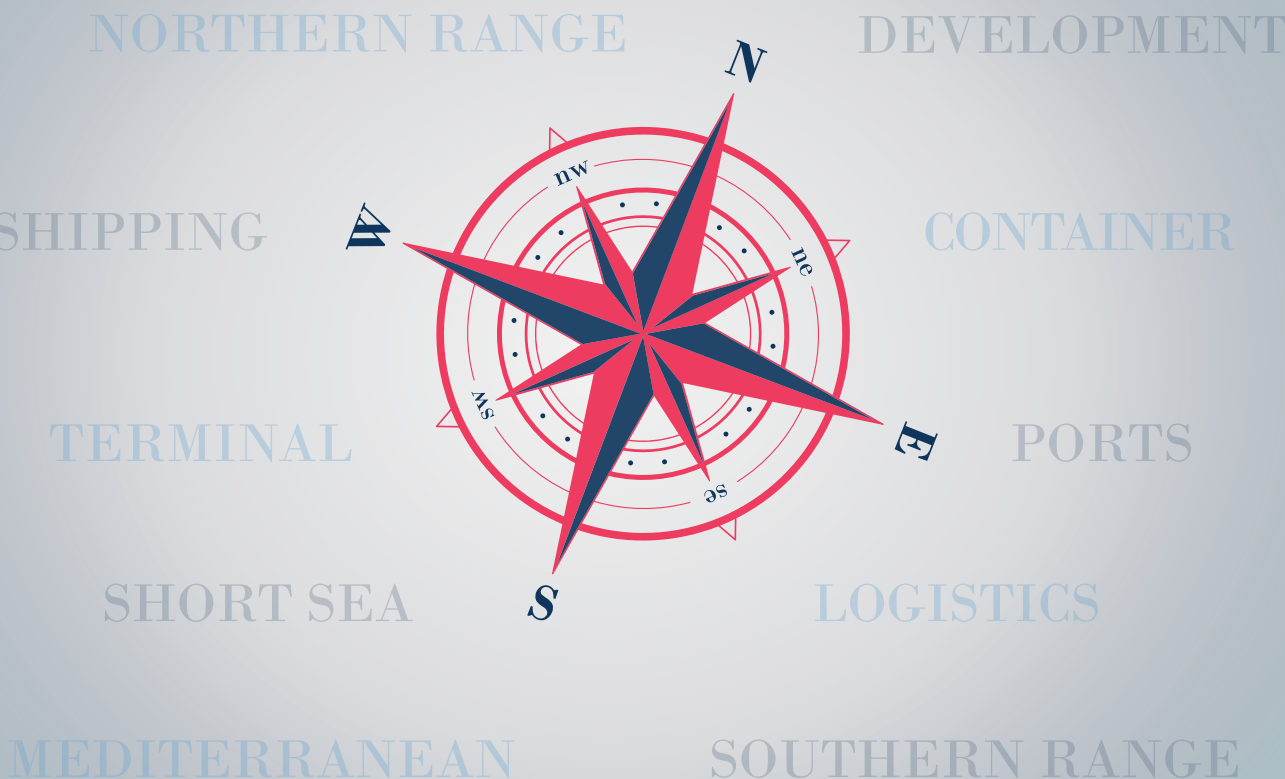


Italian Maritime Economy

Nuove rotte per la crescita

1° Rapporto Annuale

2014





ITALIAN MARITIME ECONOMY

Nuove Rotte per la crescita

Rapporto Annuale 2014

GIANNINI EDITORE

Le analisi contenute nel Rapporto rappresentano i risultati di uno specifico progetto di SRM e non hanno la pretesa di essere esaustivi, inoltre non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei nostri Soci fondatori ed ordinari.

La ricerca 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.

Tutte le interviste realizzate nei casi studio, i cui testi sono stati regolarmente approvati dai protagonisti, sono curate da SRM che non è in alcun modo responsabile dei fatti, delle opinioni, delle notizie e dei dati menzionati, così come nel caso dei capitoli non elaborati direttamente.

La riproduzione fedele del testo, anche parziale, non può essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM. È consentito l'uso della ricerca e delle informazioni in essa contenute ai fini di studio ed approfondimento di settore, citando regolarmente la fonte.

Pubblicazione aggiornata con dati e informazioni disponibili a marzo 2014.

Grafica di copertina, editing e sviluppo editoriale:

Marina RIPOLI (SRM)

ISBN - 978-88-7431-725-7

2014 © Giannini Editore
Napoli - via Cisterna dell'Olio, 6/b
www.gianninieditore.it

Ricerca realizzata da



GLI AUTORI

(cfr. pag. 203, Notizie sugli autori)

Direttore della Ricerca:

Massimo DEANDREIS

Team della Ricerca:

Alessandro PANARO (Coordinatore), Oliviero BACCELLI,
Anna Arianna BUONFANTI, Consuelo CARRERAS, Agnese CASOLARO,
Autilia COZZOLINO, Ennio FORTE, Lanfranco SENN.

RINGRAZIAMENTI

Il Rapporto Annuale *Maritime Economy* 2014 rientra in un ampio progetto web realizzato da SRM denominato “Osservatorio Permanente sull’Economia del Mare” che ha generato il portale specializzato (www.srm-maritimeconomy.com). Esso ha l’obiettivo di monitorare e studiare le dinamiche e l’impatto economico del settore sull’economia del Paese in una visione europea e mediterranea.

Il progetto è stato realizzato anche grazie al sostegno di Federagenti e dell’Unione Industriali di Napoli cui va un ringraziamento da parte di SRM e di tutti gli autori della ricerca. In particolare a: Michele PAPPALARDO (Presidente Federagenti), Ambrogio PREZIOSO (Presidente Unione Industriali di Napoli), Michele LIGNOLA (Direttore Generale Unione Industriali di Napoli), Francesco TAVASSI (Presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti dell’Unione Industriali di Napoli).

Un ringraziamento particolare al Banco di Napoli ed alla Banca di Credito Sardo per aver collaborato in sede di presentazione e diffusione dei risultati della ricerca. Si ringraziano al riguardo il Presidente Maurizio BARRACCO ed il Direttore Generale Franco GALLIA per il Banco di Napoli e il Presidente Giorgio MAZZELLA e il Direttore Generale Pierluigi MONCERI per il Credito Sardo. Si ringrazia inoltre il Desk Shipping di Mediocredito Italiano per la partecipazione attiva al progetto di ricerca.

Si ringraziano le imprese che hanno partecipato con grande disponibilità all’elaborazione dei *Case Study*, in particolare: Contship Italia Group, Grimaldi Group, Maersk Italia, Tanger Med Port Authority. Al riguardo un ringraziamento va a: Marco SIMONETTI (Vicepresidente Contship), Emanuele GRIMALDI (CEO Grimaldi Group), Orazio STELLA (CEO Maersk Italia), Najlaa DIOURI (General Manager Tanger Med Port Authority) e ad Olaf MERK, Administrator Ports and Shipping presso l’International Transport Forum (ITF) dell’OCSE per il Focus “Porti globali e sviluppo urbano: i risultati di un programma OCSE”.

Un ringraziamento ad Assoporti ed a tutti gli uffici delle Autorità Portuali italiane ed estere che hanno fornito i dati di traffico merci aggiornati. Si ringraziano, inoltre, per la collaborazione: Rinio BRUTTOMESSO (RETE), Oriana GIOVINAZZI (RETE), Paul KYPRIANOU (Grimaldi), Andrea MASTELLONE (Presidente Assoagenti Napoli), Alberto PERA (Maersk), Teresa PUGLIESE (Mediocredito Italiano), Felicetta STANCO (Unione Industriali di Napoli), Daniele TESTI (Contship).

NOTE:

Pur restando ferma la cura e la responsabilità di SRM nella progettazione complessiva del lavoro e nella successiva redazione dell’intero rapporto, si specificano di seguito le assegnazioni dei Capitoli:

- Capp. da I a V di SRM;
- Cap. VI di Oliviero BACCELLI e Lanfranco SENN;
- Cap. VII di Ennio FORTE.

Cfr. Pag. 203 per eventuali specifiche.

“Il mare unisce i paesi che separa”

Alexander Pope

Prefazione	9
Introduzione	11

PRIMA PARTE **SCENARI ECONOMICI, ANALISI DEI COMPETITOR E** **IMPATTO SUL COMMERCIO INTERNAZIONALE**

Capitolo I - Gli scenari economici internazionali e nazionali del trasporto marittimo	17
1. Premessa	17
2. La nuova geografia del commercio mondiale e gli effetti sul trasporto marittimo	18
3. Lo scenario del trasporto marittimo a livello europeo	41
4. Le caratteristiche dello shipping nel contesto economico e territoriale italiano	46
5. Conclusioni	53
Capitolo II - La competitività portuale: sistemi territoriali a confronto	55
1. Premessa	55
2. Le sfide dei porti del Northern Range	57
3. I <i>competitor</i> nel bacino del Mediterraneo	67
4. Analisi sulla “Sponda Sud” del Mediterraneo	74
5. Conclusioni	82
<i>Focus - Porti globali e sviluppo urbano: i risultati di un programma OCSE</i>	89
Capitolo III - Interscambio marittimo, numerosità delle imprese e indicatori di competitività: analisi delle statistiche	97
1. Premessa	97
2. Il commercio marittimo italiano nel contesto internazionale	97
3. Analisi dell’interscambio per settori merceologici	104
4. Le regioni italiane: l’importanza del trasporto via mare per l’export	105
5. La numerosità delle imprese del settore marittimo italiano	107
6. L’indice di competitività logistica di SRM	109
7. Conclusioni	112
Capitolo IV - <i>Case Study</i> internazionali: scenari e assetti futuri della logistica	115
1. Premessa	115
2. Tanger Med: il <i>competitor</i> nel Mediterraneo	116
3. Contship Italia: le strategie dei grandi terminalisti	120
4. Maersk Italia: gli scenari e le alleanze secondo i <i>global carrier</i>	124

5. Grimaldi Group: lo shipping al servizio dell'economia	127
6. Conclusioni	131

Capitolo V - Le imprese marittime in Italia: analisi delle caratteristiche e delle dinamiche strutturali **133**

1. Premessa	133
2. Le imprese del settore: alcune caratteristiche	133
3. I risultati di un'analisi di bilancio	135
4. Le imprese del Mezzogiorno: un confronto con l'Italia	142
5. Lo sviluppo finanziario ed economico del comparto	147
6. Conclusioni	149

SECONDA PARTE

I FENOMENI IN ATTO E LE PROSPETTIVE FUTURE

Capitolo VI - Il fenomeno del gigantismo e delle nuove alleanze nel settore container. Stato attuale e prospettive future **155**

1. Premessa	155
2. I <i>driver</i> della crescita dei traffici containerizzati	156
3. L'evoluzione dell'offerta e il ruolo delle economie di scala	158
4. Le forme di cooperazione e le grandi alleanze nel settore	162
5. Gli effetti attesi sui sistemi portuali	166
6. Le nuove relazioni fra porti ed hinterland e lo sviluppo di <i>dry port</i>	168
7. Conclusioni	171

Capitolo VII - Lo sviluppo dello *Short Sea Shipping* nel bacino del Mediterraneo e il ruolo dell'Italia e del Mezzogiorno **173**

1. Il nuovo scenario dei flussi marittimi	173
2. Il cambiamento della politica comunitaria dei trasporti in relazione al ruolo dello SSS: dal modello eurocentrico al modello Euromediterraneo	179
3. Il quadro dei flussi e le tendenze in atto	185
4. Conclusioni	193

Bibliografia	195
--------------	-----

Notizie sugli autori	203
----------------------	-----

PREFAZIONE

Sono lieto di aprire il primo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” di SRM, uno dei primi importanti passi mossi dal nuovo Osservatorio Permanente sull’Economia del Mare.

L’inserimento a pieno titolo nelle attività di SRM dei temi connessi ai trasporti e alla logistica è un segnale di quanto rappresentino un valore economico importante per il Mezzogiorno ed un patrimonio su cui investire sempre di più.

Spesso le politiche istituzionali sono concentrate nella definizione delle strategie di crescita industriali del Paese senza però affiancare a queste adeguate strategie logistiche. Appare difficile però pensare ad un Italia che punti sull’export e sulle imprese per il rilancio della sua economia e che non abbia un efficiente ed efficace sistema di servizi che facciano viaggiare le merci nel mondo con tempi rapidi e nei mercati più impervi e lontani da raggiungere.

Non dimentichiamo che siamo un Paese marittimo da sempre, che siamo al centro del Mediterraneo con un posizionamento geografico invidiabile e che i nostri Porti e il settore armatoriale, con tutta la filiera ad essi connessa, rappresentano ancora uno dei simboli economici dell’Italia.

Eppure quando osserviamo le classifiche più autorevoli sulle performance logistiche, siamo situati in posizioni non consone; per citarne una la World Bank nel suo nuovo Report 2014 ci colloca al 20° posto (su 160 Paesi analizzati) e ormai da anni sempre in modo sistematico dietro i principali competitor economici: Germania (che è al primo posto), Olanda, Belgio, Spagna.

Occorre avviare quindi una seria riflessione sul fatto che proprio queste nazioni investano in trasporti e logistica, ne programmino lo sviluppo e puntino decisamente sul settore. Mentre il nostro Paese stenta a far tornare al centro della politica economica il comparto che tanto potrebbe dare per un possibile rilancio economico post-crisi.

Rimane infatti saldo, secondo SRM, il pensiero che una delle basi di partenza possa essere rappresentata dagli investimenti nei settori in cui la nostra economia ha un know-how consolidato e storico, ed è in tale contesto che va valorizzato il comparto marittimo, inteso come anello fondamentale di una catena logistica integrata.

Ed è quindi in quest’ottica che SRM ha realizzato questo progetto sullo sviluppo della nostra “blue economy” vista nel contesto internazionale; iniziativa che, tra l’altro, va ad integrarsi con l’Osservatorio sulle Relazioni Economiche tra l’Italia ed il Mediterraneo, che dalla sua nascita nel 2011 ha già conseguito lusinghieri risultati. Va infatti osservato che le relazioni commerciali di import-export con i Paesi dell’Area MED avvengono per il 70% del totale attraverso la modalità marittima e che i nostri principali competitor portuali sono proprio quelli nordafricani.

Per ridare competitività all’Italia occorre un necessario snellimento del sistema burocratico che ormai rappresenta un serio ostacolo agli investimenti delle imprese; ma occorre anche certezza dei fondi a disposizione per la crescita delle infrastrutture e un’adeguata pianificazione a medio lungo termine dello sviluppo del nostro settore

marittimo. Sul tema della finanza molto potranno rappresentare, se ben utilizzate, le prossime risorse UE che proverranno dall'Agenda 2014-2020.

L'economia del Mezzogiorno resta un'economia in cui il massimo dell'attenzione deve essere posto sulla soluzione dei nodi strutturali che ancora ne condizionano la crescita, ma questi vincoli vanno oggi più che mai affrontati nell'ottica di un approccio strategico dei problemi, tenendo conto di una visione complessiva e sistemica degli interventi e dei processi di sviluppo che si vogliono favorire.

Un ringraziamento a tutto il team di ricerca per aver portato a termine questo importante lavoro che vuole costituire un contributo di SRM a quanti operano per uno sviluppo sano e diffuso del nostro territorio e per rendere sempre più la nostra nazione competitiva in Europa. Con un Mezzogiorno protagonista.

Paolo SCUDIERI

Obiettivi e struttura del Rapporto Annuale

La prima edizione del Rapporto Annuale *Italian Maritime Economy* rappresenta la realizzazione di uno degli obiettivi del nuovo progetto di ricerca che SRM ha inaugurato nel 2014: l'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare.

L'iniziativa si è concretizzata nel portale www.srm-maritimeconomy.com, un sito web scientifico che punta a consolidare un tema che da anni è nelle attività di ricerca del nostro Centro Studi. Siamo infatti consapevoli che tutta la filiera logistica, dalla terra (ad esempio con porti e interporti) al mare (con lo shipping), rappresenti per il Paese quell'*asset* che serve per essere competitivi e per far sì che il sistema imprenditoriale possa internazionalizzarsi verso tutte le aree del mondo. La ricerca, che qui presentiamo, è il frutto di un anno di attività di analisi e di monitoraggio del fenomeno, e racchiude nei suoi contenuti i lavori di maggior rilievo tecnico.

La decisione di rendere “core” la *Maritime Economy* nelle nostre attività di ricerca è nata da questi presupposti, ma non solo. Nel corso degli ultimi anni ci si è accorti che il panorama italiano degli studi su questo settore era sì vasto ma privo di un *think tank* che mettesse a disposizione degli operatori - in modo permanente ed aggiornato - analisi, riflessioni e statistiche sulle infrastrutture, sulle imprese e sugli indicatori più significativi dello stato di salute di questo comparto, e che mettesse anche in luce quali sono i nodi e le opportunità su cui focalizzarsi secondo gli *opinion leader*. Di ciò ne è cosciente anche il Gruppo Intesa Sanpaolo, che ha fornito il suo supporto per la realizzazione di questo progetto affinché si sviluppino e crescano anche in futuro.

Il Mezzogiorno d'Italia, sempre in prima fila nei nostri studi e soprattutto in questa iniziativa, è analizzato nell'ampio e competitivo contesto rappresentato dai Paesi del bacino del Mediterraneo - in particolar modo da Spagna, Grecia e Nord Africa - e da quelli europei del *Northern Range*, Olanda, Belgio e Germania su tutti. Il territorio meridionale dispone, infatti, di porti, interporti, imprese logistiche e armatoriali di primo livello; elementi che, se valorizzati, potrebbero rappresentare ancor di più il presupposto per avviare la ripresa economica tanto attesa.

Un sistema logistico efficiente ed efficace è alla base di un Paese che vuole “stare in Europa” e che intende rispondere alle sfide dei mercati; i trasporti e la logistica rappresentano circa il 12% del PIL mondiale e alcune nazioni hanno posto alla base del proprio successo economico la costruzione di un patrimonio logistico, specie marittimo, di prim'ordine.

Non a caso abbiamo citato prima alcuni Paesi, ma certo senza la pretesa di essere esaustivi, poiché altri stanno acquisendo coscienza che avere un forte sistema industriale non basta; a questo va affiancata “la logistica” con una forte ed incisiva impronta marittima. Per menzionarne altri, la Turchia ha avviato ad esempio importanti piani di potenziamento del proprio sistema portuale, così come il Marocco e la Tunisia.

Il Mezzogiorno si trova così ad avere dei *competitor* molto agguerriti che investono, attirano investimenti esteri, realizzano progetti, invitano i nuovi colossi del mondo

armatoriale ad insediarsi nella loro aree portuali, a costi più bassi, con manodopera sempre più specializzata, con fondali adeguati, con sistemi di tassazione meno onerosi.

Lo sviluppo della logistica non può essere un fenomeno estemporaneo ma un valore che ha bisogno di programmazione di breve, medio e lungo termine, di risorse finanziarie, pubbliche e private e di meticolose scelte strategiche che sappiano puntare con giusto equilibrio sui porti, sui terminal, sugli interporti e su quant'altro sia necessario fare. La Spagna periodicamente vara il suo Piano di sviluppo portuale assegnando risorse certe, la Germania *idem*, e non a caso queste nazioni hanno normative rivolte a favorire dragaggi, assegnare aree di stoccaggio e sbarco ai terminalisti ed ai *global carrier* che sempre più si orientano verso strutture che sappiano sveltire le operazioni di imbarco e sbarco e offrire servizi di qualità a terra.

L'Italia non ha ancora piena coscienza di tutto questo; ha una normativa "marittima" da ridefinire, tempi lunghi per realizzare infrastrutture e risorse finanziarie per lo sviluppo tutt'altro che certe. Ciò nonostante, alcuni numeri lasciano riflettere: il nostro interscambio commerciale marittimo è pari a quasi 230 miliardi di euro (2013); l'Italia importa ed esporta su nave un terzo delle merci in valore ed il dato sale a due terzi se consideriamo solo le regioni del Mezzogiorno; i nostri porti movimentano oltre 10 milioni di TEU e circa 470 milioni di tonnellate di merci, nel segmento *Short Sea Shipping* il nostro Paese è primo nell'area *Mediterranean & Black Sea* per merci trasportate dalle nostre navi (oltre 240 milioni di tonnellate).

Ed è con questo progetto che SRM vuole contribuire alla comprensione di questi fenomeni dalla natura complessa ed articolata ed in continua evoluzione. Il mondo del mare infatti viaggia veloce, gli aspetti marittimo-economici vanno continuamente monitorati e con essi i grandi cambiamenti che possono comportare; non ultime ad esempio le importanti alleanze tra i grandi operatori container che stanno gemmando le più disparate sigle: P3, G6, CKHYE. Quali cambiamenti negli assetti portuali e logistici mondiali comporterà tutto ciò? Il dibattito è aperto.

Il Rapporto Annuale è strutturato in due sezioni. La prima a carattere congiunturale con i capitoli di analisi che trattano e approfondiscono i dati più recenti e gli accadimenti dell'ultimo anno, seppur osservati nel loro trend e nelle loro varie sfaccettature, integrando, come è nello stile di ricerca di SRM, le informazioni con il *sentiment* degli *opinion leader*. La seconda parte reca invece monografie su argomenti più specifici su cui il gruppo di lavoro della ricerca ha ritenuto di soffermarsi in modo incisivo.

Il primo capitolo offre il quadro aggiornato delle caratteristiche del comparto nello scenario mondiale ed europeo, ed inoltre il dettaglio delle peculiarità e del valore del settore nel contesto economico e territoriale italiano con specifico riferimento ad alcuni aspetti distintivi del comparto: es. la flotta, i volumi movimentati, le rotte ed i traffici portuali, con i più significativi numeri inerenti l'impatto economico del settore. Di fatto si analizza il contesto in cui ci stiamo muovendo.

Nel secondo capitolo il Rapporto mostra invece gli aspetti relativi alle strategie del trasporto marittimo considerando come *benchmark* aree/paesi esteri; è stata quindi realizzata un'analisi del contesto competitivo nel quale si colloca il sistema portuale italiano, in relazione ai grandi scali del Nord Europa, dell'Europa mediterranea e ai mercati del Nord Africa e dell'East Med.

Con riferimento alla movimentazione container, il *Northern Range* continua a mantenere un ruolo forte nonostante si sia assistito ad una riduzione della sua quota (dal 46% del 2008 al 43% del 2013), a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell'East Med e alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani; stabile si mostra la quota di mercato dei porti del Mediterraneo occidentale.

L'indagine compiuta in questo capitolo ha messo in chiaro le differenze strutturali dei nostri scali ma ha comunque consentito di enucleare ulteriori aspetti che rappresentano per gli altri sistemi portuali esaminati importanti fattori di competitività. Il terzo capitolo, di natura più statistica, analizza le relazioni commerciali via mare tra il nostro Paese ed il resto del mondo; tra le diverse modalità di trasporto disponibili, infatti, quella marittima è una delle più rilevanti. Cina e Stati Uniti sono i due partner principali a livello mondiale; mentre nell'ambito dell'UE 28 prevalgono Spagna e Francia che assorbono oltre il 40% dei flussi marittimi dell'Italia verso l'area.

Interessante è l'analisi dell'export marittimo a livello regionale che mostra il "tasso di dipendenza" delle nostre regioni dal trasporto marittimo specie per quanto riguarda il sostegno all'internazionalizzazione dei sistemi produttivi territoriali. Osservando i soli flussi di export, a livello regionale, è stato, inoltre, possibile vedere come il commercio di alcuni territori "dipenda" significativamente dal trasporto via mare con valori che superano il 40% per la Campania e il 50% per la Liguria (media Italia 27,7%).

Il capitolo quarto focalizza l'attenzione su quattro casi studio inerenti realtà di rilievo internazionale legate, pur se in modo diverso, al settore del trasporto marittimo. Ciò al fine di definire le strategie dei grandi operatori e di individuare il ruolo che il trasporto via mare occupa nell'economia italiana, con uno sguardo alle prospettive di sviluppo in chiave europea e mediterranea. Tutti gli operatori intervistati hanno interessi significativi in aspetti più vari della filiera logistica e nel territorio meridionale, attuali e prospettici (*Grimaldi, Contship, Maersk*), o ne rappresentano *competitor* di maggiore caratura (*Tanger Med*).

Con essi sono state approfondite delle specifiche tematiche per tracciare un quadro della situazione in essere, tanto in riferimento al singolo operatore quanto in un'ottica più generale di sistema logistico del trasporto marittimo. In particolare, si sono approfonditi aspetti relativi ai progetti ed alle iniziative in corso, alle strategie e obiettivi perseguiti, alle eventuali sinergie con altri operatori. Si è cercato, inoltre, di individuare le principali criticità che possono vincolare lo sviluppo di questo comparto nel nostro paese e, di conseguenza, delle proposte per il loro superamento.

Il quinto capitolo ha l'obiettivo di individuare gli aspetti strutturali, le caratteristiche imprenditoriali, le performance economiche finanziarie e patrimoniali delle imprese del settore dello shipping, nonché di fare alcune considerazioni sulle evoluzioni future tenendo ben presente gli effetti e le reazioni che la crisi ha sviluppato nel sistema imprenditoriale dell'Italia. Per far ciò è stata effettuata un'analisi dei bilanci di un panel di imprese, prendendo in considerazione alcuni indicatori finanziari.

La seconda parte del Rapporto, monografica, per quest'anno ha individuato due macro-temi ritenuti di attualità e di interesse strategico per l'economia: 1) il fenomeno del "gigantismo" e delle nuove alleanze nel settore container. Stato attuale e prospettive future; 2) lo sviluppo dello *Short Sea Shipping* nel bacino del Mediterraneo.

Lo sviluppo del gigantismo navale sta portando alla definizione di nuovi assetti portuali e commerciali a livello internazionale, il crescente ruolo delle alleanze (tra tutte la paventata COSCO-China Shipping, P3 network, G6, CKYHE) sulle principali rotte è la risposta da parte delle compagnie marittime alle esigenze della domanda in termini di riduzione dei prezzi e maggior capillarità del servizio ma questo porterà “giocoforza” alla marginalità delle infrastrutture portuali che non saranno pronte a cogliere questi giganteschi carrier e che non hanno spazi a disposizione per stoccare (e magari lavorare) i container. Il capitolo dà conto di tutto questo individuandone gli aspetti di maggior rilievo e le trasformazioni in atto.

Lo *Short Sea Shipping* è un comparto che vede l'Italia leader assoluto in Europa nel Bacino del Mar Mediterraneo e del Mar Nero, davanti a Spagna e Grecia che pur hanno puntato in modo significativo sullo sviluppo del settore. Le capacità del nostro sistema armatoriale e la nostra flotta molto orientata verso questo tipo di navigazione hanno consolidato questa posizione. Il Mezzogiorno con i suoi porti fornisce inoltre un contributo importante rappresentando oltre il 70% delle *Autostrade del Mare* italiane. È questo un comparto su cui possiamo e dobbiamo puntare per assicurare al nostro Paese un ruolo sempre più importante nel Bacino MED. I nuovi mercati e le economie nordafricane rappresentano sempre di più un'opportunità da cogliere per le nostre imprese ed un sistema *Short Sea* forte al loro servizio può contribuire alla crescita ed allo sviluppo di relazioni internazionali sempre maggiori.

Il Rapporto, in definitiva, certo non è esaustivo di tutti i numerosi risvolti che offre l'economia marittima ma, con questo primo volume, SRM vuole mettere un tassello nell'articolato mosaico che la contraddistingue, con l'ambizione di diventare nel tempo uno dei riferimenti scientifici e di analisi del comparto.

Concludo con un'ultima riflessione; alcune stime mostrano che i traffici container da/per l'Europa dovrebbero complessivamente crescere ad un tasso medio annuo del 5-7% circa nel 2020 (rispetto al 2009); il Mediterraneo e il Sud Europa dovrebbero segnare incrementi dei traffici container dell'ordine del 3,5-5,5% in media all'anno; crescita dunque, seppur non forte ma che indirettamente vuol rappresentare un segnale d'allarme per il nostro Paese che non deve perdere quote di mercato. A queste stime sono da aggiungere le risultanze di una simulazione che SRM ha effettuato nelle sue ricerche: se l'Italia riuscisse ad acquisire una quota di mercato del traffico container pari al 3% (sul totale dei container movimentati dai porti europei) e ad attivare processi di logistica attiva di queste merci, il fatturato delle nostre imprese potrebbe aumentare di oltre 3,2 miliardi di euro.

Il nostro Paese è ormai davanti a scelte da compiere e specie nell'ambito del trasporto marittimo si trova ad un bivio. Una strada che vede l'Italia assumere il ruolo di “mero osservatore” dei fenomeni logistici che stanno avvenendo e delle opportunità da cogliere, un Paese che non riesce ad essere protagonista appieno in Europa rispetto alle sue potenzialità. Un'altra strada, non priva di difficoltà e di dossi, che vede il nostro Paese, con il Mezzogiorno protagonista, pienamente cosciente di cosa può rappresentare il dotarsi di un'armatura logistica forte e integrata.

Il Rapporto su questo può fornire un contributo di idee e di riflessione.

Massimo DEANDREIS

L'Italia è per storia e vocazione un Paese marittimo. È al centro del Mediterraneo, gode di un posizionamento geografico invidiabile, dispone di porti e di un settore armatoriale che, con tutta la filiera ad essi connessa, rappresentano, e rappresenteranno ancora di più in futuro, una risorsa strategica per la competitività della nostra economia. Eppure non c'è ancora completa consapevolezza di tutto questo, motivo per cui SRM da sempre dà risalto al valore del nostro comparto marittimo, inteso come anello fondamentale della catena logistica, e da quest'anno lo fa in modo particolare grazie all'*Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare*, nuovo progetto e approdo naturale degli anni di ricerca spesi nello studio di questo settore. Con la prima edizione del *Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy"* SRM raccoglie il frutto dell'attività di monitoraggio realizzata dall'Osservatorio nel 2014 e fornisce un quadro dettagliato dello scenario mondiale ed europeo in cui ci stiamo muovendo. Nello specifico una prima parte del volume - a carattere congiunturale - offre analisi e statistiche sulle infrastrutture, sulle imprese e sugli indicatori più significativi dello stato di salute di questo comparto in relazione al contesto internazionale, mettendo tra l'altro in luce il sentiment degli opinion leader e focalizzando l'attenzione sul ruolo del Mezzogiorno d'Italia, sempre in prima fila nei nostri studi, soprattutto in questa iniziativa. La seconda parte reca infine contributi tecnici che arricchiscono il volume su temi di grande attualità come lo Short Sea Shipping, il gigantismo navale e le alleanze tra i grandi carrier. Il Rapporto, in definitiva, vuole rappresentare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell'economia marittima, segnalando le nuove rotte verso cui auspichiamo si spinga sempre più anche l'Italia per uno sviluppo sano e diffuso del nostro territorio e per un Paese competitivo, con un Mezzogiorno protagonista.

SRM

Centro Studi, con sede a Napoli, specializzato nell'analisi delle dinamiche economiche regionali con particolare attenzione al Mezzogiorno ed ai fenomeni economici che interessano le relazioni tra l'Italia e il Mediterraneo, ed i trasporti marittimi e la logistica in chiave nazionale e internazionale. SRM, nato come presidio intellettuale e scientifico, ha come obiettivo la creazione di valore aggiunto nel tessuto sociale ed economico facendo leva sul miglioramento della conoscenza.

www.sr-m.it

