

Italian Maritime Economy

Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo

2° Rapporto Annuale

ABSTRACT 2015

NORTHERN RANGE

DEVELOPMENT

SHIPPING

CONTAINER

TERMINAL

PORTS

FREE ZONES

LOGISTICS

MEDITERRANEAN

SOUTHERN RANGE



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 2015.

Grafica di copertina, editing e sviluppo editoriale:

Marina RIPOLI (SRM)

ISBN - 978-88-7431-778-3

2015 © Giannini Editore
Napoli - via Cisterna dell'Olio, 6/b
www.gianninieditore.it

Ricerca realizzata da



GLI AUTORI

(cfr. pag. 227, Notizie sugli autori)

Direttore della ricerca:
Massimo DEANDREIS

Team della Ricerca:

Alessandro PANARO (Coordinatore), Michele ACCIARO, Oliviero BACCELLI, Enrico BERETTA, Anna Arianna BUONFANTI, Consuelo CARRERAS, Agnese CASOLARO, Bruna MARINANGELI, Andrea MIGLIARDI, Livia SIMONGINI, Antonio THOMAS.

RINGRAZIAMENTI

Il Rapporto Annuale *Italian Maritime Economy* 2015 rientra in un ampio progetto web realizzato da SRM denominato “Osservatorio Permanente sull’Economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica” che ha generato il portale specializzato (www.srm-maritimeconomy.com). Esso ha l’obiettivo di monitorare e analizzare le dinamiche e l’impatto economico del settore sull’economia del Paese in una visione europea e mediterranea.

L’Osservatorio è realizzato grazie al sostegno della Compagnia di Sanpaolo, cui va un particolare ringraziamento da parte di SRM e di tutti gli autori della ricerca.

Si ringraziano, inoltre, tutti i partner sostenitori del progetto: Federagenti, Unione Industriali di Napoli, Grimaldi Group, Autorità Portuale di Taranto, Contship Italia.

Un particolare ringraziamento 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), Paul KYPRIANOU (Direttore, Relazioni Esterne Grimaldi Group), Sergio PRETE (Presidente, Autorità Portuale di Taranto), Daniele TESTI (Marketing & Corporate Communication Director, Contship Italia).

Un ringraziamento particolare al Banco di Napoli per aver collaborato in sede di presentazione e diffusione dei risultati della ricerca. Si ringraziano al riguardo il Presidente Maurizio BARRACCO, il Direttore Generale Bruno BOSSINA, il Direttore Regionale di Intesa Sanpaolo Franco GALLIA. Si ringrazia inoltre il *Desk Shipping* di Mediocredito Italiano per la partecipazione attiva al progetto di ricerca.

La parte monografica del lavoro è stata realizzata grazie al partenariato tra SRM, la Klu-Kühne Logistics University di Amburgo e il CERTeT, Centro di Economia Regionale dei Trasporti e del Turismo con cui è stata organizzata una Missione Scientifica ad Amburgo per osservare ed analizzare i modelli di gestione portuale del *Northern range*.

Il successo della Missione scientifica di SRM ad Amburgo è stato possibile anche grazie alla partecipazione di: Dirk Max JOHNS, Managing Director di VDR-Verband Deutscher Reeder (German Shipowner Association), Dennis KOGEBOHN di HPC-Hamburg Port Consulting, Bengt VAN BEUNINGEN, Head of Communication & Information, Port of Hamburg Marketing.

Si ringraziano per aver partecipato al progetto di ricerca, la sede di Genova della Banca d’Italia e Prometeia.

Si ringrazia, inoltre, l’International Propeller Clubs, nella persona del Presidente Umberto MASUCCI, per il contributo operativo fornito al lavoro, concretizzato con la Missione in Marocco dell’aprile 2015, che ha permesso di analizzare sul campo i porti di Casablanca e Tanger Med.

Un ringraziamento a tutte le Autorità Portuali italiane ed estere che hanno fornito i dati di traffico aggiornati. Si ringraziano, inoltre, per la collaborazione: Teresa PUGLIESE (Mediocredito Italiano), Felicetta STANCO (Unione Industriali di Napoli), Paola RUSSO (Unione Industriali di Napoli).

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 III di SRM;
- Cap. IV di Livia SIMONGINI;
- Cap. V di Enrico BERETTA e Andrea MIGLIARDI;
- Cap. VI di Bruna MARINANGELI e Antonio THOMAS;
- Cap. VII di Michele ACCIARO;
- Cap. VIII di Oliviero BACCELLI.

Cfr. pag. 227 per eventuali specifiche.

INDICE

Prefazione	13
Introduzione	15

PRIMA PARTE

SCENARI ECONOMICI, ELEMENTI DI COMPETITIVITÀ E ANALISI DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE

Capitolo I - Gli scenari economici internazionali e nazionali del trasporto marittimo	21
1. L'economia mondiale, il commercio internazionale ed i riflessi sul trasporto marittimo	21
2. I principali fenomeni in atto nello shipping e le strategie dei carrier	28
3. Non solo container. Evoluzioni e prospettive della domanda negli altri compatti dello shipping	32
4. L'offerta di stiva: gli orderbook e le tendenze in atto	34
5. Le grandi alleanze	48
6. Un focus su domanda e offerta di trasporto marittimo a livello europeo	51
7. Lo shipping nel contesto economico e territoriale italiano	53
8. Conclusioni	60
Capitolo II - La competitività delle aree portuali: i terminal e le Special Economic Zones	63
1. Premessa	63
2. Il valore dei terminal container per la competitività del porto	64
3. Il ruolo delle Special Economic Zones nella competitività di un porto	76
4. Conclusioni	80
Capitolo III - Il settore marittimo e l'economia: un'analisi dell'interscambio commerciale	83
1. Premessa	83
2. Il commercio marittimo italiano nel contesto internazionale	83
3. Analisi dell'interscambio per settori merceologici	91
4. Le regioni italiane: l'importanza del trasporto via mare per l'export	93
5. Il commercio marittimo italiano con tre grandi macro aree	94
6. Conclusioni	97

Capitolo IV - L'accordo di libero scambio USA-UE: gli effetti sull'economia del territorio	99
1. Premessa	99
2. Il ruolo del trasporto marittimo nel commercio internazionale del Mezzogiorno e del Centro-Nord	101
3. Barriere tariffarie e non tariffarie	104
4. Gli effetti diretti sulle esportazioni	108
5. Gli effetti diretti e indiretti sull'economia	111

Capitolo V - Territori, servizi logistici e infrastrutture: un'indagine presso le imprese manifatturiere **115**

1. Premessa	115
2. Alcuni spunti di letteratura	117
3. L'indagine della Banca d'Italia su costo e criticità dei servizi logistici	118
4. Indicatori di dotazione e accessibilità infrastrutturale	121
5. Territori, infrastrutture e percezioni delle imprese su costi e criticità della logistica	123
6. Conclusioni	127

Capitolo VI - Il ruolo dei fondi di investimento nel finanziamento delle imprese marittime: una panoramica sulla situazione italiana **145**

1. Premessa	145
2. Ruolo e problematiche delle imprese marittime	146
3. I fondi comuni di investimento	149
4. Metodologia	151
5. Principali riscontri	152
6. Conclusioni	156

**SECONDA PARTE
L'INTEGRAZIONE LOGISTICA TRA PORTI E SISTEMA FERROVIARIO**

Introduzione alla parte monografica	161
-------------------------------------	-----

Capitolo VII - Le esperienze del Nord Europa **163**

1. Porti e integrazione logistica	163
2. Il ruolo delle Autorità Portuali	164
3. Il successo dei porti del Nord Europa	167
4. Elementi distintivi del trasporto ferroviario nei porti dell'Europa Settentrionale	168
5. Le principali esperienze europee	170
6. Conclusioni	185

Capitolo VIII - Il Mediterraneo nord occidentale: le politiche e il mercato	187
1. Premessa	187
2. Le aspettative della politica comunitaria in tema di modal shift da e per i porti	187
3. Le politiche settoriali per il modal shift	192
4. La promozione dell'intermodalità e della logistica quale opportunità strategica per lo sviluppo delle attività portuali: i casi di Spagna, Francia e Slovenia	196
5. Il caso dell'Italia: l'eterogeneità degli interventi delle singole Autorità portuali e degli Enti Locali	203
6. Conclusioni	211
Le interviste frutto della missione scientifica ad Amburgo sono disponibili su www.srm-maritimeconomy.com/interviews	
Bibliografia	215
Notizie sugli autori	227

PREFAZIONE

Il Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” è giunto alla sua seconda edizione, frutto di un anno di attività che ha visto ancora una volta il team di ricerca – a cui va il mio ringraziamento - impegnato su questo fronte ormai diventato strategico per il nostro Paese.

Il Mediterraneo non è solo un mare, una rotta da percorrere per migrare – come spesso le tristi cronache ci raccontano - ma è anche (e anzi sempre di più) un generatore di crescita economica e di opportunità per le nostre imprese che hanno fame di internazionalizzazione e sete di nuovi mercati e business.

È per questo che SRM ha inserito a pieno titolo questo argomento nei propri filoni di ricerca con un Osservatorio dedicato. Un Paese che vuole competere e stare in Europa deve assicurare ai propri operatori efficienza ed efficacia dei propri asset logistici: porti, interporti, sistema stradale e ferroviario.

Germania, Spagna, Belgio, Olanda, nostri “competitors” economici, fanno della logistica un capitolo fisso nei loro piani di sviluppo, programmando (nel medio e lungo termine) l’intervento finanziario, gli investimenti per le infrastrutture primarie e per quelle di supporto. E non solo.

Se analizziamo il sistema Universitario e della Ricerca dei Paesi sopra citati, possiamo osservare la presenza di strutture di livello internazionale che si occupano di Logistica e Trasporti Marittimi o che hanno insegnamenti in tal senso. Questo è un indicatore di sviluppo del proprio capitale umano che viene orientato, sin dall’epoca degli studi, a capire cosa vuol dire “mare” e cosa esso può creare in termini di sviluppo e occupazione.

La programmazione, la finanza ed il capitale umano sono il trinomio vincente per la realizzazione di un “Sistema” complesso che parte dall’entroterra con le imprese e arriva al Porto per poi proseguire nel mare con la nave e raggiungere le destinazioni più lontane. È la filiera logistico-marittima.

Non dobbiamo dimenticare 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, rappresentano ancora uno dei simboli economici dell’Italia. Abbiamo un import export marittimo che è di circa 230 miliardi di euro, mezzo miliardo di tonnellate di merci movimentate all’anno e siamo primi nel settore dello Short Sea nel Mediterraneo e nel Mar Nero, e potremmo elencare altri numeri.

E quello che vale per l’Italia vale ancora di più per il Mezzogiorno che è una naturale piattaforma logistica in mezzo al Mediterraneo.

Ma al trinomio che abbiamo prima citato va aggiunta un’altra componente che è l’integrazione fra infrastrutture, più comunemente denominata intermodalità. È anche su questa direttrice che il nostro Paese deve lavorare se vuole stare al passo con i competitor. Le nostre infrastrutture devono essere concepite per parlare tra loro e lavorare in team così da far diventare il sistema davvero competitivo. Amburgo, e più in generale i porti del Northern Range, fanno scuola su questo tema, come dimostra la nostra ricerca.

Occorre avviare quindi una seria riflessione sul fatto che molti Paesi del Nordafrica e del Golfo da qualche anno stanno investendo sul potenziamento delle proprie infrastrutture portuali; Tanger Med, Pireo, i porti turchi, ed i porti degli Emirati Arabi stanno perseggiando politiche molto aggressive rivolte ad attrarre investimenti e traffico container, 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.

L'Italia deve iniziare a pensare su quanto e su cosa investire, e rimane saldo, secondo SRM, il pensiero che una delle basi di partenza possa essere rappresentata dagli investimenti nei settori in cui l'economia italiana ha un know-how consolidato e riconosciuto, proprio come tutta la "filiera" marittima.

Lavorare dunque per rimuovere vincoli burocratici, per creare presupposti per l'attrazione di investimenti esteri, per dare certezze ai porti su quali e quante sono le risorse disponibili e, infine, trovare meccanismi che incentivino sempre più i privati a gestire le infrastrutture (vista l'ormai acclarata carenza di risorse pubbliche). Sono queste alcune possibili strade da persegui-

L'ambizione, non nascosta, è che il nostro Osservatorio, possa diventare un punto di riferimento per gli operatori, per le istituzioni, per le associazioni di categoria e naturalmente per il mondo bancario – di cui SRM è espressione - fornendo spunti, analisi e riflessioni che contribuiscano a far capire quanto è grande ed importante questo settore per l'Italia. Con un Mezzogiorno protagonista.

Paolo SCUDIERI

Obiettivi e struttura del Rapporto Annuale

L’Osservatorio sulla “Maritime Economy” di SRM è nato nel 2014 ed è un progetto di ricerca fondato sul *know-how* del nostro centro studi, in materia di portualità e logistica con l’obiettivo di monitorare e analizzare le dinamiche del trasporto marittimo, delle infrastrutture e dei grandi fenomeni economici che stanno trasformando la geografia mondiale dei flussi commerciali e navali.

Per rafforzare la nostra capacità di analisi ed essere sempre più vicini agli operatori economici del settore, abbiamo avviato un processo di coinvolgimento nell’Osservatorio di partner di ricerca che hanno una forte vocazione ed una presenza internazionale (cito, ad esempio, Grimaldi Group e Contship). Contemporaneamente abbiamo avviato una serie di specifiche missioni all'estero per avere contezza dei modelli di gestione portuale e per comprendere come gli altri Paesi concepiscono la logistica così da verificare in loco quali sono i progetti infrastrutturali che stanno realizzandosi e quale impatto economico porteranno.

Il primo semestre del 2015 ha visto, infatti, i ricercatori di SRM impegnati in una trasferta di studio ad Amburgo, uno dei porti più strutturati e “forti” in Europa, con vettori che di continuo attraccano sulle banchine e operano scaricando e caricando merci e container. Il porto, interamente articolato nel canale dell’Elba, opera con un modello fortemente vocato all’intermodalità stradale e ferroviaria con autoarticolati che, con moto perpetuo, entrano ed escono dai terminal e imboccano l’autostrada e con locomotori che partono e arrivano pieni di contenitori. Una vera e propria eccellenza nel comparto dell’intermodalità e dell’accoglienza delle *Megaships*. Nel corso della Missione era infatti ancorata alle banchine amburghesi la CSCL Globe una nave da 19mila Teus, insieme alle compagnie Hapag Lloyd e Hanjin Shipping che erano al suo fianco con altro naviglio da 15.000 Teus. Ad Amburgo SRM ha siglato un partenariato con la KLU-Kühne Logistics University che si è concretizzato con la realizzazione di questo Rapporto insieme e a cui si darà seguito con altre iniziative.

A questa Missione ne è seguita una al Canale di Suez in fase di raddoppio, una enorme opera di ingegneria che cambierà gli scenari marittimi nel Mediterraneo. Successivamente i ricercatori di SRM hanno realizzato una visita al porto di Tanger MED, uno dei più grandi HUB del Mediterraneo, che ha superato i 3 milioni di Teus nel 2014 e che si sta candidando a diventare il punto di riferimento delle grandi multinazionali terminalistiche e navali, grazie anche agli ingenti investimenti di APM Terminals e Eurogate in innovazione e infrastrutture portuali e logistiche.

Il porto ha tra le chiavi del proprio successo, oltre ad una burocrazia “light” ed a stanziamenti ingenti da parte del Governo, l’esistenza di *Free Zones* che attraggono investimenti e garantiscono agevolazioni doganali, fiscali e, in generale, amministrative.

Ulteriori investimenti saranno realizzati nei prossimi anni anche nei Porti di Casablanca e Nador. Il progetto Nador West, in particolare, prevede la costruzione di uno scalo che avrà la capacità di 3 milioni di Teus, 25 milioni di tonnellate di idrocarburi,

7 milioni di tonnellate di carbone e 3 milioni di tonnellate di merci varie. Accanto al porto dovranno sorgere anche una *Free Zone* e un'area commerciale e industriale. Affiancando Nador West al porto di Tanger Med, il Marocco punta a diventare il maggiore hub logistico sia dell'Africa sia del Mediterraneo.

L'ultima missione si è svolta negli Emirati Arabi Uniti ed ha visto lo svolgimento di una serie di incontri tra i ricercatori e imprenditori di settori produttivi e di settori collegati alla logistica. Anche questo Paese fa della portualità un elemento cardine dei propri *asset* economici insieme alle *Free Zones*. L'esistenza inoltre di DP World, uno dei più grandi terminalisti al mondo, arricchisce di *know-how* e di professionalità una struttura logistica già forte di per sé.

I rapporti tra i Paesi del Mediterraneo e il Golfo vanno sempre più incrementandosi, due dati su tutti: i passaggi dal Canale di Suez da Nord verso Sud e diretti verso il Golfo sono aumentati negli ultimi 14 anni del 339%, sempre nello stesso periodo i passaggi Sud-Nord provenienti dal Golfo sono aumentati del 175%. Parliamo di un totale di oltre 320,9 milioni di tonnellate di merci, un numero che va aumentando anno dopo anno e va raggiungendo dimensioni enormi. Di fatto si tratta di una delle principali rotte seguite dalle navi che passano per Suez. L'area cosiddetta "Gulf" va quindi assumendo, sempre più, connotazioni strategiche nella geografica degli scambi mondiali.

Non possiamo non spendere qualche parola finale su Suez, avendo più volte citato questo canale. Il progetto dell'allargamento che vedrà raddoppiare il numero di navi in percorrenza giornaliera, è destinato, infatti, a far candidare l'Egitto come uno dei punti di riferimento portuali e logistici nel panorama internazionale. L'iniziativa in termini economici va ben oltre l'aumento del flusso di cassa proveniente dai pedaggi navali; all'ampliamento saranno affiancati progetti manifatturieri, logistici e portuali e questo potrà essere quindi per le imprese un'opportunità e per gli altri porti del Mediterraneo uno stimolo ad essere sempre più competitivi, per attirare traffico e non perdere quote di mercato.

I frutti di queste missioni - in termini di studio e analisi – si trovano sintetizzate nelle pagine di questo ricco Rapporto Annuale e contribuiscono a definire con più chiarezza il messaggio chiave che vogliamo far emergere: il nostro Paese deve urgentemente fare scelte operative e concrete. Abbiamo parlato di intermodalità, di *Free zones*, di investimenti portuali, di attrazione di capitali e sono questi, alcuni dei principi che devono animare gli attori dello sviluppo e le istituzioni. Il mondo della logistica e della portualità infatti è pieno di opportunità, ma in un contesto di crescente competitività. Occorre acquisire la giusta consapevolezza dell'importanza strategica di tutta l'economia marittima sia nella sua parte di terra (retroportualità, portualità, cantieristica e logistica) sia nel parte di mare (shipping, operatori marittimi) e curare e gestire questa "filiera" con efficienza. L'Italia ha i mezzi per farlo, li deve mettere in campo.

Il Rapporto intende quindi fare il punto sulla situazione dell'economia marittima italiana nel contesto competitivo del Mediterraneo. Entrando nel dettaglio, il Rapporto si divide in due parti: la prima parte consente di comprendere lo scenario di riferimento, mentre la seconda rappresenta una parte monografica sul tema dell'integrazione logistica.

Per ciò che concerne la prima parte, il primo capitolo offre il quadro aggiornato delle caratteristiche del comparto nello scenario mondiale ed europeo, approfondendo inoltre

le peculiarità e il valore del settore nel contesto economico e territoriale italiano con riferimento ad alcuni aspetti distintivi del comparto come ad esempio la flotta, i volumi movimentati, le rotte ed i traffici portuali, con i più significativi numeri inerenti l'impatto economico del settore. Molto interessante è l'analisi di un fenomeno che SRM monitora di continuo, che è quello delle alleanze tra i Mega Carriers container. 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 due driver per lo sviluppo del sistema portuale quali le *Free Zones* e i Terminal. L'indagine compiuta in questo capitolo ha messo in chiaro come tali iniziative in alcuni sistemi portuali ne abbiano aumentato la competitività, attirando investimenti esteri, generando posti di lavoro, aumentando le esportazioni, favorendo la creazione di nuove realtà imprenditoriali attraendo conoscenze, competenze e tecnologie per il Paese.

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 rappresentando il 30% del totale, analizzando il Mezzogiorno questo dato arriva ad oltre il 60%. Un approfondimento ha riguardato l'analisi degli scambi via mare italiani con tre grandi aree geografiche ascrivibili, per alcuni aspetti, ad alcune delle principali rotte mondiali dello shipping. Ponendo idealmente l'Italia al centro di quest'analisi si è voluto, in particolare, analizzare i suoi scambi con l'area mediterranea (allargando la prospettiva anche a Germania, Belgio, Paesi Bassi, Spagna, Turchia ed i paesi del Nord Africa), con le Americhe (Stati Uniti, Argentina e Brasile) e con l'area che comprende Cina, India e Paesi del Golfo.

Il capitolo quarto, curato da Prometeia, focalizza l'attenzione sugli effetti che potrebbe portare la realizzazione dell'accordo di libero scambio USA-UE all'economia del territorio: gli Stati Uniti sono il terzo mercato di destinazione delle esportazioni Italiane tanto al Centro Nord quanto nel Mezzogiorno e per entrambe le macroaree, ma soprattutto per la seconda, il mare rappresenta la modalità di trasporto privilegiata di tali flussi commerciali.

Nel giugno del 2013 sono stati avviati i negoziati tra Stati Uniti e UE con l'obiettivo di stilare un accordo commerciale, noto come TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership) che agevoli gli scambi tra le due aree. Il processo che porterà alla stesura dell'accordo finale è ancora in corso; si stima che la realizzazione di tale *agreement* potrebbe portare un aumento per il nostro Pil di circa mezzo punto percentuale.

Il quinto capitolo è curato dalla Banca d'Italia, in particolare con la sede di Genova che ha un team di ricercatori che collabora spesso con SRM nella realizzazione di progetti di ricerca. Il lavoro si basa su un'indagine svolta dalla stessa Banca d'Italia alla quale ha preso parte un panel di imprese manifatturiere. Si evidenzia come le tariffe dei servizi di trasporto rappresentino il principale punto critico del comparto, in particolare nel Mezzogiorno e per le imprese manifatturiere; seguono la disponibilità e la qualità delle infrastrutture di trasporto e i fenomeni di congestione che ostacolano l'accesso ai grandi centri urbani. In base all'indagine le spese per la logistica costituiscono in media il 5,7% dei costi complessivi delle aziende manifatturiere.

A seguire il sesto capitolo con il saggio del Prof. Antonio Thomas e della Prof.ssa Bruna Marinangeli, dedicato ai fondi di investimento marittimo. L'indagine si propone

di monitorare l'interesse finora mostrato da una specifica tipologia di investitori istituzionali, ossia i fondi comuni d'investimento italiani, nel supporto e finanziamento delle imprese marittime; intendendo con tale dizione fondamentalmente il comparto dei trasporti marittimi. Un comparto nel quale oramai rientrano anche molte attività di logistica portuale ed ausiliarie ai trasporti; in virtù della tendenza delle aziende marittime ad espandere la gamma dei servizi offerti a livello non solo orizzontale, ma anche verticale e persino trasversale.

Ai primi sei capitoli segue poi la parte monografica del Report, elaborata in *partnership* con la KLU (Kühne Logistic University di Amburgo) ed il CERTeT-Bocconi. Si tratta di un'approfondita analisi sul ruolo delle politiche pubbliche nel favorire l'intermodalità ferroviaria da e per i porti quale elemento di competitività della portualità stessa ed elemento di mitigazione delle esternalità ambientali che condizionano i rapporti fra porto e città.

La parte è introdotta da una serie di riflessioni sul ruolo dei porti all'interno dei sistemi logistici integrati e delle modalità di *governance* istituzionali che possono valorizzare o meno questo aspetto. Le *policies* analizzate sono quelle riferite alle Autorità Portuali, ma anche alle Regioni o agli Stati (a seconda dei diversi livelli amministrativi e istituzionali di contesto). L'ambito di analisi è l'arco Europeo del *Southern Range* e il *Northern Range*.

Lo studio è strutturato in modo da affrontare il tema dal punto di vista metodologico, tenendo conto delle evoluzioni tecnologiche e organizzative della portualità derivanti dai rilevanti tassi di crescita dei traffici in container e Ro/Ro, per poi affrontare le tematiche operative e gestionali, differenti rispetto ai contesti dei sistemi di rete ferroviarie.

Il lavoro si conclude con l'individuazione delle modalità di superamento delle principali criticità, che soprattutto nel contesto italiano riducono notevolmente le potenzialità di utilizzo del trasporto ferroviario per l'inoltro terrestre dei traffici portuali.

L'obiettivo ultimo è quello di fornire indicazioni di policy e individuare elementi di trasferibilità delle esperienze particolarmente significative.

La parte monografica è infine arricchita dalle interviste - pubblicate *on line* - esito della missione scientifica effettuata da SRM ad Amburgo, che meglio ci consentono di comprendere le strategie e le problematiche che investono il settore marittimo di un Paese, la Germania, che è considerata una delle eccellenze logistiche marittime europee.

Concludo la presentazione del volume con un ringraziamento ai ricercatori di SRM e ai partner del progetto che credono in noi, a quest'avventura che abbiamo intrapreso ed a tutti gli autori dei saggi che hanno contribuito a dare valore aggiunto alla ricerca.

Augurandoci di aver dato un fattivo supporto a quanti sono convinti che lo sviluppo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica sia una priorità per il nostro sistema Paese. La sfida è aperta.

Massimo DEANDREIS