli editore p.97

²³³ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo fratture, flussi reti, Giappichelli editore

fino ad ora si prediligevano altre rotte per raggiungere le coste statunitensi, mentre negli ultimi anni ci si dirige verso sempre più la rotta suez- gibilterra, abbandonando il cosiddetto <<slow-steaming²³⁴>>, una pratica frequentemente utilizzata da compagnie che percorrono lunghe tratte in particolare pendulum e che consiste nella riduzione di velocità di navigazione per risparmiare sul carburante.

Il vantaggio tuttavia non è costituito comunque dal risparmio in fattore di distanza, il collegamento fra rotte asiatiche e rotte atlantiche sarebbe più diretto attraverso il panama canal, ma esso possiede un grosso limite che sta nella capacità limitata del canale che non permette il passaggio di navi container di grandi dimensioni. inoltre, il collegamento di suez- gibilterra ha una posizione vantaggiosa perché si trova nei pressi di grandi hub come Tanger Med, gli Hub della penisola iberica e in particolare Port Said in Egitto. Oltre all'allargamento del canale, il nuovo ruolo rilevante nelle rotte geomartitime è dato anche dal progetto << suez canal corridor area project -scz zone²³⁵>> un piano di investimenti per dare incentivo economico a tutta l'area circostante avvantaggiandosi chiaramente della nuova centralità del canale e dei benefici, << capace di competere

²³⁴ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo fratture, flussi reti, Giappichelli editore

²³⁵ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti Giappichelli editore p.99

con le principali aree di logistica europee e medioorientali ²³⁶>> che può offrire a tutto il comparto regionale.

Il programma SCEZONE si sviluppa principalmente su 3 zone, << Port said, Ismailia e Sokhna²³⁷>> che sono le aree con maggior potenziale di sviluppo. Il progetto del canale di Suez infatti si divide in due fasi, una fase che prevede appunto l'ampliamento come spiegato nel paragrafo precedente ed una seconda fase che invece punta ad uno sviluppo industriale e logistico di tutta l'area circostante. La seconda fase si articola sull'istituzione di una sorta di centro industriale affinché industrie vengano spinte ad investire intorno a quest'area, in particolare si cerca di attirare quelle imprese che sono trainanti per il settore dell'economia al giorno d'oggi come logistica ed energia. L'Egitto e l'area intorno al canale inoltre viene utilizzato da compagnie del medioriente, ma anche Spagna e Turchia come <<base manifatturiera per gli esport in Europa²³⁸>> per questo trasporto e logistica stanno diventando sempre più importanti nell'economia egiziana. La quasi totalità del commercio estero avviene via nave e << the country logistic capacity continue to expand²³⁹>> La zona

²³⁶ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti Giappichelli editore p.99

²³⁷ Amato V.,(2018) la nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti Giappichelli editore p.99
²³⁸

https://www.researchgate.net/publication/283568855_Review_Article_Toward_Investment_Promotion_and_Facilitation_for_New_Suez_Canal_Corridor_Development_Project_Prepared_by
²³⁹

https://www.researchgate.net/publication/283568855_Review_Article_Toward_Investment_Promotion_and_Facilitation_for_New_Suez_Canal_Corridor_Development_Project_Prepared_by

economica del canale di Suez ha una sua autonomia governativa grazie alla quale decide sulle strategie da adottare in fatto di investimenti, si cerca da un lato di avere un ambiente « investor friendly business²⁴⁰ » gestisce e controlla i potenziali partnership con gli investitori stranieri, e ha il controllo su spese e finanziamenti. Attraverso questa zona, l'autorità cerca sia di attirare nuovi investitori sia di far crescere quelli già presenti. Ogni area è divisa per comparti, per esempio abbiamo l'area che si occupa di manifattura sia leggera che pesante dove sono presenti circa 12 progettisti industriali e quasi 250 progetti in corso, per far sì che ci sia uno sviluppo economico nell'area si punta allo sviluppo di industrie di vario genere dal tessile, al petrolchimico al settore logistico. Un'ulteriore area industriale poi è quella di Port Said con la East Port-Said Zone, area industriale a nord del canale di Suez, la zona di West Quantana ed infine come già menzionato Ismaila. La politica di quest'area dunque si basa su una politica industriale che vede nella crescita infrastrutturale un modello di crescita per tutto il paese, esso sfrutta non solo gli incentivi fiscali per attirare investimenti ma supporta la stessa crescita attraverso riforme regolatorie e lo sfruttamento dei prezzi competitivi nel campo della manifattura. La sczone dunque punta a diventare uno dei maggiori hub logistici della regione supportato da un imponente piano infrastrutturale. Per quanto concerne l'aumento di traffici, Vittorio Amato

²⁴⁰ <https://sczone.eg/about-us/>

sostiene che il più grande incremento di traffici si ha per e da i paesi del golfo, infatti secondo il rapporto della maritime economy di Alexbank nel 2018 si è registrato un aumento pari 430 %dei traffici verso il golfo arabico, seguito dal mar rosso e mar nero. Nei traffici cosiddetti <<southbound²⁴¹>> ovvero provenienti da nord con destinazione paesi a sud, le aree di provenienza della merce e che passano attraverso il canale di suez sono principalmente l'Europa nord occidentale come la gran bretagna e i paesi del bacino nord del Mediterraneo, viceversa, nel traffico <<northbound²⁴²>> dunque da sud verso nord il principale punto di destinazione è il mediterraneo sud orientale che ha visto un aumento dei flussi di più del 500% provenienti principalmente dai paesi del golfo arabico, dal mar rosso e dal sud est asiatico. In particolare un tale aumento da e per i paesi del golfo è giustificato dal trasferimento di petrolio sia attraverso il canale di suez sia attraverso la cosiddetta << sumed pipeline²⁴³>> i quali dati ci dimostrano che il northbound traffic dei paesi del golfo è costituito per più di 3/ 4 da traffici di petrolio, dove L'Europa è tra i maggiori importatori. Mentre per quanto riguarda il southbound sono i paesi

²⁴¹ https://www.srm-maritimeeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

²⁴² https://www.srm-maritimeeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

²⁴³ https://www.srm-maritimeeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

asiatici che importano per la maggior parte da Russia e vanno a costituire la maggior parte il traffico northbound di petrolio.

Sempre il rapporto srm spiega come le autorità del canale di Suez stiano adottando delle politiche per incentivare le compagnie di navigazione a navigare per il Canale di Suez, politiche che vengono definite di marketing flessibile perché cercano di andare incontro alle esigenze delle compagnie, ad esempio sconti sul pedaggio. Un maggior traffico del canale di Suez ha, inoltre, un impatto sull'economia dei porti del Mediterraneo in quanto vengono direttamente interessati dai traffici marittimi northbound e southbound che attraversano il canale, nel 2018 si registrano infatti un aumento di circa il <<25.7%²⁴⁴>> dei traffici da e per il Mediterraneo, in particolare il traffico di navi portacontainer in particolare per quanto riguarda la navigazione a corto raggio ovvero lo short sea shipping nel Mediterraneo con un incremento del <<37%²⁴⁵>>. Tuttavia, di questo aumento dei traffici ne ha beneficiato in particolar modo i paesi del bacino sud del Mediterraneo che sono in fase di ammodernamento infrastrutturale e si stanno attrezzando per migliorare i processi logistici, mentre ai dati del 2018 i porti ad esempio Italiani avevano aumentato i loro traffici di appena un punto percentuale, non per mancanza di passaggio di navi

²⁴⁴ https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

²⁴⁵ https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

portacontainer, ma per una mancata attrattività causata da un deficit logisitico-infrastrutturale.

Per quanto riguarda la connettività dei propri porti l'indice di confronto rimane il << liner shipping connectivity index²⁴⁶>> che come prima spiegato mette a confronto vari elementi, per quanto riguarda l'egitto egli si trova alla 18 posizione del ranking mondiale

Mentre per quanto riguarda il confronto con i paesi del bacino del mediterraneo egli si trova 4 a seguito di Spagna, Francia e Marocco, in forte incremento rispetto ai dati del 2004 e 2015. << s. In 2004 Egypt's LSCI was 42.9, much lower than in 2018 (70.3²⁴⁷)>> Il secondo dato di confronto rimane il logistic performance index dove ai dati del 2018 vedono l'Egitto in 67esima posizione, in questo caso incidono le infrastrutture stradali e ferroviarie che fanno arretrare di qualche posizione questo paese, a differenza dell'area portuale che è trainante per tutta l'economia del paese. In aggiunta esiste anche il <<liner shipping bilateral connectivity index²⁴⁸>> che ci mostra con quale paese è maggiormente connesso L'Egitto, secondo i dati della srm maritime economy alexbank ne risulta che l'egitto sia meglio connesso con<<

²⁴⁶ https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

²⁴⁷ https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

²⁴⁸ https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

Italia, Spagna, Francia, Cina e Malaysia²⁴⁹ >> ed anche il Marocco sta aumentando la sua connettività con l'Egitto, ad oggi la Turchia risulta fra i paesi meno il paese meglio connesso con l'Egitto. In generale tuttavia, l'Egitto sta vivendo una generale progressione dal punto di vista della connettività e dei traffici marittimi grazie all'ampliamento del canale, allo sviluppo della Suez Canal Economic Zone che cerca di sfruttare al massimo la nuova centralità del canale nella geopolitica marittima internazionale per trarne dei benefici economici per tutto il paese.

3.3 CINA E MEDITERRANEO

Nella nuova centralità del Mediterraneo svolge un ruolo importante la Cina e il suo progetto della nuova via della seta che ad oggi viene considerato il più grande piano di investimenti dopo il piano Marshall per numero di paesi coinvolti e quota di finanziamenti stanziati. Il punto principale della One Belt Road Initiative è "il miglioramento del sistema logistico cinese" che avviene attraverso l'istituzione di porti, ferrovie e corridoi petroliferi per sostenere lo stanziamento delle varie multinazionali cinesi situate all'estero. Vittorio Amato afferma che il progetto della nuova via della seta non consista in 3 obiettivi principali come migliorare le connessioni con l'Europa, il Mediterraneo come

²⁴⁹ https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

base logisitica per entrare nei mercati europei, <<penetrazione commerciale²⁵⁰>> nel continente nero La one belt road initiative si basa sul miglioramento logistico via terra dunque attraverso ferrovie, autostrade e appunto corridoi energetici per collegare l'occidente cinese con l'Europa, ed un secondo progetto via mare<< che collega il sud est della cina con il Mediterraneo attraverso il mare del sud della Cina, l'oceano indiano e il canale di suez²⁵¹>>. Il canale di suez e l'egitto stesso risultano fra le 4 aree che sono maggiormente interessate dagli investimenti cinesi mentre per quanto riguarda il bacino del Mediterraneo c'è una grossa frattura fra paesi del bacino nord del Mediterraneo e paesi del Bacino sud. A tal proposito la differenza sostanziale riguarda il fatto che molti paesi europei sono reticenti nel firmare un cosiddetto memorandum of understanding per una questione di mancanza di trasparenza da parte del Gigante asiatico per quanto riguarda in materia di appalti e la mancanza di adeguamento alla pianificazione infrastrutturale europea.

Tuttavia secondo il rapporto srm <<43 paesi dell'Europa mena sono coinvolti o interessati da un progetto con la Cina" di questi in particolare

²⁵⁰ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p.70

²⁵¹ The Suez Canal after the expansion https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

la maggior parte si trovano nell'europa dell'est ed 22 di essi si affacciano sul bacino mediterraneo di cui 13 europei e 9 dei paesi Mena²⁵²>>. Tra i paesi europei di spicco ritroviamo per esempio la Grecia con il progetto sul Pireo, Turchia e Ungheria << piu di due terzi dei progetti infrastrutturali sono concentrati in 3 soli paesi – Serbia, Bosnia, Ungheria²⁵³>> sebbene siano i porti del Mediterraneo i più coinvolti, considerato come il << cuore europeo della strategia cinese²⁵⁴>>. Mentre dei Paesi Mena ritroviamo sicuramente di Spicco l'Egitto, Marocco, Algeria e Tunisia. In realtà alcuni studi affermano che non è propriamente corretto parlare di strategia cinese nel Mediterraneo in quanto è più corretto parlare di due meccanismi di cooperazione, un meccanismo di cooperazione che vede coinvolti 6 paesi del sud Europa tra cui Italia, Spagna, Cipro, Malta, Portogallo e Grecia, ed un secondo meccanismo di cooperazione che coinvolge il Nord Africa e dunque viene definita più che una strategia una sorta di 2 meccanismi regionali di cooperazione²⁵⁵. Tali meccanismi che vedono come risultato finale lo sviluppo della componente marittima della one

²⁵²“ The Suez Canal after the expansion” https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

²⁵³ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della Seta, Rubettino editore p.73

²⁵⁴ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della Seta, Rubettino editore p.73

²⁵⁵ China in the Mediterranean an emerging presence
https://www.policycenter.ma/sites/default/files/Ekman_China_Mediterranean_2018_0.pdf

belt road initiative in queste aree., per questo motivo già nel 2013 sono stati istituiti diversi forum ed iniziative sub regionali

Il fenomeno di rilevanza che ha spinto alcuni paesi europei e Mena a pattuire un memorandum of understanding con la Cina è sicuramente la crisi economica che ha colpito in particolare paesi come la Grecia, mentre i paesi mena e del nord africa sono tutti coinvolti nel progetto della one belt road initiative e l'Egitto è il paese maggiormente coinvolto. La posizione del nord africa è favorevole trovandosi a metà fra il middle east e l'Europa, in particolare nel bacino sud del Mediterraneo il Gigante asiatico sta investendo nel settore marittimo portuale, sebbene alcuni sostenitori della teoria del filo di perla, teoria secondo la quale quella della Cina sia una vera e propria strategia militare di espansione e gli investimenti non sono altro che un modo per prendere il controllo dei porti per avere a sua volta il controllo dei mercati e delle rotte commerciali. In ogni caso l'influenza della Cina nel bacino del Mediterraneo è cruciale, gli stessi porti Mena hanno affrontato una serie di interventi infrastrutturali proprio per attirare gli investimenti della Cina e per adattarsi alle nuove dimensioni delle navi porta container. Sicuramente fra gli scopi principali degli investimenti nel Nord africa e del Mediterraneo del sud in generale è sicuramente tessere un tessuto commerciale fra Cina ed Europa, il nord africa diventa una base da cui poi le catene logistiche partono per dirigersi verso il nord europa e l'europa centrale, per quanto riguarda l'Europa

la Cina è interessata ai paesi MENA in particolare ai paesi del Golfo per sopperire ai bisogni energetici di questo paese, che andranno crescendo sempre più, mentre per quanto riguarda i paesi del Nord Africa essi rappresentano per la Cina un "habitat" ottimale per i suoi progetti in quanto questi paesi in fase di ammodernamento infrastrutturale sono aperti ad investimenti del Grande Asiatico.

In generale uno studio della << Johns Hopkins University dimostra che 35 porti sono finanziati per intero o in una percentuale dalla Cina²⁵⁶ un report del Sole 24 Ore dimostra come la presenza cinese sta avanzando sia nei paesi MENA, sia in Europa. Per quanto riguarda l'Europa sebbene Nord e Centro Europa siano reticenti rispetto agli investimenti cinesi, in realtà nei paesi Bassi possiede circa il <<35 % del "Euromax terminal Rotterdam²⁵⁷>> ed è presente anche ad Amburgo ed Anversa in quote minori. Tuttavia le quote maggiori la Cina le possiede nel Mediterraneo bacino Nord e Sud, nel bacino Nord l'esempio più evidente è sicuramente il <<controllo del Pireo da parte di Cosco circa il 50%, per un valore di 350 milioni di euro²⁵⁸>> ma troviamo la sua presenza anche maggiore rispetto alla Grecia nella stessa Turchia, con quasi il 70% nel << Kumport terminal²⁵⁹>>, la Spagna è investita da quote

²⁵⁶ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p. 71

²⁵⁷ <https://www.ilsole24ore.com/art/la-cina-conquista-porti-d-europa-AEZVDF3B>

²⁵⁸ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.73

²⁵⁹ <https://www.ilsole24ore.com/art/la-cina-conquista-porti-d-europa-AEZVDF3B>

asiatiche nei terminal Valenciani ed infine nel Canale di Suez possiede circa un quarto delle quote. Neanche l'Italia è esente sebbene tempo addietro rifiutasse di stabilire un memorandum of understanding con la Cina, oggi è presente nel porto ligure di Savona e cerca di espandersi in altre regioni italiane.

Secondo Pietro Spirito dei due progetti ovvero i collegamenti terrestri e i collegamenti marittimi si espandono a seconda dell'area, « est europa e Mediterraneo sono interessati maggiormente da investimenti nel settore marittimo²⁶⁰ » mentre i collegamenti via terra interessano principalmente l'Europa centrale. Tale interesse per il vecchio continente non è da sottovalutare in quanto « l'europa è il primo mercato per la Cina²⁶¹ » Per quanto riguarda il Nord Africa, la Cina vede in essa come una base per l'impianto delle proprie basi logistiche e non come era in passato un mero appoggio di transito intermezzo, infatti in quest'area « le compagnie marittime controllate dallo stato cinese stanno espandendo la propria sfera di influenza²⁶² » e dove il mare nostrum è diventato « base di transito logistica permanente²⁶³ » in particolare per i mercati europei e per addentrarsi

²⁶⁰ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p. 71

²⁶¹ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.71

²⁶² Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.80

²⁶³ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.80

maggiormente in progetti già avviati vedi per esempio “ il corno di Gibuti il quale è estremamente importante per gli investimenti cinesi grazie ai collegamenti ferroviari con l’interno, la stretta correlazione fra Gibuti come base logistica per controllare gli interessi cinesi nel settore dell’estrazione di petrolio, ed il canale di Suez, infatti i porti del corno d’Africa vengono definiti come capaci di << snodo di controllo di tratte delicate per il controllo dello scenario geopolitico nazionale²⁶⁴>>

Per quanto riguarda l’area Mena e dunque sia Nord Africa che Middle East la Cina ha interessi prevalentemente legati alla fornitura di petrolio, secondo il report della SIRM infatti essa rappresenta l’area principale dalla quale la Cina importa sia gas, sia petrolio, attraverso importazioni marittime. Secondo i dati forniti dal report circa il 50% delle importazioni cinesi proviene da questa macro area di cui il 13% proveniente dal Nord Africa. D’altro canto la Cina sta investendo oltre che in basi logistiche in progetti di energia rinnovabile, il che può sembrare un controsenso, ma il gigante asiatico seppur ancora un forte utilizzatore del petrolio al contempo è tra i primi paesi ad investire in progetti di energia rinnovabile e gli investimenti in Nord Africa servono anche per potersi collegare con il progetto RES europeo.

In Marocco è entrato nella sfera della Via della Seta attraverso un memorandum il 17 novembre 2017 ed è il primo paese africano che

²⁶⁴ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e Via della seta p.81

firma un memorandum of understanding del progetto via della seta, nello specifico del settore marittimo portuale l'intervento cinese si ha nel <<tangier tech city²⁶⁵>> nei pressi di tanger med un progetto di circa 10 miliardi che ha come obiettivo la creazione di un hub industriale e tecnologico per favorire lo stabilimento di multinazionali e corporazioni cines, il gigante asiatico cerca di ammodernizzare il Marocco ma un ingente insediamento delle sue stesse corporazioni porterebbe ad un forte un controllo a matrice cinese. Proprio su questo sono nate delle dispute di proprietà, ovvero a chi appartenesse o meno la gestione di questa città che appartiene al marocco ma di fondo gestita dalla Cina. Il progetto è stato avviato ugualmente seguito dalla <<China communication Construction company²⁶⁶>> ma con dimensioni ridotte e con continue dispute sulla " proprietà" della città.

La Cina sta inoltre sfruttando il mercato automobilistico che come accennato nei capitoli precedenti è il maggior mercato di esportazione per il Marocco rappresentando circa il 30% del totale delle esportazioni, nel territorio Marocchino il settore automobilistico è già in parte a guida francese e il gigante asiatico sta cercando di installare / integrarsi in

²⁶⁵ https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

²⁶⁶ Morocco's Africa to Europe commercial corridor <https://www.aies.at/download/2020/AIES-Fokus-2020-08.pdf>

questo settore economico con il progetto di un sistema di trasporto elettrico dalla compagnia << BYD auto industry²⁶⁷>>.

Il rapporto della srm " la presenza logisitca della cina nell'aarea med & gulf" ci dimostra come nell'area Mena lo scambio fra quest' area e la Cina è aumentato da <<21 miliardi a 257 miliardi²⁶⁸>>. Per quanto riguarda l'Italia, sebbene la Cina abbia dimostrato un interesse per il nostro paese attraverso la firma del memorandum of understanding e che << numerosi scali sono interessati da navi cinesi e rotte per il Medioriente²⁶⁹>> i suoi porti devono assolutamente saper garantire una maggior efficienza logistica ed infrastrutturale come è stato ampiamente spiegato nei capitoli precedenti. Nel mediterraneo, nel comparto marittimo il maggior investimento permane sicuramente nel Porto del Pireo.

Uno dei punti focali della strategia del Mediterraneo da parte della cina è stata <<l'acquisizione di circa $\frac{3}{4}$ dell'autorità portuale del Pireo²⁷⁰>> La cina vede in questo progetto un punto per costruire un <<hub mediterraneo a guida cinese²⁷¹>> sfruttando il posizionamento

²⁶⁷ https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

²⁶⁸ Srm La presenza marittima e logistica della Cina nell'area Med & Gulf: dal mare di transito a mare strategico

²⁶⁹ Srm La presenza marittima e logistica della Cina nell'area Med & Gulf : dal mare di transito a mare strategico

²⁷⁰ Srm la presenza marittima e logistica della Cina nell'area Med & gulf: dal mare di transito a mare strategico

²⁷¹ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore

strategico che lo vede un punto di accesso tramite l'Europa meridionale per i mercati del nord d'europa e i mercati dell'europa dell'Est. Pietro Spirito vede nella mala gestione degli aiuti alla Grecia il momento in cui la Cina è subentrata nel controllo del Porto, la Grecia è come se avesse perso il <<controllo decisionale sulle proprie infrastrutture²⁷²>> lasciando spazio ad altri attori come la Cina di iniziare a costruire la propria strategia marittima nel Mediterraneo. Il porto del Pireo è il punto di entrata per l'export cinese verso i mercati europei, porto gestito principalmente da Cosco che è tra le maggiori compagnie di Navigazione Cinese. <<COSCO ha iniziato ad investire in Grecia già ai tempi della crisi economica dunque intorno al 2009²⁷³>> acquisendo il controllo di circa due terzi dei terminal, i maggiori investimenti si hanno per quanto riguarda l'aumento di containerizzazione del porto ovvero il <<container throughput²⁷⁴>> in poche parole il numero di container che il porto riesce a gestire, ma che include anche la capacità in TEU dei container stessi e a tal proposito gli investimenti da parte del gigante asiatico hanno fatto sì che la capacità portuale del Pireo sia notevolmente incrementata e in generale è risultato in un ammodernamento infrastrutturale. Inoltre Cosco investe anche nel settore ferroviario Greco per favorire un porto

²⁷² Spirito P., (2018) *Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta*, Rubettino editore

²⁷³ China, Europe and the Maritime silk road https://www.clingendael.org/sites/default/files/2016-02/China_Maritime_Silk_Road.pdf

²⁷⁴ China, Europe and the Maritime Silk road https://www.clingendael.org/sites/default/files/2016-02/China_Maritime_Silk_Road.pdf

cosidetto aspetto bimodale che permette di collegare con l'entroterra del paese dunque un collegamento fra i terminal e il sistema nazionale ferroviario, il quale a sua volta è direttamente collegato con alcuni paesi dell'est europa dove la Cina ha interessi logistico-economici. Infine è stato istituito un vero e proprio centro di distribuzione logistico. Cosco non è solo il principale investitore nel porto, ma la stessa compagnia di navigazione è possiamo dire un partner del porto insieme alle più grandi compagnie di navigazione, per quanto riguarda invece il porto come hub del Mediterraneo sempre più compagnie hanno preferito dirottare il canale di distribuzione verso il Pireo rispetto ad altri porti Europei perché più vicino a mercati quali <<europa orientale e del sud, asia centrale, Nord Africa e una parte del middle east²⁷⁵.>>. il maggior vantaggio per la Cina è sicuramente in termini economici, in quanto per le merci provenienti dalla Cina e dirette verso il mercato europeo esso è sicuramente il porto più vicino passando per il canale di Suez, per tale ragioni tale porto si è trasformato nel punto di entrata per l'export Cinese. Gli interessi della Cina per il vecchio continente sono prevalentemente economici e per cui è fondamentale per essa rafforzare i collegamenti della tratta Cina-Europa, il gigante asiatico dipende ancora dai rapporti che intrattiene con l'europa e il porto del Pireo non è altro che il modo per assicurarsi un facile accesso al vecchio

²⁷⁵ China, Europe and the Maritime Silk road https://www.clingendael.org/sites/default/files/2016-02/China_Maritime_Silk_Road.pdf

continente e trarne un beneficio per tutte le multinazionali insediate nel territorio cinese. La presenza Cinese vorrebbe espandersi anche in altri porti Europei ed in alcuni di essi, essa detiene la gestione di alcune operazioni attraverso la <<hutchison port holding²⁷⁶>> che è il maggior port operator in termini di gestione portuale. In Europa tale port operator è presente ad esempio nei Paesi Bassi ad Amsterdam, a Barcellona oppure in Italia presso Taranto. Secondo il rapporto Clingendael, istituto nazionale Olandese delle relazioni internazionali, L'europa beneficerebbe da questa acquisizione del Porto del Pireo della Cina per due ragioni, la prima renderebbe più stabile l'economia Greca che di conseguenza ne trarrebbe beneficio per le stesse relazioni che intercorrono fra Europa e Grecia, la seconda costituisce una dimensione importante per l'Europa Meridionale, orientale e centrale perché si vanno a modificare gli assetti grazie ad una nuova logistica internazionale. Se prima le maggiori relazioni con la Cina da parte dei paesi europei erano principalmente costituite dall'Europa Nord occidentale in quanto erano comunque i maggiori investitori, ora anche l'Europa Meridionale e centrale ha accresciuto i suoi rapporti economici con la Cina con il conseguente spostamento di rotta dei traffici marittimi che vede un cambio nell'assetto. Logistico. Si è passati da una prevalente rotta che percorreva l'Oceano Indiano, il Mediterraneo

²⁷⁶ Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands
<https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf>

per poi dirigersi verso l'Europa Nord occidentale ad una rotta che vede ad esempio nel porto del Pireo uno dei maggiori sbocchi per il mercato meridionale e centrale Europeo. Secondo il rapporto Clingendael sicuramente la rilocalizzazione di alcuni traffici verso il porto del Pireo potrebbe avere delle conseguenze per il porto di Rotterdam come hub logistico e fa riflettere come la natura di tali cambiamenti avrà delle ripercussioni sull'intero assetto marittimo che gira intorno all'Europa. (pag 31). Nel resto dei paesi mediterranei la presenza di quote cinesi nei porti, la troviamo rispettivamente in << Francia con Saint Nazaire, le havre, Marseille, in Spagna con Bilbao e Valencia²⁷⁷>>

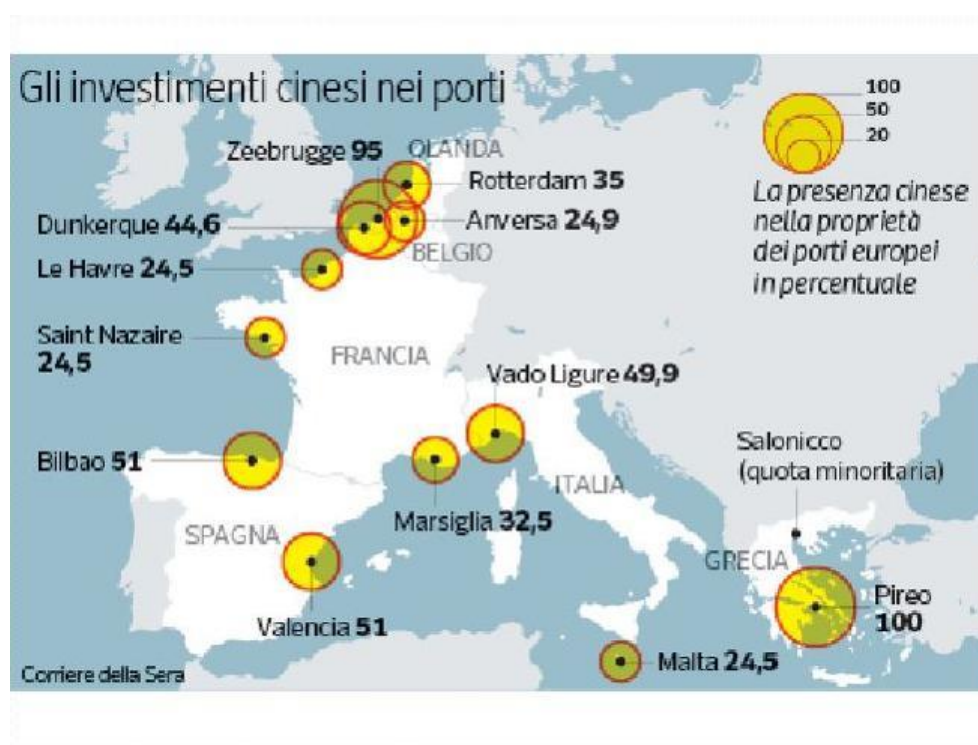
Per quanto riguarda l'Italia, fino al 2019 essa non aveva siglato alcun memorandum di intesa con la Cina, in linea con i dubbi e le conformità europee, tuttavia esistevano già dei rapporti di cooperazione economica con città come il porto di Venezia e il porto di Genova, l'Italia ante 2019 era parte del progetto OBOR in quanto aveva alcune quote di partecipazione nell'Asian infrastructure and investment bank, banca che supporta gli investimenti cinesi nei paesi cosiddetti Brics e di questi investimenti una percentuale sono dedicati al progetto della via della seta. Tuttavia nel marzo 2019 i rapporti di cooperazione economica, si sono trasformati in un vero memorandum di intesa rafforzando ancor di più la presenza cinese nei porti italiani di Genova e Trieste, la

²⁷⁷ https://www.corriere.it/economia/aziende/19_novembre_06/dal-pireo-liguria-cosi-cina-sbarcata-porti-da07be20-0076-11ea-90df-c7bf97da0906.shtml

presenza del gigante asiatico tuttavia si registra soprattutto con <<Vado ligure controllato da Cosco al 40%²⁷⁸>>, mentre il porto di Trieste resta di fondo di proprietà italiana, ma in esso sono stati avviati dei progetti di collegamento infrastrutturali fra cina e italia come sorta <<di canale logistico distributivo²⁷⁹>>

Secondo un articolo del corriere della sera, la percentuale di presenza cinese nei rispettivi porti europei ed italiani risulta essere :

Tabella ¹https://www.corriere.it/economia/aziende/19_novembre_06/dal-pireo-liguria-cosi-cina-sbarcata-porti-da07be20-0076-11ea-90df-c7bf97da0906.shtml



Nella mappa non sono presenti i porti del sud d'italia perché non sono ancora evidenti investimenti diretti da parte della Cina, tuttavia il porto

²⁷⁸ https://www.corriere.it/economia/aziende/19_novembre_06/dal-pireo-liguria-cosi-cina-sbarcata-porti-da07be20-0076-11ea-90df-c7bf97da0906.shtml

²⁷⁹ https://www.corriere.it/economia/aziende/19_novembre_06/dal-pireo-liguria-cosi-cina-sbarcata-porti-da07be20-0076-11ea-90df-c7bf97da0906.shtml

di Taranto sembra essere entrato indirettamente nei progetti del Gigante asiatico. Se infatti analizziamo le ultime acquisizioni da parte della Yilport holding per la gestione dei terminal calabrese, sebbene di origine turca, essa risulta essere socia di Cosco che come abbiamo analizzato è tra le più grandi compagnie di stato cinese.

Dunque in conclusione la presenza cinese nei porti dell'Europa e del Mediterraneo si sta facendo strada, sebbene essa abbia acquisizioni sia nel Mediterraneo, sia nell'Europa occidentale, Pietro Spirito definisce l'atteggiamento dell'Europa nord occidentale come una sorta di <<wait and see²⁸⁰>> nei confronti della Cina mentre i paesi di Europa meridionale e orientale << offrono sostanziali opportunità per attirare investimenti cinesi²⁸¹>>. La presenza cinese nel Mediterraneo infine può essere definita come un'arma a doppio taglio per il Mediterraneo stesso, infatti se da un lato tramite nuovi investimenti essa può ridonare una certa centralità nei traffici marittimi mondiali, d'altra parte esso rischia di divenire solo un mezzo al fine degli interessi asiatici quali come abbiamo visto inizialmente la creazione di un'unica base logistica per sostenere le multinazionali cinesi all'estero ed una maggior penetrazione nei mercati europei. Il Mediterraneo rischia di tornare al centro dei traffici marittimi mondiali, ma di fondo senza essere "

²⁸⁰ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p. 73

²⁸¹ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p. 73

proprietario” degli scali marittimi portuali e dei collegamenti con l’entroterra, dunque questo gigante asiatico può essere visto come un’opportunità o come una minaccia per la ritrovata centralità mediterranea.

3.4 LA ROTTA ARTICA, UNA MINACCIA PER IL MEDITERRANEO

Se il Mediterraneo oggi sta ritrovando la sua centralità nei traffici marittimi, essa non è garantita nel futuro a causa di nuove rotte che si stanno creando dovute ai cambiamenti climatici e che dunque potrebbero condurre il Mediterraneo ad una nuova marginalità. Se dal punto di vista climatico lo scioglimento dei ghiacciai si riversa in una grave crisi ecologica, dal punto di vista logistico si viene a creare un nuovo “ passaggio” che accorcia i tempi di transito navale ad oggi in atto per esempio fra Asia ed Europa. Infatti, percorrendo ad esempio, afferma Pietro Spirito, la << northern sea route²⁸²>> le coste artiche russe” il tragitto fra ad esempio Paesi Bassi e Giappone sarebbe dimezzato rispetto all’attuale passaggio attraverso il Canale di Suez. Egli sostiene che di questo passo tra un decennio circa il <<20% delle

²⁸² Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale fra Mediterraneo e via della seta, Rubettino Editore p. 93

navi mercantili passerà per questa rotta²⁸³>>, nella stessa percentuale dunque che oggi il Mediterraneo concorre nei traffici marittimi mondiali, per cui è molto probabile che ci sia una ridefinizione della geopolitica marittima mondiale a discapito nuovamente del Mediterraneo. Oltre alla northern sea route si parlerebbe di <<un Northeast passage²⁸⁴>> un collegamento fra il pacifico e l'atlantico attraverso i mari della Russia ma che sarebbe regolato dal diritto internazionale e non dal diritto nazionale russo. Un ulteriore esempio potrebbe riguardare il <<Northwest passage²⁸⁵>> che collega i due oceani attraverso le coste del Nord America e l'arcipelago canadese, ancora il ponte artico che collegherebbe il porto di <<Murmansk²⁸⁶>> ai porti canadesi ed infine la rete transpolare che vedrebbe collegato l'artico <<allo stretto di Bering e all'oceano atlantico²⁸⁷>>. Finora questa opzione della rotta artica presentava delle difficoltà in quanto la mancanza di ghiaccio si presenta solo per 3 mesi l'anno, tuttavia i cambiamenti climatici potrebbero favorire un assetto diverso, infatti si pensa che intorno al 2050 il varco sarebbe utilizzabile per circa il 95%

²⁸³ Spirito P.,(2018) il futuro del sistema portuale fra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p. 93

²⁸⁴ The Arctic Route Climate change impact, Maritime and economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf>

²⁸⁵ The Arctic Route Climate change impact, Maritime and economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf>

²⁸⁶ The Arctic Route Climate change impact, Maritime and economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf>

²⁸⁷ The Arctic Route Climate change impact, Maritime and economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf>

dell'anno. L'artico inoltre diventerà sempre più importante per settori come pesca ed industria dell'estrazione mineraria, comprendendo circa il << 40% delle riserve combustibili²⁸⁸>> ma affianco alla formazione di una sorta di governance globale per una cooperazione e la gestione del bene comune, l'artico sta diventando sempre più terreno di competizione con una sempre maggiore militarizzazione, infatti diventerà sempre più terreno di scontro << il prossimo decennio vedrà le potenze internazionali impegnate nel confronto sulla rotta artica, e sul controllo delle risorse naturali che derivano dalle terre emerse²⁸⁹>> La strategia Russa prevede ad esempio lo sviluppo di <<84 development strategies²⁹⁰>> che puntano a sviluppare la northern sea route per il transito commerciale. Sempre secondo Pietro Spirito i paesi che si affacciano sul Mediterraneo in questo caso soffrirebbero di due vantaggi, il primo come menzionato una riconfigurazione delle rotte marittime nella quale viene meno il ruolo del Mediterraneo, e una seconda data dalla "assenza sulla scena" di quello che potrebbe diventare un nuovo punto nevralgico come l'artico, infatti l'Europa meridionale per esempio non ha alcun progetto, ne capitali come ad esempio la Cina, e per quanto riguarda l'Europa " è presente

²⁸⁸ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore p.93

²⁸⁹ Spirito P., il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore 2018

²⁹⁰ The Arctic Route Climate change impact, Maritime and economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf>

indirettamente attraverso il legame che esiste fra Danimarca e Groenlandia”, ma Pietro Spirito ipotizza che per competere con gli interessi di altre potenze come Russia, Cina o Stati Uniti questo legame indiretto non sia sufficiente.

Tuttavia per quanto riguarda la << commercializzazione della nuova rotta artica²⁹¹>>, alcuni esempi ci vengono forniti dalla <<Venta Maersk che ha annunciato un viaggio sperimentale da Vladivosotk a San PietroBurgo²⁹²>>, la creazione di una nuova rotta avrebbe dei vantaggi in particolare per il settore petrolifero, nel quale sarebbe avvantaggiato grazie ad una forte riduzione dei tempi di percorrenza rispetto all’attuale canale di Suez. Un concorrente della Venta Maersk è ancora una volta la compagnia Cinese Cosco la quale anch’essa ha portato a termine un viaggio di sperimentazione <<da Nord di Shangai a Rouen attraverso lo stretto di Boering e circumnavigando la Russia²⁹³>>. Inoltre la Cinese Cosco tra il 2017 e il 2020 ha incrementato di molto l’attività nell’artico spedendo all’incirca 12 navi attraverso questa rotta. Secondo il rapporto srm sono stati 37 i viaggi di transito fra due porti non russi nel 2019 e di questi 7 sono stati

²⁹¹ Spirito P., il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore 2018 p. 93

²⁹² Spirito P., il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore 2018 p. 93

²⁹³ Spirito P., il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore 2018 p. 93

compiuti dalla Cina. A tal proposito la presenza cinese la ritroviamo anche presso <<la Baia di Finnafjord²⁹⁴>> che punta a diventare nel prossimo decennio un nuovo centro logistico attraverso la costruzione di un porto, rispetto infatti al canale di Suez questa rotta artica non presenta ancora dei porti soprattutto di grandi dimensioni dove approdare, ma nel futuro potrebbero andare a costituirsi proprio per la rilevanza che questa tratta potrà avere nel transito euroasiatico, i dati ci dimostrano che già dal 2010 ad oggi i traffici sono più che quantuplicati. Sempre il gigante asiatico, ha prefissato tra i suoi obiettivi la << polar silk route²⁹⁵>> che seguendo le linee più generali delle belt road initiative si prefigge la costruzione di infrastrutture lungo la rotta artica. In particolare la politica dell'artico è prevista nel <<white paper del 2018²⁹⁶>> dove la Cina specifica che si prefigge la creazione di nuove tratte lungo l'artico sia via mare, sia via terra. Tuttavia ad oggi il traffico è prevalentemente regionale, ovvero dentro l'artico inoltre esiste prevalentemente un traffico di materie prime da Yamal verso Giappone e Cina, mentre il traffico di container è ancora in fase pioniera. Per quanto riguarda l'Europa, c'è una grande varietà, alcuni paesi sono posizionati naturalmente lungo la rotta artica, mentre

²⁹⁴ Spirito P., il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e via della seta, Rubettino editore 2018 p. 93

²⁹⁵ The artic route, climate change impact, maritime and economy scenario, geo strategic analysis and perspectives <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf>

²⁹⁶ The artic route, climate change impact, maritime and economy scenario, geo strategic analysis and perspectives <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf>

Europa meridionale, dell'est e una parte dell'europa centrale oltre a non avere un collegamento diretto, non sono presenti in questa possibile nuova tratta attraverso investimenti diretti come la Cina. Il nord europa inoltre che è l'attore principalmente interessato si trova in bilico fra la preservazione della regione artica e lo sfruttamento di una possibile tratta logistica della quale beneficerebbero. Per quanto riguarda lo sfruttamento della nuova tratta, a tal proposito entra in gioco l'europa come istituzione europea la quale attraverso il << connecting europe facility²⁹⁷>>, e il Ten-t svolgono un ruolo importante nel collegare le rotte europee alle possibili nuove rotte artiche il primo è direttamente collegato al secondo in quanto si occupa di finanziare progetti infrastrutturali lungo le stesse Ten-t. Si prevede un'estensione delle Ten-t fino al nord della Svezia del corridoio <<Scandinavian- Mediterranean - North sea Baltic railway corridors²⁹⁸>>che favorirebbe l'europa come gateway europeo verso e per l'artico, dai quali beneficerebbero anche i porti del Mediterraneo.

In conclusione Pietro Spirito sostiene che la nuova rotta artica determinerebbe << una fonte di marginalizzazione per il Mediterraneo²⁹⁹>> mentre il rapporto della Maritime economy è più

²⁹⁷ The artic route, climate change impact, maritime and economy scenario, geo strategic analysis and perspectives <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf>

²⁹⁸ The artic route, climate change impact, maritime and economy scenario, geo strategic analysis and perspectives <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf>

²⁹⁹ Spirito P., Il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e Via della Seta, Rubettino editore 2018 p.98

ottimista in quanto vede nella rotta artica ancora dei limiti che sono difficili da superare nel breve periodo. Uno di questi è innanzitutto legato al periodo di navigazione ridotto, il secondo è legato alla dimensione della nave portacontainer, infatti la rotta artica non sarebbe capace di supportare navi di grandi dimensioni a differenza del passaggio verso il Canale di Suez, dunque al momento la rotta artica più che in una dimensione commerciale viene vista come un'opportunità di sfruttamento delle risorse naturali e dunque come una sorta di "destinazione" più che transito commerciale. Tuttavia sostiene Pietro Spirito, la potenziale minaccia artica, dovrebbe far riflettere tutta la politica per il Mediterraneo e dunque come «l'occasione per accelerare la definizione di politiche europee unitarie e di respiro strategico sul versante della portualità e dell'economia marittima³⁰⁰>>.

³⁰⁰ Spirito P., (2018) il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubettino editore p.98

CONCLUSIONI

A conclusione di questo elaborato possiamo trarre delle conclusioni partendo dai temi affrontati nel corso della tesi. Mettendo al centro dell'elaborato la frontiera della logistica connessa alla portualità e partendo da un presupposto che il Mediterraneo stia ritrovando la sua centralità all'interno delle rotte marittime mondiali, quanto l'innovazione logistico infrastrutturale può influenzare il ritorno a protagonista negli assetti marittimi? può dunque il Mediterraneo può essere considerato un potenziale hub logistico?

Nel primo paragrafo abbiamo evidenziato come sia difficile parlare di una macroarea Mediterranea dal punto di vista politico, economico e sociale e questo è un primo punto di partenza che ci fa comprendere come al giorno d'oggi prevalga una linea di regionalismi all'interno di questa macro area, motivo per cui più che definire il Mediterraneo come potenziale Hub logistico, si può invece parlare di potenziali diversi hub logistici al suo interno. È stata evidenziata in generale una disparità nei confronti dei porti del Northern range in termini di "competitività dei porti" dato per l'appunto da un divario in termini logistici vedi semplificazione burocratica, rispetto di tempi di consegna, tempi di attesa ai terminal, una minor connettività fra porti ed entro terra, ed un minor investimento infrastrutturale in grado di far fronte alle nuove richieste del fronte marittimo portuale. Data la definizione di un buon

sistema logistico ho preso in considerazione due casi studio, i porti del sud d'Italia e i porti marocchini. Entrambi partono da un deficit infrastrutturale considerevole ma il livello di crescita ed investimenti del sistema portuale marocchino è ben più evidente, portando uno dei suoi porti maggiori Tanger Med a scalare importanti posizioni nel ranking portuale, di contro i porti del sud d'Italia sembrano ancora non riuscire a superare quel deficit rappresentato da inadeguati collegamenti con l'entroterra, e un tessuto imprenditoriale inadatto a sostenere le innovazioni in campo logistico necessarie per essere competitivi. I sostegni principali alla portualità Mediterranea provengono da piani nazionali di logistica attuati dai singoli paesi, sostegni europei vedi il progetto delle Ten-t e dalla possibilità di istituire zone economiche speciali, nello specifico il progetto ten-t supporta la competitività portuale europea ed in questo caso i porti del sud d'Italia, mentre le zone economiche speciali pur essendo state istituite in entrambi i territori hanno avuto più successo nel territorio marocchino. L'adeguamento portuale al nuovo processo di containerizzazione che vede la presenza di navi porta container di dimensioni sempre maggiori è un ulteriore termine di paragone fra la portualità del northern range e i paesi del mediterraneo e una matrice di confronto tra i porti del Mediterraneo stessi, a tal proposito nei porti del Mediterraneo oltre ad un adeguamento infrastrutturale dei singoli porti, viene evidenziata come la scelta dell'allargamento del canale di Suez benefici tutta l'area

aumentando i traffici verso il mediterraneo di circa il 40% a discapito per esempio del Canale di Panama portando ad una modifica degli assetti marittimi. Tuttavia viene sottolineato negli ultimi capitoli come il ritorno ad una centralità Mediterranea dipenda anche da fattori e decisioni geostrategiche così dette esterne da un lato la Cina risulta essere un fattore molto influente in particolare come investitore in alcune aree, ma al quale bisogna prestare molta attenzione per evitare che ad una ritrovata centralità non corrisponda una forte influenza e controllo da parte del gigante asiatico, d'altro canto la potenziale nuova rotta artica sebbene ancora in modo limitato rischia nel futuro di diventare un concorrente nelle rotte marittime mondiali dovuto ai minor potenziali tempi di concorrenza. Dunque per concludere non è ancora possibile parlare di Mediterraneo come un unico e potenziale hub logistico, manca ancora una linea comune sulla quale collaborare, tuttavia i singoli cambiamenti logistico-infrastrutturali che vengono apportati nelle singole aree vedi Marocco, Egitto, Sud Italia ricadono positivamente su tutta l'area Mediterranea spingendola verso una nuova centralità nei traffici marittimi mondiali.

BIBLIOGRAFIA

- Amato V., La nuova centralità del Mediterraneo, fratture, flussi, reti, Aracne editrice 2017
- Apq polo logistico intermodale di gioia tauro (http://www.ponrec.it/media/267546/accordo_di_programma_quadro_polo_logistico_intermodale_di_gioia_tauro..pdf)
- Berlinguer A., Porti, retroporti, zone economiche speciali, Giappichelli editore 2018
- China in the Mediterranean an emerging presence (https://www.policycenter.ma/sites/default/files/Ekman_China_Mediterranean_2018_0.pdf)
- China, Europe and the Maritime silk road (https://www.clingendael.org/sites/default/files/2016-02/China_Maritime_Silk_Road.pdf)
- Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands (<https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf>)
- Connecting to compete 2018 Trade logistic in the global economy, the logistic performance index and its indicators <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

- Gatullo M., Strutture territoriali, relazioni internazionali e strategie per una centralità mediterranea, Cacucci Editore, Bari 2013
- Gigantismo Navale e Grandi Alleanze: l'evoluzione Del Traffico Contenitori Nei Porti Italiani (http://www.assoporti.it/media/4463/articolo1_portinavigazione2018.pdf)
- Italian Maritime Economy Nuovi scenari nel Mediterraneo: " Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia" Rapporto Annuale 2019 (<https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2019/07/sintesi-rapporto-maritime-2019.pdf>)
- L'Economia dei Paesi Mena ([http://www.difesa.it/InformazioniDellaDifesa/periodico/IlPeriodicoAnniPrecedenti/Documents/Leconomia dei Paesi MENA.pdf](http://www.difesa.it/InformazioniDellaDifesa/periodico/IlPeriodicoAnniPrecedenti/Documents/Leconomia%20dei%20Paesi%20MENA.pdf))
- Lavissière and Rodrigue Journal of shipping and trade 2017 " Free ports towards a network of gateways" (<https://link.springer.com/content/pdf/10.1186/s41072-017-0026-6.pdf>)
- "La presenza marittima e logistica della Cina nell'area Med & Gulf: dal mare di transito a mare strategico" (<https://www.confindustria.it/wcm/connect/f3997aec-7433->

413d-9325-

1ab6b85214c7/SRM_Presenza+marittima+e+logistica+Cina+in+Med%26Gulf.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mAF88xP&CVID=mAF88xP&CVID=mAF88xP)

- La Strategie logistique au Maroc-Adml (https://www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2020/03/strat_logistique_Maroc_Bilan.pdf)
- Le zone economiche speciali nel Mezzogiorno d'Italia (https://www.researchgate.net/publication/338549364_LE_ZONE_ECONOMICHE_SPECIALI_NEL_MEZZOGIORNO_D'ITALIA/link/5fc9e6ce45851568d13a85f4/download)
- Lo sviluppo delle free zone portuali, decreto del mezzogiorno e casi studio nel Mediterraneo estratto del Settimo Rapporto Annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo" pubblicato nell'ottobre 2017 nell'ambito del Mediterranean Observatory di SRM
- Morocco's Africa to Europe commercial corridor (<https://www.aies.at/download/2020/AIES-Fokus-2020-08.pdf>)
- Piano strategico nazionale della logistica e della portualità (https://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23291)
- Mennatallah Mostafa Hasan Morsy Demonstrator at Faculty of Commerce Management Department, Benha University (https://www.researchgate.net/publication/283568855_Review)

Article Toward Investment Promotion and Facilitation for New Suez Canal Corridor Development Project Prepared by)

- Spirito P., (2018) Il futuro del sistema portuale tra Mediterraneo e Via della seta, Rubbettino Editore
- The World Bank group Special economic zones performance, lessons learned and implication for zone development (<http://documents1.worldbank.org/curated/en/343901468330977533/pdf/458690WP0Box331s0April200801PUBLIC1.pdf>)
- The World bank "Poverty reduction and economic management, special economic zones" (<http://documents1.worldbank.org/curated/en/275691468204537118/pdf/644300NEWS0Eco000PUBLIC00BOX361537B.pdf>)
- Yung Whee Rhee, Katharina Katterbach and Janette White " Free trade zone in export strategies" (<http://documents1.worldbank.org/curated/en/879681468741015724/pdf/multi0page.pdf>)
- Papadopoulus N., Malhotra S., Export processing zones in development and international marketing ([https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0276146707300070#:~:text=Export%20processing%20zones%20\(EPZs\)%20are,investment%20for%20export%20oriented%20production](https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0276146707300070#:~:text=Export%20processing%20zones%20(EPZs)%20are,investment%20for%20export%20oriented%20production)).
- Regional Transport Action Plan 2014-2020 (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/int>

ernational/european_neighbourhood_policy/mediterranean_partnership/docs/rtap2014_2020_en.pdf)

- Rivista di economia e politica dei trasporti 2013 (https://www.openstarts.units.it/bitstream/10077/9560/1/REPORT_2013%283%29-1_Buonfanti.pdf)
- The suez canal after the expansion analysis of the traffic, competitiveness indicators, the challenge of the Bri and the role of the free zone (https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf)
- The role of export processing zones for host countries and multinationals
https://www.researchgate.net/publication/233153956_The_role_of_export_processing_zones_for_host_countries_and_multinationals_A_mutually_beneficial_relationship)
- The Arctic Route Climate change impact, Maritime and economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives (<https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf>)
- White Paper Road to a single European transport Area
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

SITOGRAFIA

- <http://www.dizionariologistica.com/dirdizion/transshipment.html>
- https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex%3A32013R1315>
- <https://www.mit.gov.it/node/7671>
- <http://www.ponir.mit.gov.it/documentazione/valutazione-indipendente/send/57-valutazione/211-app-valutativo-contesto-ali>
- <http://ponir.mit.gov.it/interventi/aree-logistiche-integrate>
- https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/bluebelt_it
- https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en
- https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en
- <https://www.mit.gov.it/index.php/node/5344>
- <http://www.ramspa.it/cosa-facciamo/incentivi/marebonus-1>
- <http://www.ramspa.it/il-contesto/mediterraneo/tmn-t>
- <http://www.ramspa.it/en/east-med-mos>
- <http://www.ramspa.it/en/mednet>
- <https://www.medias24.com/anp-zone-logistique-zenata-170.htm>

- <http://www.cetmo.org/en>
- <https://www.amdl.gov.ma/amdl/zones-logistiques-actives/>
- <https://www.pmelogis.ma/pmelogis/index.php?r=site%2Fstatic&pageId=programme>
- <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Pages/Strategi es-portuaires-et-maritimes.aspx>
- <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Documents/pol e-oriental-FR.pdf>
- <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Documents/pol e-kenitra-Mohammedia-Casablanca-FR.pdf>
- <http://www.equipement.gov.ma/ports/Etudes/Portuaire/Pages/ Etudes-identification-des-sites-portuaires-potentiels.aspx>
- <http://www.equipement.gov.ma/ports/Chiffes- cles/Documents/Patrimoine%20portuaire%202019.pdf>
- <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo- security/cargo-control/foreign-trade-zones/about>
- <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/06/20/17G00110/s g>
- Decreto legge 20 giugno 2017 n. 91
<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/06/20/17G00110/s g>
- <https://www.msc.com/bhr/about-us/msc-group/terminal- investment-limited?lang=it-it>

- <https://www.ilsole24ore.com/art/riscatto-gioia-tauro-msc-traffico-container-387percento-ADNeYtt>
- <https://www.terminalsct.com/>
- <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133109/78-Gioia-Tauro-Italy>
- <https://www.contshipitalia.com/it/societa-del-gruppo/eurogate-tanger>
- <https://www.tmpa.ma/en/medhub/>
- <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127702/47-Tanger-Med-Morocco>
- <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133234/35-Tanger-Med-Morocco>
- <https://www.gica.global/activity/liner-shipping-connectivity-index-lsci>
- <https://www.ilsole24ore.com/art/la-cina-conquista-porti-d-europa-AEZVDF3B>
- <https://www.ilsole24ore.com/art/la-cina-conquista-porti-d-europa-AEZVDF3B>
- https://www.corriere.it/economia/aziende/19_novembre_06/da-l-pireo-liguria-cosi-cina-sbarcata-porti-da07be20-0076-11ea-90df-c7bf97da0906.shtml

