

**Lo sviluppo dello Short Sea Shipping
nel Bacino del Mediterraneo
e il ruolo dell'Italia e del Mezzogiorno**

**maritime
economy**

2014

**La presente ricerca è estratta dal Primo Rapporto Annuale
"Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita"
pubblicato nel 2014 dall'Osservatorio Permanente di SRM
sull'Economia del Mare www.srm-maritimeconomy.com**

Lo studio è stato realizzato dal Prof. Ennio FORTE,
Ordinario di Economia dei Trasporti presso
l'Università degli Studi di Napoli "Federico II".

Le analisi contenute nella ricerca non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM.

Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate.

Non può essere copiato, riprodotto, trasferito, distribuito, noleggiato o utilizzato in alcun modo ad eccezione di quanto è stato specificatamente autorizzato da SRM, ai termini e alle condizioni a cui è stato acquistato. Qualsiasi distribuzione o fruizione non autorizzata di questo testo, così come l'alterazione delle informazioni elettroniche costituisce una violazione dei diritti dell'autore.

Non potrà in alcun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita, acquisto rateale o altrimenti diffuso senza il preventivo consenso di SRM. In caso di consenso, lo studio non potrà avere alcuna forma diversa da quella in cui l'opera è stata pubblicata e le condizioni incluse alla presente dovranno essere imposte anche al fruitore successivo.

La riproduzione del testo anche parziale, non può quindi essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM.

È consentito il riferimento ai dati, purché se ne citi la fonte.

Cover design e progetto grafico: Marina RIPOLI

INDICE

Il nuovo scenario dei flussi marittimi 4

Il cambiamento della politica comunitaria dei trasporti in relazione al ruolo dello SSS: dal modello eurocentrico al modello euromediterraneo 13

Il quadro dei flussi e le tendenze in atto 21

Considerazioni conclusive 32

Bibliografia 33

Il nuovo scenario dei flussi marittimi

A seguito della crisi mondiale che ha investito prevalentemente l'Europa Occidentale e particolarmente l'Italia, appare in via di mutamento il quadro generale dei flussi delle merci interessanti l'Europa che si servono, nella scelta di itinerari plurimodali, del trasporto marittimo sulle rotte del Mediterraneo per poi connettersi, attraverso i porti, nei prolungamenti terrestri verso le aree interne e costiere dei paesi europei e del resto del mondo.

Lo scenario, pertanto, da un modello profondamente eurocentrico incentrato sui flussi Nord-Nord, e soprattutto in provenienza-destinazione dai porti del Nord Europa (Anversa, Rotterdam, Amburgo, etc.), si estende al Mar Mediterraneo che tende ad assumere sempre più un ruolo strategico nella scelta di itinerari alternativi al tutto strada tramite il ricorso allo SSS (Short Sea Shipping).

Quadro geografico dei flussi intermediterranei che interessano l'Italia e rappresentano la centralità di Gioia Tauro



Figura 1 - Fonte: Elaborazione dell'autore

La figura 1 mostra la geografia dei flussi trasversali e longitudinali interessanti l'Italia nell'ambito di una rete mediterranea a supporto dei mercati dei trasporti interessanti il continente europeo, quello africano e quello asiatico.

Si tratta di corridoi che utilizzano le vie del mare nella progettazione degli itinerari, nell'ambito di una geografia dei flussi sempre più rivolta alla riduzione delle percorrenze tra le stesse origini e destinazioni. Tale produttività dei processi di trasporto costituisce una costante storica dell'evoluzione del sistema dei trasporti.

Notevoli risultano inoltre le potenzialità del ricorso alle vie del mare per la costruzione di itinerari che vedono connessi in sequenza più modi di trasporto, attualmente con la via del mare quale tratta dominante, di percorsi che partono dal Sud del Mediterraneo e si inoltrano sulle direttrici che tendono a ribaltare il baricentro del quadro complessivo dei flussi, da un modello eurocentrico a un modello intermediterraneo.

Nei viaggi intercontinentali si rilevano sempre più navi mother full container (a guscio di noce con ponte a poppa o a prua) che adottano le rotte “pendulum” e che nel tempo risultano sempre più di grandi dimensioni a tutt'oggi fino a 18/20.000 TEU negli ultimi ordinativi che costituiscono standard o unità di carico per il general cargo, cioè per le merci varie quali prodotti finiti, semilavorati e prodotti intermedi. Si tratta dei c.d. beni diffusi universalmente adottati per l'uso domestico e personale, protetti da imballaggi nelle fasi di viaggio e deposito fino alla consegna, a differenza delle rinfuse liquide e solide che, nei processi di trasporto, dispongono di naviglio e terminali portuali specializzati e i prodotti non sono imballati in quanto è la stessa stiva della nave che fa da involucro protettivo. La corsa al gigantismo navale trova nelle superpetrolieri anni sessanta del novecento un precedente a causa della temporanea chiusura del canale di Suez, ma si ritornò presto a dimensioni minori compatibili con la profondità dei fondali dei terminali. La stessa storia sembra avvenire per le mega full container ship.

È noto che le merci varie viaggiano con servizi di linea entro mercati espressi da forme imperfette di concorrenza, a volte da veri e propri oligopoli, laddove le rinfuse viaggiano con servizi espressi dalla libera concorrenza i cui noli si formano e trovano equilibrio nelle apposite borse dei noli. In entrambi i comparti del trasporto marittimo è possibile riscontrare accordi orizzontali e verticali tra operatori per la gestione dei viaggi e delle operazioni terminali.

Attraverso il canale di Suez i flussi di container e di rinfuse si relazionano con l'estremo oriente, dove emerge netto, nella geografia dei flussi, il ruolo di “Hub container” del porto transhipment di Gioia Tauro, unitamente ai grandi terminali portuali del c.d. Southern Range dedicati alla movimentazione e al maneggio dei contenitori con una propria filiera tecnologica nel processo “traslog”, cioè trasporti e logistiche interessanti il tipo di naviglio e le connesse e specializzate attività terminali.

Bibliografia

- COM (2011)144, White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Brussels
- CONTAINERISATION INTERNATIONAL (2014), Top 100 Ports 2013, Informa, London
- DUCRUET C., NOTTEBOOM T. (2012), “Developing Liner Service Networks in Container Shipping” in SONG D.W., PANAYIDES P. (eds.), Maritime Logistics: A complete guide to effective shipping and port management, Kogan Page, London
- EUROPEAN COMMISSION, DG FOR MOBILITY AND TRANSPORT (2010), West Med Motorways of the Sea Master Plan, Consultants RINA Services, TLS EUROPE, Gruppo CLAS, http://inea.ec.europa.eu/download/MoS/misc/wmc_master_plan_finaled.pdf
- EUROPEAN COMMISSION, DG FOR MOBILITY AND TRANSPORT (2013), The Core Network Corridors, Brussels
- EUROPEAN COORDINATOR PP21(2011), Trans-European Transport Networks, Annual Activity Report 2010-2011 for PP21 Motorways of the Sea, Brussels
- EUROSTAT (2013), Maritime transport statistics - Short Sea Shipping of goods, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods
- EUROSTAT (2014), Maritime transport statistics - Short Sea Shipping of goods, European Commission
- EUROSTAT (2014), Transport statistical database, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>
- FORTE E. (2008), Trasporti, Logistica, Economia, Cedam
- FORTE E., SIVIERO L. (2013), Intermodalità marittimo-ferroviaria e competitività nel mercato dei servizi Ro-Ro dei porti italiani, Rivista di Economia e Politica dei Trasporti, Vol. 2, pp. 1-17
- FORTE E. (2013), “New growth strategies in Mediterranean economic relationships: short sea shipping and co-modal corridors” in FORTE E. (a cura di), Economics And Logistics In Short And Deep Sea Market, FrancoAngeli
- FORTE E. (2013), Nuove strategie di crescita per il Mezzogiorno nelle relazioni intermediterranee: la leva dello SSS e della logistica a valore, http://www.logisticaeconomica.unina.it/files/forte_paper_sss_corridoi_intermediterranei.pdf
- ISTAT (2014), statistiche varie disponibili al sito web: <http://www.istat.it>
- SRM (2013), Economic relations between Italy and the Mediterranean area. Annual Report 2013, Giannini Editore, Napoli
- SRM (2012), Trasporto marittimo e sviluppo economico. Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita, Giannini Editore, Napoli
- SRM (2013), Italian Maritime Transport: impact on the economic development Scenarios, sea traffic analysis and case studies, Giannini Editore, Napoli

maritime
economy