



Lo shipping e la portualità nel Mediterraneo: opportunità e sfide per l'Italia

Arianna Buonfanti ^{1*}

¹SRM

Riassunto

Scopo di questo paper è delineare l'andamento e i possibili futuri scenari logistici nel Mediterraneo, che non si limita più ad essere un'area di transito per i flussi internazionali di merci che da Est sono diretti ad Ovest ma sta diventando una regione di scambio autonoma per effetto dell'aumento dei flussi intramediterranei dovuta allo sviluppo dei Paesi della Sponda Sud-Est. In questo contesto, chiare appaiono le potenzialità di sviluppo dei Paesi europei che si affacciano sul bacino e, in particolare dell'Italia, che vanta oltre ad un posizionamento geografico favorevole che le consente di intercettare oltre il 30% del traffico internazionale in transito, anche consolidati rapporti commerciali con i Paesi dell'area Med dei quali è il 1° partner nell'UE 27 in termini di import-export.

Il lavoro si propone di effettuare un'analisi della logistica e delle sue prospettive nei Paesi della Sponda Sud, associando un approfondimento della domanda, strettamente collegata agli importanti flussi marittimi di merci che attraversano il bacino, con quello dell'offerta, in termini di infrastrutture portuali destinate ad accogliere quelle merci. Ci si è focalizzati sull'aspetto del trasporto su nave essendo la "logistica marittima" a nostro avviso il driver più importante nelle relazioni economiche tra il nostro paese e questi territori.

L'analisi evidenzia l'intensificarsi delle merci che transitano nel Mediterraneo che viaggiano sulle navi che passano per il canale di Suez; anche lo Short Sea Shipping - inteso quale segmento del mercato del trasporto marittimo a corto raggio che, in ambito europeo, comprende i collegamenti via mare tra porti nazionali e internazionali nonché i servizi da e verso le isole dei Paesi dell'Europa geografica e degli altri Paesi che si affacciano sul Mar Baltico, sul Mar Nero e sul Mar Mediterraneo - ha assunto dimensioni significative.

Il paper si sofferma quindi sullo scenario competitivo dei porti con riferimento alla dimensione euro-mediterranea, evidenziando le caratteristiche e le prospettive di sviluppo degli scali nelle diverse aree in cui si suddivide il bacino. Il peso dell'economia del mare in Italia è rilevante: il Pil generato dal sistema marittimo nazionale ammonta a 39,5 miliardi di euro, pari al 2,6% del totale nazionale; importante è anche l'aspetto occupazionale, registrandosi oltre 213.000 unità di lavoro dirette. L'interscambio marittimo ammonta a circa 241 miliardi di euro, il 19,7% di questo diretto verso l'Area Med.

Il paper si conclude con alcune considerazioni relative all'ulteriore sviluppo del trasporto marittimo che potrà costituire un importante strumento per l'avvicinamento tra l'Europa comunitaria e i Paesi della Sponda meridionale e quindi per il processo di integrazione euro-mediterranea nel quale il nostro Paese potrà assolvere un ruolo da protagonista.

Parole chiave: Logistica e Trasporti, Commercio marittimo, Mediterraneo
JEL: F1

* Arianna Buonfanti (a.buonfanti@sr-m.it)

1. La rinnovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi

A partire dai primi anni '90 si assiste ad un progressivo rafforzamento del ruolo del Mediterraneo nelle principali direttrici di traffico marittimo. I fattori alla base di questo fenomeno sono riconducibili principalmente a:

- il fenomeno del *gigantismo* delle navi, che ha reso quella Trans-mediterranea la rotta privilegiata per i traffici con il Far East in quanto, a differenza del canale di Panama, il Canale di Suez presenta caratteristiche strutturali compatibili con il transito delle grandi portacontainer;
- la performance economica del Far East e dei Paesi emergenti del Nord Africa che ha determinato un incremento significativo dell'interscambio via mare sulle direttrici commerciali da/per l'Europa e fra le due sponde del Mediterraneo;
- l'impulso dato dall'Unione Europea nel corso dell'ultimo decennio allo *Short Sea Shipping*, incentivato per ridurre la congestione sulle strade, che oggi rappresenta il 60% del totale delle merci trasportate via mare dall'Unione [Eurostat, 2013].

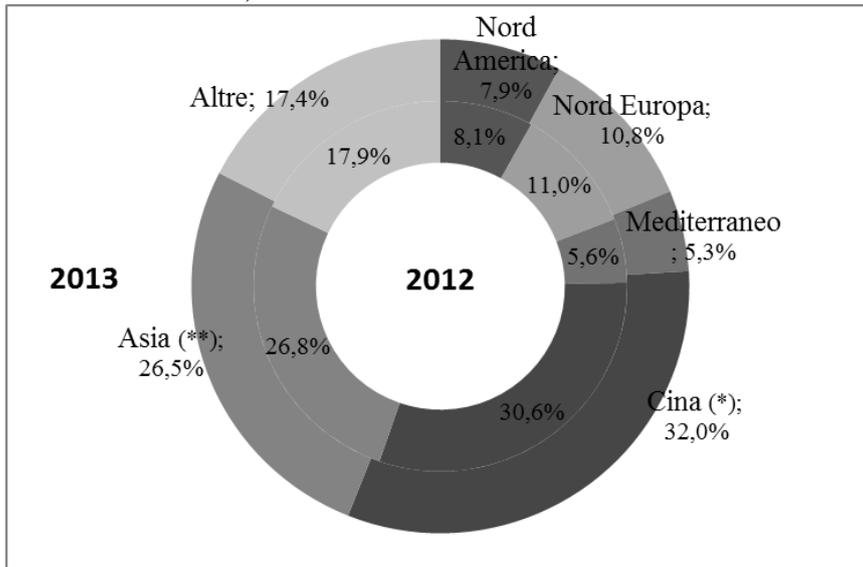
In quest'area transita il 19% dell'intero traffico marittimo mondiale: circa 1,4 miliardi di tonnellate di merci; il 30% del petrolio mondiale e quasi i 2/3 delle altre risorse energetiche destinate all'Italia e agli altri Paesi europei passano per il Mediterraneo, comprese quelle trasportate dai gasdotti sottomarini. E' naturale che il bacino rappresenti un mercato di grande interesse per gli operatori dello shipping, collocandosi al centro delle maggiori direttrici di traffico internazionale.

In questo contesto, l'obiettivo del rilancio dell'Italia quale asse strategico dei traffici all'interno del Mediterraneo è possibile perché vi sono i presupposti, non solo geografici ma soprattutto commerciali. Circa 1.000 sono le imprese italiane che già operano nell'area con un fatturato di 10 mld€ e 88.000 addetti impiegati [Duci G.E., 2013]. L'Area Med assorbe circa l'8% dell'export italiano (più degli USA); l'interscambio complessivo nel 2012 è stato pari a 31,7 miliardi di euro in export e 35,8 miliardi in import [Coeweb, 2013]: questi flussi avvengono quasi esclusivamente via mare e non solo lungo le rotte *deep sea* ma anche su quelle *short sea*.

La recessione economica internazionale ha avuto ripercussioni sui traffici via mare nel bacino mediterraneo, dove si è registrata a partire dalla seconda metà del 2008 una contrazione della domanda di servizi marittimi, in particolare con riferimento ai settori dei container e delle rinfuse secche.

Il grafico che segue mostra, nell'ambito dei traffici mondiali di container, il peso del Mediterraneo in cui nel 2012 sono sbarcati complessivamente 32 milioni di teus:

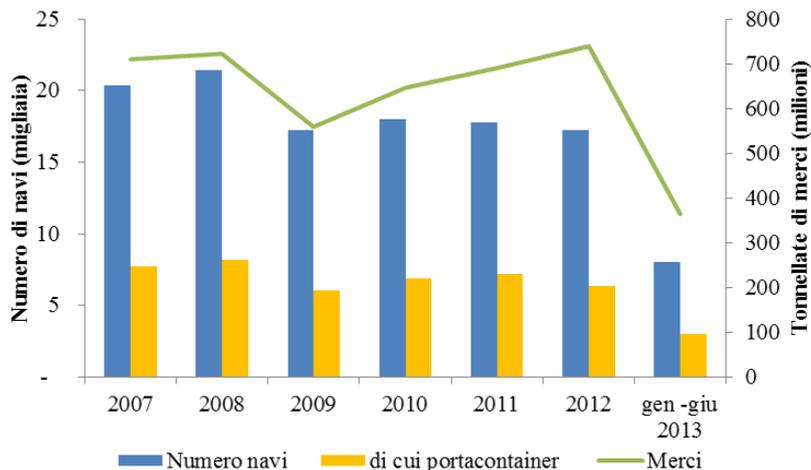
Grafico 1 - Il peso del Mediterraneo nei traffici mondiali di container (% in termini di teu sbarcati/imbarcati) nel 2012 e stime 2013



(*) incluso Hong Kong; (**) esclusa la Cina
Fonte: Unicredit su dati Clarkson, 2013

Nonostante ciò nel 2012 a fronte della riduzione del numero delle navi in transito, il canale egiziano ha registrato una variazione in aumento del 7% delle merci trasportate, a dimostrazione dell'incremento delle dimensioni delle navi che transitano sulle rotte est-ovest.

Grafico 2 - Numero navi e tonnellate di merci in transito nel canale di Suez



Fonte: elaborazione SRM su dati Suez Canal Authority, 2013

I dati relativi al primo semestre 2013 confermano ancora il trend in diminuzione delle navi in transito (8.012, ovvero - 6,6% rispetto alle 8.574 transitate nello stesso periodo dello scorso anno). Per la prima volta si è però verificato anche un calo delle merci in quanto con un totale di 363,7 milioni di tonnellate di carichi, si è registrato un - 1,8% rispetto ai 370,2 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-giugno del 2012.

Sebbene anche i traffici Ro-Ro abbiano risentito del calo della domanda mondiale e della crisi del commercio internazionale, tale tipologia di trasporto ha dimostrato, nel complesso, un'elevata capacità di reazione di fronte a cambiamenti esogeni.

Il settore dei servizi Ro-Ro riesce infatti ad adeguarsi velocemente ai mutamenti del contesto di mercato, potendo far leva sull'utilizzo di navi molto flessibili in termini di mix di carico. In particolare, con l'avvento dei traghetti di ultima generazione, capaci di combinare con massima flessibilità il trasporto di diverse tipologie di merci con quello passeggeri, le compagnie di navigazione sono in grado di apportare con tempestività le correzioni, operative e gestionali, necessarie per ottimizzare il tasso di riempimento della stiva di fronte a un contingente fattore di crisi che si è manifestato in un determinato mercato e/o area geografica.

2. Il nuovo volto della competizione marittima nel Mediterraneo

In risposta ai fenomeni congiunturali per effetto dei quali il Mediterraneo è tornato a ricoprire il ruolo di "magnete" rispetto alla rete mondiale degli scambi commerciali, la Sponda Sud del Mediterraneo sta attraversando una fase di rinnovamento: si sono registrati infatti numerosi investimenti con l'obiettivo di ridurre il gap infrastrutturale relativo ai nodi marittimi con i Paesi dell'Unione Europea. La Sponda Sud è diventata la seconda area del mondo in via di sviluppo per investimenti esteri dopo la Cina [Duci G.E., 2013].

Se fino a un decennio fa i porti del versante meridionale avevano un ruolo marginale nei servizi marittimi *deep-sea*, lo sviluppo dei terminal di transhipment prima in Egitto e poi in Marocco ha segnato l'ingresso di questi paesi nella gestione del traffico di container. Tale cambiamento ha favorito la crescita dei porti hub del Mediterraneo che tra il 2005 ed il 2012 hanno registrato un aumento del 56% nei container movimentati.

La crisi economica ha contribuito a modificare lo scenario del trasporto containerizzato tra l'Europa e il Far East e a disegnare un nuovo volto alla competizione portuale nel Mediterraneo. Si è determinata una flessione nella domanda di beni imponendo una riduzione nella produzione industriale e, in risposta, l'industria dello *shipping* ne ha risentito in ragione dello stretto rapporto che esiste tra il commercio e le attività marittime.

I costi delle operazioni portuali rappresentano una quota rilevante della spesa complessiva del trasporto marittimo per cui si è registrata una maggior attenzione delle compagnie di navigazione ai costi in ogni fase del trasporto, con l'impiego di navi sempre più grandi per aumentare le economie di scala e il maggiore utilizzo dei nuovi grandi hub dell'Africa Settentrionale o del versante orientale del Mediterraneo, meno onerosi rispetto agli scali europei tradizionalmente utilizzati.

Per contenere i costi gli operatori di trasporto marittimo stanno ricorrendo sempre più spesso allo *slow steaming*, cioè alla riduzione della velocità delle navi per diminuire il consumo di carburante e alla razionalizzazione dei servizi, legata ad alleanze e collaborazioni tra i gruppi armatoriali finalizzate a sfruttare al meglio la capacità di stiva disponibile sul mercato. Ultima in ordine di tempo è l'alleanza stretta tra i tre più grandi operatori del trasporto container al mondo: la danese Maersk, l'italo-svizzera MSC e la francese Cma-Cgm. L'accordo, che entrerà in vigore nel secondo semestre 2014, porterà alla divisione degli spazi fra i tre carrier sulle proprie navi e a una maggiore selezione dei porti di scalo. L'alleanza, denominata P3, potrà contare su 255 portacontainer, con

una capacità complessiva di 2,6 milioni di teu su 29 rotte tra Asia ed Europa, Atlantico e Pacifico e ha l'obiettivo di coprire il 40% del mercato tra Asia e Nord Europa. Maersk contribuirà con il 42% della capacità, con l'impiego anche delle nuove megaportacontainer da 18 mila teu. MSC contribuirà con il 34% e Cma-Cgm col 24%; entrambi utilizzeranno le proprie grandi navi che arrivano a 16 mila teu.

Tale strategia avrà ripercussioni anche sul traffico nel Mediterraneo dove cominceranno a transitare le navi da 13 mila teu; bisogna tener presente che esse hanno bisogno di fondali da 14,5 metri e gru in grado di operare dalle 20 alle 22 file di container. Sono pochi i porti europei e italiani in grado di ospitare navi così grandi e far fronte dunque ai cambiamenti che stanno ridisegnando il panorama dei trasporti marittimi.

Sulla Sponda Sud ad oggi solo Port Said ha queste specifiche caratteristiche; tuttavia in generale i porti nord africani possono contare su spazi fisici molto ampi per la loro operatività e su caratteristiche morfologiche (in particolare la posizione geografica, baricentrica lungo le rotte *eastbound* e la profondità dei fondali) che li rendono idonei per lo sviluppo di traffici che utilizzino navi portacontainer, candidandosi come interlocutori privilegiati per le compagnie di navigazione che attraversano il canale di Suez.

Oltre agli interventi infrastrutturali, lo sviluppo dei porti del Nord Africa è stato incentivato anche dalle riforme che i Paesi dell'area hanno posto in essere per rendere più snelle le procedure amministrative legate al trasporto marittimo nonché quelle ambientali che risultano meno restrittive rispetto a quanto previsto in Europa, aumentando ulteriormente la capacità attrattiva dell'area per gli investitori. Non si possono sottovalutare gli effetti della normativa sul lavoro portuale che prevede per queste regioni un costo medio del lavoro più basso rispetto ai Paesi europei, nonché le agevolazioni in termini di costi di gestione (personale, concessioni, energia) e fiscali (tasse di ancoraggio e rimorchio). [Eurispes, 2010]

Le prospettive di crescita dell'area, inoltre, risultano anch'esse rilevanti per attirare i grandi operatori marittimi internazionali, richiamati anche dalle sempre più frequenti delocalizzazioni degli insediamenti di alcune tra le più importanti multinazionali.

Per tali vantaggi, i porti sulla sponda africana del Mediterraneo, rappresentano quindi, un'alternativa ai competitor europei anche se probabilmente non sono in grado di assicurare la medesima efficienza, ma sono economicamente più convenienti per le grandi compagnie di navigazione.

La politica dei governi nord africani, poi, di affidare lo sviluppo degli scali a operatori internazionali ha aumentato la sicurezza del raggiungimento dei traffici previsti, grazie al mix tra terminalisti puri, già presenti nei possibili mercati complementari, e le compagnie, che risultano così incentivate a portare i loro traffici in questi porti [TEI A., FERRARI C., 2011].

Si citano tra gli altri APM Terminals (braccio operativo portuale di Maersk, la principale compagnia container al mondo) e Eurogate Tanger (consorzio partecipato dai francesi CMA CGM, dalla compagnia di stato marocchina Comanav e da una quota di minoranza dell'italosvizzera MSC, la seconda *shipping line* al mondo) che operano nel porto di Tanger Med; APM è presente nell'area mediterranea anche a Port Said, Hutchison Port Holding ad Alexandria e El Dekheila, DP World ad Algeri in *joint venture* con l'Autorità Portuale.

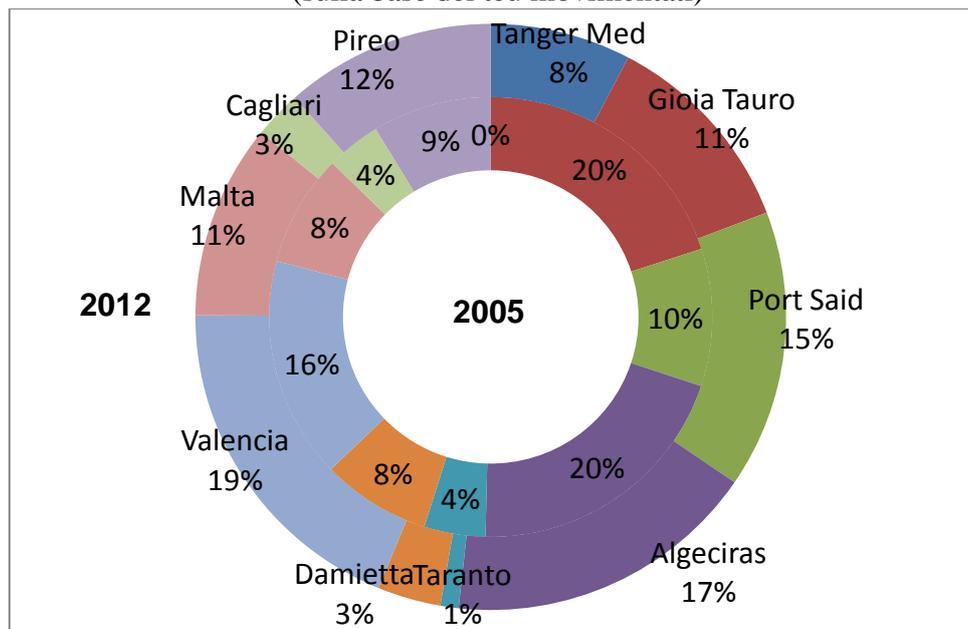
L'ingresso di questi porti nello scenario ha determinato un cambiamento nella competizione all'interno del Mediterraneo che si è allargata determinando anche rilevanti modifiche nella classifica degli scali container.

Si sottolinea tuttavia che il 2012 ha in parte avviato un cambio di rotta, con un calo dei traffici dei porti nordafricani di cui hanno beneficiato gli scali della Sponda Nord, compresi quelli italiani, per gli effetti delle note vicende politico sociali connesse alla primavera araba. Essa da un lato, ha impedito agli scali di transhipment nordafricani di lavorare al pieno delle possibilità, e dall'altro, ha portato alcune compagnie a valutare il "rischio Paese" portandole a scegliere scali di trasbordo più sicuri.

Il grafico 4 mostra la situazione relativa agli hub del Mediterraneo nel 2005 e nel 2012, evidenziando in primo luogo il successo di Tanger Med che ha cominciato la sua attività nel 2008 e che oggi ha una quota di mercato dell'8%.

Il grafico mostra un calo soprattutto di Gioia Tauro, Algeciras e Taranto che hanno perso rispettivamente il 9%, il 3% e il 3% della propria quota di mercato; tuttavia si rileva che mentre Gioia Tauro e Algeciras hanno migliorato le loro performance del 18% e del 13% rispetto al 2011, Taranto registra un calo del 56%. È evidente che la decisione del colosso taiwanese Evergreen di lasciare lo scalo pugliese nel 2011 ne ha compromesso la competitività. C'è poi da segnalare la situazione di Damietta che ha perso rispetto al 2005 il 5%, ma la sua performance nel 2012 (-11% rispetto al 2011) ha risentito delle agitazioni della popolazione egiziana che hanno determinato il rallentamento delle attività e, addirittura, per un periodo la chiusura del porto al traffico. Invece Malta e Valencia negli otto anni analizzati hanno aumentato i volumi delle loro movimentazioni del 92% e del 71%. Significativi sono anche i risultati conseguiti dal Porto del Pireo che ha incrementato nel periodo esaminato la propria quota di mercato del 3%, ma negli ultimi tre anni ha triplicato la movimentazione di teus: alla base del successo del porto greco vi è la concessione a partire dal 2010 del Pct (Piraeus Container Terminal) alla Cosco.

Grafico 4- Quote di Mercato negli Hub del Mediterraneo. Confronto 2005-2012
(sulla base dei teu movimentati)



Fonte: SRM su dati Assoporti e Autorità Portuali, 2013

I porti della sponda Sud del Mediterraneo tra il 2005 e il 2012 hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 27% soprattutto a discapito dei porti italiani di transshipment che sono passati dal 28% al 15%.

Questi ultimi, che dal punto di vista geografico ricoprono un vantaggio evidente, rischiano la marginalizzazione per i ritardi, rispetto ai *competitor*, in termini di raccordi ferroviari e servizi di logistica nelle aree retroportuali e per la presenza di un sistema costituito da porti diffusi e di piccola dimensione non adeguati ad attrarre i flussi di merci in container.

Il contesto competitivo del Mediterraneo vedrà presumibilmente accrescere nel prossimo futuro il peso dei porti del versante meridionale per i quali sono previsti ulteriori investimenti infrastrutturali. Secondo quanto dichiarato dalle autorità competenti, il valore complessivo delle opere previste che dovrebbero essere ultimate entro il 2015, supera gli 8 miliardi di euro, e comporterà un incremento della capacità di movimentazione di trasbordo stimabile tra i 4,8 e i 10 milioni di teu. Nel dettaglio:

- i maggiori investimenti (5 miliardi di euro) sono destinati alla realizzazione di nuovi terminal container nei porto di Tanger Med, che ne dovrebbero incrementare la capacità di trasbordo di 5 milioni di teu [Tanger Med Special Agency, 2013];
- il nuovo terminal container del porto di Enfidha in Tunisia, che prevede un investimento complessivo di 1,4 miliardi di euro, avrà capacità di trasbordo di 1,3 milioni di teu. È, inoltre, previsto l'ampliamento del porto di Tunis-Rades, con un investimento di 198 milioni di euro;
- in Egitto, oltre all'ampliamento del terminal container del porto di Port Said (395 milioni di euro, con una capacità incrementale di trasbordo di 3,5 milioni di teu), diverrà operativo il nuovo terminal container di Alessandria, che, con un investimento di 860 milioni di euro, sarà in grado di movimentare 420.000 teu [Eurispes, 2010].

In tale contesto l'Europa, se vuole tentare di agganciare i propri mercati all'area economica asiatica – che registra tassi di crescita a doppia cifra e si va affermando sempre più quale mercato di export (e non più solo di import) - deve dotarsi di connessioni “da e verso” il mondo, in grado di intermediare efficientemente prodotti e merci. I porti europei sono, in tal senso, lo snodo cruciale di interscambio fra l'economia occidentale e il Far East; quindi, a maggior ragione, lo sono i porti mediterranei, che possono contare su un vantaggio competitivo legato a una posizione geografica che, in termini di *transit time*, garantisce un'alimentazione dei mercati europei da Suez assolutamente competitiva rispetto a quella generata dagli scali dell'Europa Settentrionale.

Nonostante il potenziamento delle strutture portuali del Mediterraneo, i porti del *Northern Range* continuano a svolgere un ruolo preponderante nel trasporto via container tra i paesi dell'Unione Europea e quelli dell'Asia. I motivi sono ben noti e attengono all'efficienza delle operazioni portuali, in termini di attrezzature, servizi, procedure burocratiche e doganali.

Nella tabella che segue sono elencati i primi 10 porti del Mediterraneo che nel 2012 hanno movimentato circa 27 milioni di teu.

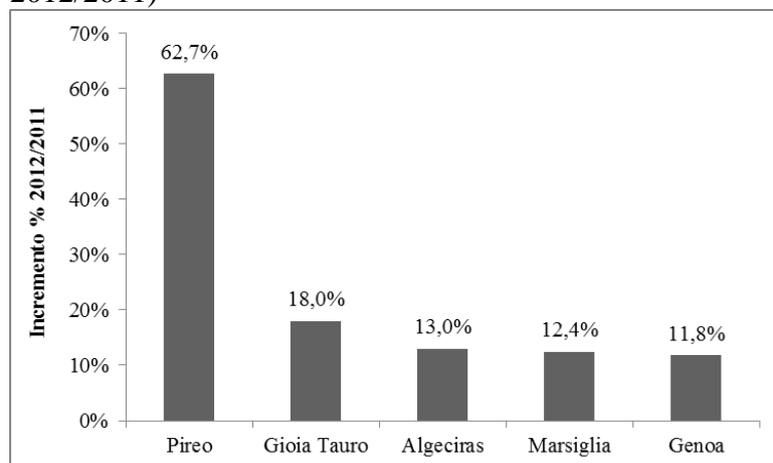
Tabella 1 - Top ten dei porti del Mediterraneo (Teus)

		2008	2009	2010	2011	2012	12/11	12/08
ES	Valencia	3.602.000	3.654.000	4.206.937	4.327.000	4.469.754	3,3%	24,1%
ES	Algeciras	3.327.616	3.043.268	2.810.242	3.602.631	4.070.791	13,0%	22,3%
ET	Port Said	3.186.589	3.300.951	3.627.813	3.800.000	3.631.000	-4,4%	13,9%
GR	Pireo	433.582	664.895	878.083	1.680.133	2.734.014	62,7%	530,6%
IT	Gioia Tauro	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.305.000	2.721.000	18,0%	-21,5%
M	Marsaxlokk	2.330.000	2.260.000	2.370.000	2.360.000	2.540.000	7,6%	9,0%
IT	Genoa	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	11,8%	16,9%
MA	Tanger Med	920.708	1.222.000	2.058.430	2.093.408	1.826.313	-12,8%	98,4%
ES	Barcelona	2.569.477	1.797.156	1.948.422	2.033.549	1.749.974	-13,9%	-31,9%
IT	La Spezia	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.518	-4,6%	0,1%
Totale		22.850.540	21.379.400	23.796.204	25.356.097	27.055.170	6,7%	18,4%

FONTE: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

Una sintesi grafica di quanto esposto può essere illustrata nella figura che segue in cui sono rappresentati i primi 5 porti del Mediterraneo per incremento di traffico rispetto al 2011:

Grafico 5 - Top 5 dei porti più dinamici del Mediterraneo (var.% teu movimentati 2012/2011)



Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

I dati sopra esposti mostrano la buona performance dei porti spagnoli. Il paese iberico negli ultimi anni non solo ha realizzato importanti investimenti nei porti, in infrastrutture di collegamento e in piattaforme logistiche ma ha anche introdotto diverse normative con l'obiettivo di dare slancio alla logistica. In particolare una nuova "Ley de Puertos" ha normato un regime tariffario maggiormente competitivo, con la possibilità per le Autorità Portuali di definire autonomamente il livello delle tasse applicate in porto, in modo da rendere più attrattivi gli scali da esse gestiti ed economicamente più conveniente l'utilizzo dei porti da parte delle compagnie di navigazione e delle altre categorie di utenti. La riforma trae origine dall'esigenza di assicurare ai porti spagnoli

condizioni di maggiore efficienza e competitività rispetto agli altri porti del Mediterraneo, soprattutto quelli nordafricani. Oltre che con le tasse, le Autorità Portuali possono finanziarsi attraverso una serie di trasferimenti statali, ripartiti fra le stesse in base al grado di efficienza dimostrata nella gestione delle infrastrutture poste sotto il loro controllo e alla produttività di ogni scalo. Per accrescere ulteriormente la competitività dei porti e dell'economia il governo spagnolo ha reso nota la decisione di ridurre del 5% l'importo delle tasse portuali imposte per l'uso delle infrastrutture portuali da parte delle navi, dei passeggeri e delle merci e di diminuire dell'8,5% l'imposta di occupazione del suolo portuale. Il governo ha specificato che, secondo le stime, queste due misure avranno un impatto positivo sulle aziende pari a 45-50 milioni di euro.

3. Lo *Short Sea Shipping* nell'Area Med

L'Unione Europea, nel processo di rivisitazione delle reti TEN, sta indirizzando gli Stati membri verso un sistema di trasporto intermodale ed ecosostenibile, verso la creazione di un network di porti di rilevanza strategica su cui concentrare risorse e investimenti sia pubblici che privati e verso una maggiore coesione territoriale tra partner comunitari e Paesi terzi.

In tale contesto si collocano gli sforzi compiuti per lo sviluppo dello *Short Sea Shipping* (SSS), che costituisce uno degli obiettivi prioritari della politica comunitaria in materia di trasporti, in quanto funzionale all'implementazione del piano di sostegno dell'intermodalità, finalizzato a:

- una riduzione della congestione stradale, con la conseguente attenuazione delle esternalità negative ad essa connesse (quali tasso di incidentalità e inquinamento ambientale);
- una concentrazione del traffico merci su direttrici logistiche marittime;
- una maggiore coesione economica e sociale tra gli Stati membri.

Il fulcro della strategia europea di promozione dello *Short Sea Shipping* è costituito dal progetto "Autostrade del Mare" (AdM), che mira, in modo diretto, allo spostamento di una quota significativa del traffico merci dal vettore stradale al trasporto marittimo a corto raggio.

Nello specifico, l'espressione "Autostrade del Mare" sta a indicare il trasporto combinato strada-mare di merci e, ove opportuno, anche passeggeri, effettuato essenzialmente mediante l'utilizzo di navi Ro-Ro, Lo-Lo, e miste Ro-pax¹. L'avvio di tale iniziativa prevede:

- l'attivazione di una fitta rete di collegamenti marittimi transnazionali, schedulati (ad orario pubblicato), frequenti e affidabili;
- la realizzazione di infrastrutture portuali dedicate (quali impianti e piattaforme logistiche, aree di stazionamento, terminali Ro-Ro) necessarie a supportare lo

¹ Con lo sviluppo del trasporto di "*transshipment*" lo "short sea shipping" ha anche la funzione di *distribuire* i container che vengono trasportati da un continente all'altro, da un porto "hub" ad un altro porto "hub", con le navi di tipo "deep-sea". Il trasporto di "feederaggio", ma anche più in generale quello semplicemente di contenitori a corto raggio, tende sempre di più, se ne ha le caratteristiche, ad essere inquadrato nel termine di "Autostrade del Mare".

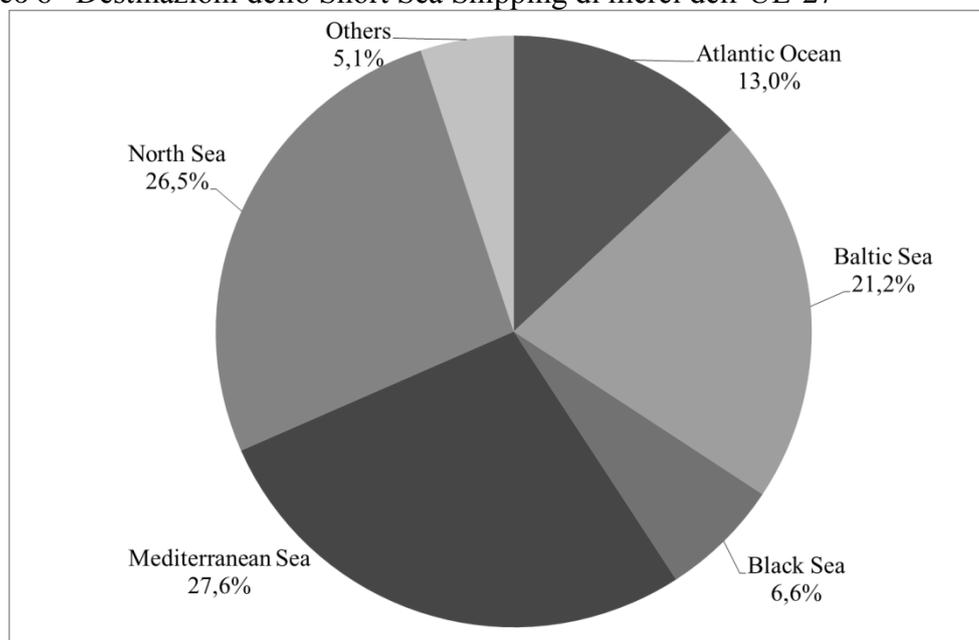
sviluppo di un servizio di trasporto intermodale marittimo di grande volume e frequenza elevata.

Le Autostrade del Mare e lo *Short Sea Shipping* sono una risorsa strategica per l'Europa e in particolare per l'Italia, in quanto sistema che, quando correttamente integrato, oltre a ridurre l'impatto ambientale del trasporto delle merci, consente di raggiungere i nuovi mercati emergenti dai quali ci si attende un forte sviluppo economico. Nel corso dell'ultimo decennio il trasporto marittimo a corto raggio nell'ambito del *Southern Range* ha conosciuto una fase particolarmente positiva, contrassegnata dal consistente aumento dei flussi movimentati, merci e passeggeri, e da un significativo sviluppo del sistema di rotte attivate. Le statistiche disponibili confermano questa tendenza [Eurostat, 2013]: nel 2011, con circa 1,7 miliardi di tonnellate, lo SSS ha rappresentato il 60% del trasporto marittimo complessivo di merci nell'UE-27; tale quota comunque, varia ampiamente da paese a paese. La predominanza dello *Shortsea* sulle altre modalità ("deep sea shipping") è particolarmente predominante in Italia (76,1%) e la posizione geografica del Paese in parte spiega tale prevalenza.

Se fino a qualche anno fa, la rinnovata centralità del Mediterraneo nelle strategie commerciali delle grandi shipping company era da attribuire, in via pressoché esclusiva, alla forte espansione del traffico container che aveva portato alla nascita di grandi scali hub, nell'attuale fase di *downturn* economico, la vitalità dell'interscambio marittimo nell'area assegna un ruolo rilevante anche al sistema dei servizi Ro-Ro.

Nel 2011 il trasporto marittimo in SSS tra i porti UE e quelli mediterranei è stato di 546 milioni di tonnellate e il Mediterraneo si conferma l'area in cui si registra la maggiore concentrazione di navigazione a corto raggio nell'UE-27, come indicato nel grafico che segue:

Grafico 6 - Destinazioni dello Short Sea Shipping di merci dell'UE-27



Fonte: Eurostat, 2013

Esistono diverse tipologie di trasporto Short Sea, dalla movimentazione di container e di rinfuse a quella tramite general cargo e Ro-Ro. In Europa gioca un ruolo determinante il traffico di rinfuse liquide con una quota pari a circa il 46% del totale delle merci movimentate (802 milioni di tonnellate); con 348 milioni di tonnellate seguono le rinfuse solide che rappresentano la seconda più diffusa tipologia di merce trasportata nel segmento *Short Sea* (20%).

Un contributo non trascurabile alla crescita del cabotaggio merci tra scali mediterranei è venuto:

- dall'incremento del feederaggio, riflesso diretto del rilevante aumento dei volumi di traffico containerizzato nell'area. Le tendenze post crisi indicano infatti che in molti casi i sistemi di rotte delle grandi navi di transhipment sono programmati senza frammentare il viaggio con scali multipli, in corrispondenza di ciascun paese di destinazione, ma piuttosto concentrando in pochi grandi scali maggiori quantità di merci e scambiandosi tra loro i traffici di destinazione regionale (*multi-hub transhipment*);
- dal forte sviluppo dei servizi Ro-Ro, che hanno beneficiato dei programmi comunitari di sostegno del trasporto combinato strada-mare;
- dallo sviluppo economico dei paesi della Sponda Sud del Mediterraneo e del Medio Oriente, che negli ultimi anni sta trainando l'interscambio commerciale all'interno dell'area euromediterranea. Si tratta di realtà economiche in forte crescita che hanno subito in misura più contenuta gli effetti della crisi internazionale, in ragione di una rigida regolamentazione dei sistemi finanziari locali. In prospettiva, l'espansione demografica, l'aumento dei redditi e il rafforzamento dei rapporti commerciali tra questi paesi e la UE dovrebbe determinare una ulteriore crescita dei traffici di cabotaggio nel bacino; questo si rivela un vantaggio potenziale soprattutto per l'Italia, data la sua posizione geografica e gli stretti rapporti commerciali che la legano ai Paesi Med.

Le navi Ro-Ro che trovano impiego principalmente su rotte a breve-medio raggio, hanno riscosso negli anni un grande successo commerciale in ragione dei vantaggi, economici ed operativi, offerti rispetto alle navi tradizionali:

- elevata capacità di integrazione con altri sistemi di trasporto;
- flessibilità nella capacità di trasporto, potendo imbarcare ogni tipo di carico (passeggeri, container, auto, rimorchi merci pallettizzate, etc.): ciò consente di frazionare il rischio e di raggiungere più rapidamente la sostenibilità economica;
- velocità delle operazioni commerciali di carico/scarico, stivaggio e ormeggio;
- possibilità di utilizzare impianti di supporto meno complessi, essendo in grado di operare, ad esempio, anche in presenza di bassi fondali o in assenza di mezzi di sollevamento.

Inoltre, l'aumento della velocità di crociera delle navi traghetto (fino a 25 nodi per i Ro-Ro cargo e intorno ai 30 nodi per i Ro-Ro pax) [*tra gli altri Grimaldi Lines*] ha ulteriormente incrementato l'efficienza di tale mezzo, che è divenuto il vettore chiave per lo sviluppo del traffico cabotiero nel Mediterraneo, soddisfacendo la crescente esigenza di trasporto intermodale *door to door*.

Con riferimento al traffico merci internazionale, le tre principali direttrici lungo le quali si distribuiscono i flussi commerciali in ambito intra-mediterraneo presentano caratteristiche diverse:

- il versante **West-Med** movimentata l'interscambio di merci di Italia, Spagna, Francia e Malta; rappresenta il segmento di mercato più consolidato nell'ambito delle AdM, contraddistinto da un'ampia offerta di servizi di trasporto, diversificata in termini di destinazioni, prezzi e frequenze. In quest'area è attiva un'ampia rete di rotte servite da *player* in concorrenza tra loro;
- il versante **East-Med** comprende tutte le rotte internazionali di collegamento con i Balcani (Albania, Croazia, Montenegro), il Sud Est Europa (Grecia) e il Medio Oriente (Egitto, Israele, Turchia); si configura come area di business in forte espansione con riferimento sia ai volumi di traffico sia al grado di competizione. Sebbene lungo l'asse orientale siano attivi prevalentemente armatori di nazionalità greca, si registra un incremento dell'offerta da parte di operatori italiani, che intendono sfruttare le potenzialità di crescita del sistema Adriatico-Mediterraneo a seguito dell'allargamento ad Est della UE. Il corridoio adriatico-ionico rappresenta, infatti, una direttrice strategica nei traffici mercantili internazionali, in quanto rotta privilegiata per raggiungere i mercati emergenti dell'Europa centro-orientale. In particolare nell'area Est del Mediterraneo vi sono Paesi ad alta potenzialità per la crescita economica e per l'apertura internazionale ed in cui l'economia portuale è in rapido sviluppo (Port Said, come esempio, è ormai il secondo porto del Mediterraneo per movimento di container). Si tratta poi di Paesi che presentano un elevato livello di integrazione commerciale con l'Europa e l'Italia. Con riferimento alle potenzialità di sviluppo dell'asse Adriatico-Ionico, è in fase di promozione, nell'ambito del Programma Comunitario TEN-T, la realizzazione di 9 nuovi corridoi delle AdM lungo il versante East Med.

Sulla base dei dati elaborati nello studio di presentazione del progetto "*Eastern Mediterranean Region Motorways of the Sea (East Med MoS)*", l'attivazione delle nuove linee di AdM dovrebbe portare ad un significativo incremento del traffico merci, stimato nell'ordine di circa 11.000 tonn.-km al 2015, equivalenti a 400.000-700.000 tir/rimorchi trasportati;

- l'**area del Nord Africa** che gestisce le relazioni commerciali con il Marocco, la Tunisia e la Libia; costituisce un mercato emergente, che offre alle compagnie di navigazione ampi margini per l'attivazione di un elevato numero di linee di collegamento. Questa regione presenta un sistema portuale attraverso il quale transitano volumi rilevanti del commercio internazionale, oltre ai flussi merci sulla rotta Nord Africa/Medio Oriente verso Europa meridionale/centrale. In particolare, Tunisia e Marocco già dispongono di linee regolari di trasporto di merci e passeggeri/veicoli e, in prospettiva, è verosimile attendersi un incremento del numero di collegamenti attivati, in linea con l'esigenza di rafforzare l'integrazione di queste aree nell'economia europea. Dato l'alto potenziale di sviluppo, gli operatori dello shipping manifestano un forte interesse verso questa direttrice, destinata ad assorbire quote crescenti del traffico commerciale internazionale.

Da quanto esposto si desume che il mercato dei servizi di trasporto intermodale tramite navi Ro-Ro in ambito intra-mediterraneo presenta notevoli potenzialità di crescita in termini di dimensione economica e grado di redditività. Sebbene i maggiori gruppi armatoriali attivi nel settore gestiscano le principali linee delle AdM, il mercato non è saturo. Resta, infatti, ampio spazio per l'attivazione di nuovi collegamenti lungo i versanti orientale e nord africano, in ragione del forte incremento atteso dei traffici, sia merci che passeggeri.

Nel complesso, il settore dei trasporti Ro-Ro evidenzia prospettive positive. In questo contesto uno dei principali *driver* di sviluppo del mercato è rappresentato dal concreto decollo del progetto Autostrade del Mare, che dovrebbe portare alla creazione di una fitta rete di cabotaggio dedicata ai traffici Ro-Ro di merci, sia in ambito nazionale che nel bacino mediterraneo. L'integrazione di tali servizi di *Short Sea Shipping* nella catena logistica, per offrire agli operatori soluzioni competitive sotto il profilo dei costi e dei tempi, richiede certamente la promozione di efficienti collegamenti marittimi, ma non va disgiunta dalla realizzazione di connessioni adeguate, in termini di capacità e livello di servizio, con il sistema di trasporto terrestre sia stradale sia ferroviario.

4. La navigazione a corto raggio in Italia. Caratteristiche della domanda e dell'offerta

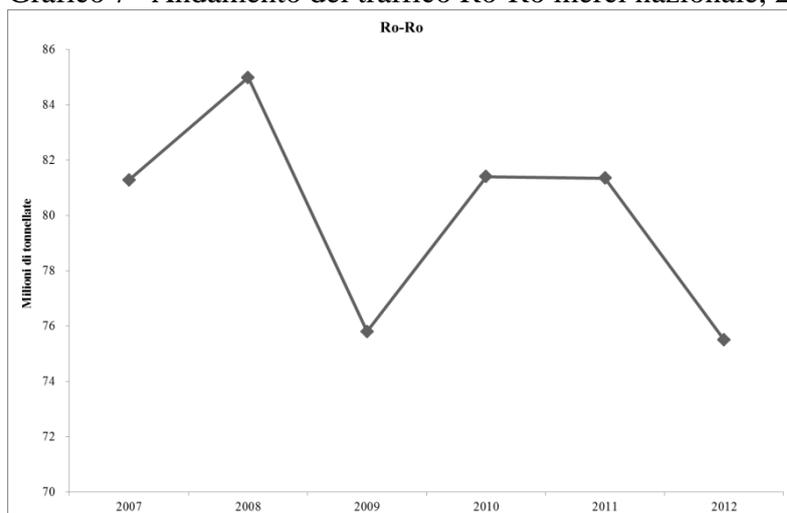
In Italia il settore dei servizi di trasporto Ro-Ro sulle linee merci ha sperimentato, nel corso dell'ultimo decennio, un trend particolarmente positivo in termini di volumi di traffico, di collegamenti attivati (nazionali ed esteri) e di livello del servizio offerto (frequenza e orari).

La posizione geografica della penisola italiana ha favorito la crescita dei servizi di trasporto a corto raggio, sia sul fronte tirrenico che su quello adriatico-ionico, con flussi in progressivo aumento sulle direttrici internazionali che collegano l'Italia alla Spagna, al Nord Africa, ai Balcani e al Sud Est Europa (Grecia e Turchia).

Non è quindi un caso che il nostro Paese sia il primo nell'EU27 in termini di merci trasportate in SSS nel Mar Mediterraneo con 204,4 di milioni tonnellate nel 2011, pari al 37,5% del totale; l'Italia detiene il primato anche nel Mar Nero con 43,1 milioni di tonnellate, pari al 33,2% del totale [Eurostat, 2013].

Alla buona performance del settore merci ha contribuito in modo significativo l'utilizzo del c.d. *Ecobonus* introdotto con la Legge Finanziaria 2008 (Legge 244/07) finalizzato ad agevolare la scelta del vettore marittimo da parte degli autotrasportatori in alternativa al "tutto strada". Oltre agli incentivi, si richiedono anche interventi di ordine infrastrutturale - soprattutto di integrazione con interporti, piattaforme logistiche e terminal portuali - per rafforzare la competitività dei servizi Ro-Ro rispetto all'offerta di trasporto merci su gomma, garantendo velocità nelle operazioni di imbarco/sbarco, flessibilità/regolarità dei carichi, certezza dei tempi di consegna. Al fine di controllare l'erogazione dei rimborsi e il reale sviluppo di queste politiche, a partire dal 2004 è stata costituita una società per azioni, RAM-Rete Autostrade Mediterranee, sotto il diretto controllo del Ministero dell'Economia, con il compito di controllare l'attribuzione dell'*Ecobonus* ed effettuare costanti studi sull'effettiva implementazione della rete di connessioni.

Grafico 7 - Andamento del traffico Ro-Ro merci nazionale, 2007-2012



Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2013

Il grafico sopra esposto mostra l'andamento del trasporto merci in Italia effettuato con navi Ro-Ro e rivela come anche questo segmento abbia risentito degli effetti della crisi, ritrovando una ripresa significativa nel 2010, per poi registrare nel 2012, un sensibile calo legato anche alla riduzione del traffico con la Grecia e alle turbolenze politiche delle nazioni mediorientali e nord-africane.

Con riferimento al mercato delle rotte da/per l'Italia delle AdM, il network portuale implementato dalle compagnie di navigazione per il trasporto combinato strada-mare nel bacino mediterraneo prevede un sistema di rotte molto articolato, su cui si svolgono servizi di linea Ro-Ro, ad alta velocità e frequenza.

In particolare, nei collegamenti con la Sicilia nel 2012 l'offerta di stiva rimane invariata anche se prosegue il *trend* che vede l'utilizzo di navi di capacità maggiore in un'ottica di ottimizzazione dei costi dettata dalla crisi economica e dal caro-carburante. L'effetto di questa tendenza è la riduzione del numero di partenze settimanali (da 74 a 67) e del numero di linee (da 19 a 16).

I collegamenti con la Sardegna risentono fortemente della congiuntura negativa, che provoca un forte calo dei flussi turistici e la crisi di molte grandi realtà industriali dell'Isola. Di conseguenza, le linee delle Autostrade del mare, registrano una consistente diminuzione dei servizi annuali offerti, in termini di direttrici e di partenze settimanali. Grazie all'impiego di navi di capacità maggiore, la diminuzione in termini di metri lineari offerti settimanalmente, passati da 289.340 a 258.400, è meno accentuata, anche se sempre rilevante.

Aumentano però le connessioni delle Autostrade del mare nazionali con i servizi rivolti ai porti esteri del Mediterraneo, consentendo una maggiore integrazione del *network* nazionale con il mercato internazionale. I collegamenti verso i porti esteri del Mediterraneo registrano una crescita soprattutto in termini di capacità di stiva, passata da 240.000 metri lineari settimanali a circa 280.000, con un leggero incremento anche delle partenze settimanali e una lieve riduzione nel numero delle linee. Si amplia ulteriormente il *network* dei paesi mediterranei, che include, tra quelli dell'Ue, Italia, Spagna, Francia, Grecia, Malta e, fra quelli extra-Ue, Marocco, Libia, Tunisia, Egitto, Montenegro, con un crescente numero di porti serviti [Confitarma, 2013].

Ad oggi i mezzi pesanti che utilizzano abitualmente le Autostrade del Mare sono circa 1.500.000 l'anno: in tali condizioni le navi possono contare su una capacità di riempimento di stiva che si attesta intorno al 50%.

Altra considerazione da effettuare è relativa alla tipologia di servizi offerti dalle diverse compagnie: nonostante numericamente gli operatori solo merci risultino essere approssimativamente pari ad un terzo del totale, solo una piccola parte dei servizi offerti, circa il 17%, è dedicata esclusivamente al traffico merci, mentre le restanti linee sono di norma miste, merci e passeggeri. Tale fattore, oltre a risultare una tendenza che va sempre più consolidandosi nel settore, determina effetti sia sul tipo di servizio che i vari operatori possono offrire sia sulle differenti caratteristiche dei terminal stessi. Da un lato, infatti, tale fattore determina la presenza di alcune linee esclusivamente stagionali, come quelle verso alcuni porti sardi, mentre dall'altra potrebbe rendere necessaria la presenza di alcune *facility* adatte all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri nonché una possibile differenziazione di tempi e tariffe in confronto all'attività solo merci.

A fronte di tali caratteristiche positive del mercato, in Italia lo sviluppo delle AdM presenta ancora alcuni elementi di criticità: l'attuale struttura dei servizi offerti si concentra essenzialmente sul cabotaggio obbligato, ovvero quello verso le Isole, e non su quello alternativo, con la sola eccezione del tratto sostitutivo alla Salerno-Reggio Calabria. La presenza dei valori più alti degli indici sui porti insulari rispetto a quelli continentali, del resto, sembra confermare questa configurazione. Tale fattore è sottolineato anche dalla minore presenza di servizi sul versante adriatico del Paese.

Su questo punto sembra cruciale per il definitivo affermarsi delle Autostrade del Mare raggiungere elevati livelli di affidabilità e continuità nel tempo dei servizi e delle loro frequenze, rendendo più stabile quindi l'offerta.

Restano, tuttavia, ostacoli alla valorizzazione del fattore costo: la durata del trasporto intermodale, compreso il trasporto marittimo a corto raggio principalmente a causa della non adeguatezza di infrastrutture multimodali; l'interoperabilità non fluida tra i vari operatori di trasporto multimodale coinvolti e i tempi di transito ancora troppo lunghi.

Il processo di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti italiani con la realizzazione di infrastrutture dedicate esclusivamente al traffico ro ro, unitamente all'operatività degli incentivi previsti a vantaggio degli autotrasportatori, costituirà un elemento necessario per l'ulteriore sviluppo delle vie marittime. Inoltre, occorre evidenziare come anche i costi portuali e terminalistici, tanto quanto le tariffe del servizio di trasporto, possono alterare in modo significativo lo sviluppo del progetto in quanto il traffico sulle rotte AdM può essere sempre svolto in alternativa lungo percorsi stradali. In questo contesto la politica tariffaria portuale gioca un ruolo importante, potendo rappresentare un concreto elemento di supporto per rendere economicamente convenienti le rotte AdM.

Conclusioni

Questo lavoro, sulla base di un'analisi delle statistiche e dei dati più recenti relativi ai traffici deep sea e short sea, ha messo in luce il ruolo che il Mediterraneo ricopre nello shipping internazionale, evidenziando al contempo le opportunità e i rischi per l'Italia che, forte del suo posizionamento geografico e delle relazioni economiche e commerciali già instaurate con i Paesi che si affacciano sul bacino, può ricoprire un

ruolo di primo piano a condizione di superare alcuni vincoli burocratici e di natura infrastrutturale.

L'analisi mette in luce il cambiamento del volto della competizione portuale nel Mediterraneo che ha visto la nascita e il rafforzamento di nuove strutture sulle Sponde Sud Est che ormai hanno scalato posizioni nel ranking del bacino confermandosi come infrastrutture di riferimento per le *shipping companies* a livello globale. La nuova configurazione portuale del Mediterraneo è frutto delle scelte dei Paesi della Sponda Sud Est di rafforzare i loro scali sia con investimenti nazionali sia con l'approvazione di progetti logistici che hanno attirato investimenti esteri, in particolare dell'industria terminalistica che, in autonomia o in joint venture con le *shipping companies* e le istituzioni locali, ha individuato nelle potenzialità di incremento dei traffici nell'area la garanzia di ritorno degli investimenti effettuati. A ciò si aggiungano le disomogenità economiche, sociali e politiche che esistono tra le due sponde che comunque costituiscono un fattore di attrattività dei porti del Nord Africa. I dati sui traffici al 2012 hanno però evidenziato che il fattore "costo" non è l'unico rilevante nelle scelte strategiche dei grandi carriers. A fronte dell'instabilità politico sociale che ha interessato i Paesi del Nord Africa per effetto della *primavera araba* i porti di transhipment dell'Area hanno registrato performance negative. La primavera araba da un lato, ha impedito agli scali nordafricani di lavorare al 100% delle loro potenzialità, e, dall'altro ha portato alcune compagnie armatoriali a valutare la componente «rischio Paese» portandole a scegliere scali di trasbordo che non presentavano tali problemi, ovvero quelli italiani e quelli spagnoli.

L'analisi ha poi evidenziato la crescita dei flussi intraregionali in direzione nord-sud come riflesso dello sviluppo economico dei Paesi della Sponda Sud Est nonché dell'integrazione euromediterranea: tali flussi, unitamente all'aumento del feederaggio strettamente connesso all'incremento del *transshipment*, hanno comportato la crescita nel Mediterraneo del trasporto marittimo in *Short Sea Shipping*: in quest'area si concentra ormai un terzo della navigazione a corto raggio dell'UE 27.

Nel contesto che si è venuto a creare per l'Italia si sono concretizzate nuove opportunità di sviluppo: la rete dei servizi di linea container internazionali che include i transiti per il Mediterraneo di *carrier* globali ed anche servizi *feeder* ed inframediterranei, costituisce ad oggi un network estremamente articolato e capillare.

In particolare la navigazione a corto raggio per il nostro Paese è un segmento di mercato che presenta ampi margini di crescita sia per l'impulso delle politiche comunitarie e nazionali per lo sviluppo dell'intermodalità sia per il processo di integrazione economica e commerciale dell'area mediterranea. L'Italia in quest'ambito gode di vantaggi strategici importanti: è leader tra i Paesi dell'UE 27 per il trasporto di merci in SSS nel Mediterraneo; sotto il profilo dell'offerta, gli armatori italiani hanno investito molto in questo segmento rendendo quella italiana la prima flotta al mondo di traghetti Ro-Ro. La rete delle Autostrade del Mare offre un numero consistente di relazioni nazionali che collegano l'Italia al centro e al nord per proseguire poi verso l'Europa continentale; a queste si stanno sempre più aggiungendo relazioni internazionali in particolare verso i Balcani e verso la sponda Nord dell'Africa nell'ottica di agevolare la politica europea di favorire il processo di integrazione euromediterranea sia economico-commerciale che politico-culturale.

E' chiaro che il vantaggio totale della somma delle due reti in termini di connessioni disponibili, accessibilità al mercato, europeo e mondiale è notevole e può generare ulteriori positività. Il tessuto imprenditoriale italiano è infatti costituito da piccole e

medie imprese che possono cogliere con tali collegamenti importanti opportunità di internazionalizzazione e che diversamente avrebbero avuto notevoli difficoltà a collegarsi e relazionarsi con altri Paesi; in tal senso, il sistema portuale rappresenta un importante supporto allo sviluppo dell'economia territoriale.

Tuttavia le opportunità di sviluppo e di intervento, pur molteplici, sono ancora condizionate da un sistema infrastrutturale non adeguato a sostenere un significativo incremento di traffici. Questo è vero per il segmento dello *short sea shipping* la cui integrazione nella catena logistica, richiede certamente la promozione di efficienti collegamenti marittimi, ma non va disgiunta dalla realizzazione di connessioni adeguate, in termini di capacità e livello di servizio, con il sistema di trasporto terrestre sia stradale sia ferroviario. I vincoli infrastrutturali costituiscono un freno anche per le potenzialità degli hub italiani di catturare i flussi di traffici containerizzati attirati oltre che dai porti della Sponda Sud ed Est, dai porti spagnoli che offrono infrastrutture e collegamenti intermodali che consentono di effettuare le operazioni portuali seguendo criteri di efficienza e di efficacia sempre più importanti per le esigenze delle *shipping companies*.

In tale scenario non si possono che aprire alcuni interrogativi per la portualità italiana: da una parte la grande opportunità di sviluppare nuovi traffici con i porti delle altre sponde del Mediterraneo non può che giovare agli scali nazionali. Tale vantaggio è ancora più evidente se si considera che, oltre al traffico in origine/destinazione di questi Paesi generato dallo sviluppo economico dell'area, laddove questi nuovi porti agiscano da hub sottraendo traffico agli scali di transhipment della Sponda Nord e del Northern Range, si apriranno possibilità di crescita insperate per i porti italiani, con i quali si potranno sviluppare collegamenti di feederaggio. D'altro canto, proprio la presenza di altri hub nel bacino del Mediterraneo, con indubbi vantaggi competitivi in termini di tempi e costi, potrebbe risultare dannosa per i porti di transhipment italiani il cui traffico già negli ultimi due anni risulta penalizzato.

Appare chiaro che per concretizzare le opportunità di sviluppo connesse ai traffici deep sea e short sea occorrerà quanto prima superare i vincoli infrastrutturali che caratterizzano i nostri porti: rendere fluido, efficiente ed efficace il processo logistico riducendo i tempi per passaggio delle merci dai porti ai centri di consumo; snellire i vincoli burocratici e procedurali connessi alle operazioni portuali. Il vantaggio geografico, da solo, non è più sufficiente a garantire risultati di traffico; occorre stare sul mercato e, nel contesto economico pressato dalla crisi, questo significa poter offrire alle *shipping companies* infrastrutture adeguate, efficienza ed efficacia nei servizi forniti.

Riferimenti bibliografici

- Assoporti, SRM (Anni vari), "Mediterranean Ports"
- Borruso, G., Danielis, R. Musso, E. (2010), *Trasporti, logistica e reti di imprese. Competitività del sistema e ricadute sul territorio*, FrancoAngeli, Milano
- Commissione Europea COM (2013) 278, Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale europeo e al Comitato delle regioni – *Il Programma Marco Polo – Risultati e prospettive*, 14 maggio
- Confitarma (2013), *Assemblea Annuale*, 19 giugno 2013
- Duci G.E. (2013), "The Mediterranean Sea: An ancient bridge or a new market?", Atti della XIII *Convention Nazionale Propeller Club*, Napoli
- Eurostat (2013), *Maritime transport statistics - Short sea shipping of goods*
- Eurispes (2010), *Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: 60 milioni di euro in 5 anni per salvare più di 9.000 posti di lavoro a rischio*
- Federazione del Mare – Censis (2011), *IV Rapporto sull'economia del mare 2006. Cluster marittimo e sviluppo in Italia e nelle regioni*, FrancoAngeli, Milano
- Forte E. (2008), *Trasporti Logistica Economia*, Cedam, Padova
- SRM (Anni vari), *Economic Relations between Italy and Mediterranean Area. Annual Report*, Giannini Editore, Napoli
- SRM (2013), *Italian Maritime Transport: impact on the economic development Scenarios, sea traffic analysis and case studies*, Giannini Editore, Napoli
- Siviero L., Carlucci F. (2010), "Competitività ed efficienza delle infrastrutture terminali del trasporto marittimo: analisi del sistema dei porti nel Mediterraneo e livello di integrazione logistica" in *Trasporti, Logistica e reti di imprese, competitività del sistema e ricadute sul territorio*" a cura di Borruso G., Danielis R., Musso E., Franco Angeli, Milano
- Tei A., Ferrari C. (2011), Evoluzione dell'industria terminalistica per i servizi di linea nel Mediterraneo. Implicazioni per la portualità nazionale, in E. Marcucci – E. Musso (a cura di) *Sostenibilità, qualità e sicurezza nei sistemi di trasporto e logistica*, Milano, Franco Angeli, p. 421-427
- The European House Ambrosetti (2013), *Il rilancio della portualità e della logistica come leva strategica per la crescita e la competitività del Paese*