

**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](http://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.

Come si vedrà in seguito, è diversa, ma in parte funzionalmente collegata a questa, la filiera tecnologica dello SSS che bene si integra negli itinerari comodali euro mediterranei.

ranei che si avvalgono sempre più delle Autostrade del Mare (Motorways of the Sea) come dalla seguente figura 2.

Il Ro-Ro è composto da traghetti di medie e grandi dimensioni per il ricovero dei rotabili gommati (autoarticolati, autosnodati, camion, autotreni, casse mobili, rimorchi, motrici, trailer gommati, autobotti, autovetture, pullman, etc.).

#### Autostrade del Mare e itinerari comodali prioritari TEN-T

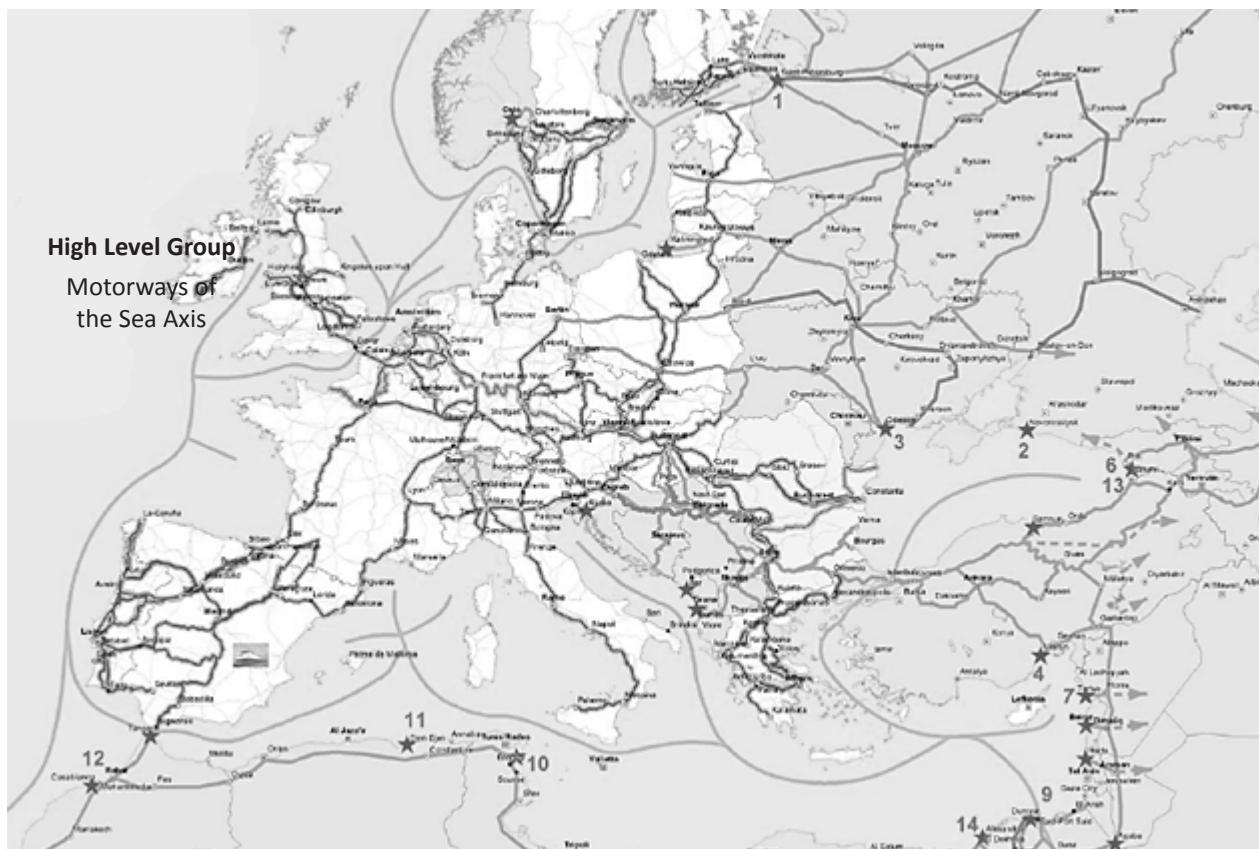


Figura 2 - Fonte: EC DG Move

In tale quadro mostrano segni di particolare vivacità i flussi interessanti i paesi del quadrante Nord Est dell'Europa, con proiezioni bidirezionali verso l'arco Nord adriatico attraverso i porti di Ravenna, Venezia e Trieste unitamente ai paesi del quadrante Sud-Est Euroasiatico, Turchia in primis, oltre a quelli del Nord Africa, in particolare Egitto con Port Said e Marocco con il porto di Tanger Med.

Questa sorta di nuovo protagonismo dello SSS che comprende, tra l'altro, e per le merci varie e le rinfuse in piccole partite (vedi il traffico dell'olio d'oliva dalla Spagna all'Italia), tipologie quali Ro-Ro tutto merci, accompagnato e non accompagnato, ovvero con e senza motrice, RO/PAX con passeggeri e veicoli al seguito, naviglio *multi-purpose* con container e rotabili, e da un naviglio molto differenziato e specializzato di

piccole e medie dimensioni. Si pensi alle navi *feeder* per i container che navigano su rotte medio brevi a supporto delle navi “*pendulum*” nel modello *hub&spoke*.

Detta tipologia di naviglio che fa capo allo SSS serve a connettere, nelle varie combinazioni, le vie del mare con le vie terrestri, stradali, ferroviarie e idroviarie (fiumi e canali navigabili) attraverso itinerari congiunti scelti dagli operatori multimodali (*Multi Modal Transport Operators*) che concorrono a mutare lo scenario globale dei flussi. Su tali relazioni si rileva, per le navi full container attraversanti il canale di Suez, un aumento dei traffici nel porto calabrese transhipment di Gioia Tauro (oltre 3 milioni di TEU nel 2013) accanto ad un aumento delle rinfuse, provenienti da Suez nel porto di Trieste.

Si registra inoltre un maggior numero delle linee Ro-Ro, in particolare del Gruppo Grimaldi, primo operatore al mondo del settore.

Il porto di Gioia Tauro, quale *transhipment hub* ha segnato, nei primi 6 mesi del 2013, un +15,2% rispetto al 2012, dipendente forse dal temporaneo spostamento dei traffici da Port Said, e nel 2013 ha raggiunto quota 3.100.000 TEU (+13,9% rispetto al 2012). Dai dati dell’Autorità Portuale di Trieste, quale porto *hub* del Nord est, si registra un +11,5% di TEU movimentati rispetto al 2012 con un incremento del +16,6% sul 2011. In tale porto anche il traffico Ro-Ro è aumentato notevolmente grazie al nuovo terminal della Parisi Group, ma addirittura il Ro-Ro ha raggiunto nel 2013 il +91% di aumento nel Porto di Ravenna. I suesposti dati confermano l’impetuoso sviluppo dello SSS in Italia e nel Mediterraneo.

Ad ottobre del 2013 il porto di Tanger Med ha registrato un incremento del 42% di TEU rispetto al 2012, con 2.500.000 contenitori. Inoltre dal 2009 in tale porto sono stati avviati lavori per la costruzione di nuovi terminal container che porteranno ad un aumento della capacità fino a 5.200.000 TEU. Pertanto, il nuovo scenario dei flussi, in specie quello dei contenitori e del trasporto di merci varie, si è potuto affermare grazie all’enorme sviluppo del traffico Ro-Ro complementare a quello dei container registrato nel Mar Mediterraneo, anche rispetto alle nuove linee per il Nord Africa e per i paesi del Sud Est Europeo in proiezione altresì sul Mar Nero. Il Mar Caspio e il Mar Rosso, come il Golfo Persico, al momento sembrano solo potenziali utilizzatori della modalità Ro-Ro.

Con riferimento all’Italia ed al traffico domestico, in questi stessi anni si è registrata una sostanziale latitanza del treno cargo nelle politiche di *governance* del Gruppo Ferrovie dello Stato. Pertanto, in assenza di un rilevante sviluppo delle autostrade del mare, come accaduto anche grazie all’ecobonus, l’Italia avrebbe subito un notevole aumento del traffico pesante su strade e autostrade con conseguenti impatti sull’intera catena delle diseconomie esterne, tra cui incidenti stradali e inquinamento.

È intuitivo che i tassi di crescita di Ro-Ro e Ro-Pax corrispondono anche alla sottrazione di veicoli dal sistema stradale al quale si dovrebbe ricorrere per le brevi e medie percorrenze di viaggiatori e merci e, particolarmente, per il *last mile* (ultimo miglio nelle consegne). Le seguenti tabelle illustrano gli scenari dei carichi di rotabili in numero di veicoli e tonnellate trasportate dal 2009 con previsione al 2020 per i quattro corridoi intermediterranei che vedono l'utilizzo della tratta marittima quale tratta dominante, nelle percorrenze bidirezionali, sulle seguenti direttive di traffico:

- Nord-Sud Europa (scenario IA);
- Sud Ovest Med-Nord Ovest Med (scenario IB);
- Sud Est Med-Nord Est Med (scenario II);
- Sud Ovest Med-Sud Est Med (scenario III).

I risultati della ricerca europea *Western Europe Sea Transport & Motorways of the Sea (WEST-MOS)* sono espressi dalle dinamiche alte e basse rispetto allo scenario base del 2009. Queste dinamiche dipendono dall'andamento del PIL italiano come risulta dalla seguente tabella 1 che riporta uno scenario base, uno alto ed un confronto comparativo in relazione alla dinamica del PIL come dal grafico 1.

Dai dati risulta confermato il ruolo dello SSS e della penisola italiana per un'architettura di itinerari che diviene ottimale rispetto ai corridoi transeuropei che potranno integrarsi sempre più con le rotte marittime e che consentiranno al sistema dei trasporti di pervenire ad una rete unitaria e integrata a supporto dei flussi intercontinentali ed europei come dalla figura 3.

**Confronto dello scenario dei flussi veicolari e delle tonnellate di merci che utilizzano lo SSS interessante l'Italia: previsioni al 2020 con ipotesi base e alta e confronti**

BASE SCENARIO						
CORRIDORS	ROLLING CARGO VEHICLES 2009	ROLLING STOCK TON 2009	DEPARTURES	INCREASE ROLLING CARGO VEHICLES 2020	INCREASE ROLLING STOCK TON 2020	INCREASE DEPARTURES
CORRIDOR IA	1.424.845	25.647.216	10.426	820.223	14.764.006	6.002
CORRIDOR IB	166.462	2.996.317	2.171	95.825	1.724.852	1.242
CORRIDOR III	195.047	3.510.854	2.158	112.280	2.021.049	1.250
CORRIDOR III	133.146	2.396.631	1.482	76.647	1.379.638	853
TOTAL	1.919.501	34.551.019	16.237	1.104.975	19.889.545	9.347
HIGH SCENARIO						
	ROLLING CARGO VEHICLES 2009	ROLLING STOCK TON 2009	DEPARTURES 2009	INCREASE ROLLING CARGO VEHICLES 2020	INCREASE ROLLING STOCK TON 2020	INCREASE DEPARTURES 2020
CORRIDOR IA	1.424.845	25.647.216	10.426	1.732.055	31.176.985	12.674
CORRIDOR IB	166.462	2.996.317	2.171	202.353	3.642.350	2.623
CORRIDOR II	195.047	3.510.854	2.158	237.101	4.267.826	2.639
CORRIDOR III	133.146	2.396.631	1.482	161.854	2.913.366	1.802
TOTAL	1.919.501	34.551.019	16.237	2.333.363	42.000.528	19.738
COMPARISONS						
	2009		2020 base scenario		2020 high scenario	
	ROLLING CARGO VEHICLES	DEPARTURES	INCREASE ROLLING CARGO VEHICLES	INCREASE DEPARTURES	INCREASE ROLLING CARGO VEHICLES	INCREASE DEPARTURES
CORRIDOR IA	1.424.845	10.426	820.223	6.002	1.732.055	12.674
CORRIDOR IB	166.462	2.171	95.825	1.242	202.353	2.623
CORRIDOR II	195.047	2.158	112.280	1.250	237.101	2.639
CORRIDOR III	133.146	1.482	76.647	853	161.854	1.802
TOTAL	1.919.501	16.237	1.104.975	9.347	2.333.363	19.738

Tabella 1 - Fonte: West Med Mos Master Plan, 2010

## Dinamiche di evoluzione dei flussi veicolari rotabili nella modalità Ro-Ro e PIL

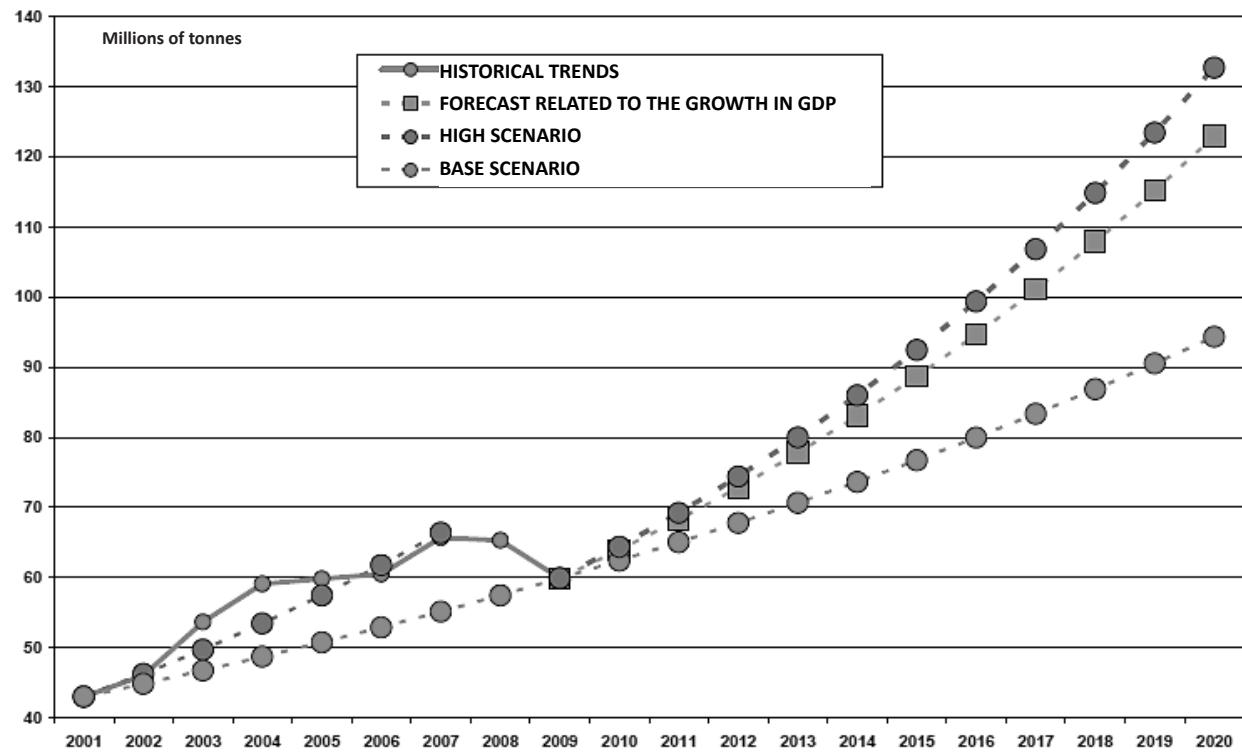


Grafico 1 - Fonte: West Med Mos Master Plan, 2010

## Autostrade del Mare (MOS) a supporto dei Corridoi trans europei che interessano l'Italia

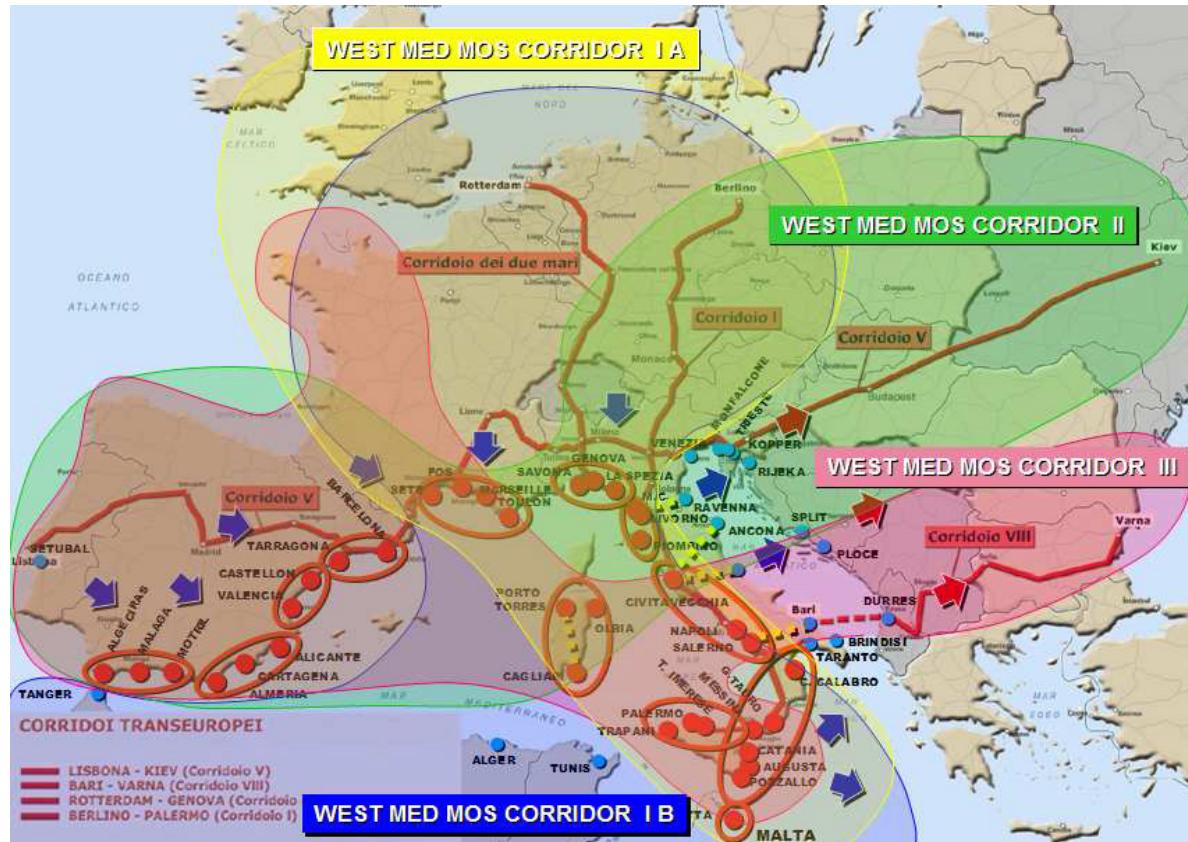


Figura 3 - Fonte: West Med Mos Master Plan, 2010

È proprio il quadro dell'import-export interessante l'Italia che mostra qualche tendenziale sintomo di riduzione dei flussi verso il Centro Nord Europa, e una vistosa crescita dei flussi verso i paesi del Nord-Est europeo, del Sud-Est Euroasiatico e del Nord Africa. In particolare l'economia del Mezzogiorno d'Italia, che vive una crisi più accentuata rispetto al Centro-Nord, deve molto alle esportazioni verso il Nord Africa e i paesi del quadrante Sud-Est, la Turchia in particolare (+11% nel 2013 dell'export dall'Italia).

Al 2011 il totale dei flussi SSS, in milioni di tonnellate, vede la Gran Bretagna al primo posto con 320,1, seguita dall'Italia al secondo posto con 298,7, dall'Olanda al terzo con 221,2, dalla Francia al quarto con 194,3 e infine dalla Spagna al quinto con 185. In totale nell'UE il traffico SSS ha raggiunto 1,7 miliardi di tonnellate costituendo il 60% del traffico marittimo così distribuito: Mediterraneo 27,6%, Mare del Nord 26,5%, Atlantico costiero 13%, Mar Baltico 21,2 e Mar Nero 6,6% (Eurostat, 2013).

Il quadro dei dati conferma il risultato raggiunto dallo SSS che risulta sempre più indispensabile quale componente dei mercati *traslog* (trasporti e logistiche) anche rispetto ai confronti con gli altri modi di trasporto terrestri che perdono peso sulle medesime direttive e tale tendenza corrisponde al mutamento del quadro dei flussi che vede gli itinerari avvalersi sempre più delle vie del mare.

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

Finalmente il trasportato merci, nell'interscambio commerciale dell'Italia, vede assumere un ruolo robusto al trasporto marittimo con un peso del 30,6% per un valore di 192 miliardi di euro, secondo al trasportato merci su strada (35,5%) con un valore di circa 222 miliardi e distaccando di molto l'aereocargo pari al 7,9% con 49,4 miliardi e ancora di più il treno cargo che non supera il valore di 12,5 miliardi pari al solo 2% del totale.

Il mercato dello SSS ha registrato nel Mediterraneo un incremento del 25% delle tonnellate di merci trasportate dal 2008 al 2012 nel comparto Ro-Ro che utilizza le Autostrade del Mare. Per il Mediterraneo si raggiungono nel 2012 circa 74 milioni di tonnellate nel settore Ro-Ro, rispetto al Mare del Nord, al Baltico e all'Atlantico euro costiero in calo in media nello stesso periodo del 9%. Il bacino del Mediterraneo rimane, nel 2012, la principale area di scambio per lo SSS in Europa in totale con circa 572 milioni di tonnellate rispetto al Mar Baltico con circa 421, al Mar del Nord con circa 506, all'Atlantico con circa 240 ed al Mar Nero con circa 124 milioni di tonnellate (Eurostat, 2013).

Mostrano interesse ad attivare servizi Ro-Ro e Ro-Pax i paesi del Mar dei Caraibi, quelli del Pacifico costiero gravitante sul canale di Panama, i paesi che si affacciano sul Golfo Persico con evidenti potenzialità di sviluppo dello SSS e i paesi dell'Estremo Oriente con interessanti presenze di traghetti riguardanti la navigazione d'interesse locale. Nel 2011 nello *Short Sea Shipping* l'Italia, con circa 300 milioni di tonnellate in totale, è seconda solo al Regno Unito con 320 milioni di tonnellate (Eurostat, 2013). Storicamente il Nord e il Sud America non hanno mai mostrato grande interesse per lo SSS che risulta sostanzialmente assente sia sulla costa dell'Atlantico che del Pacifico.

Per l'Italia, il ruolo dell'industria armatoriale è risultato strategico e vincente per l'attivazione di rotte selezionate negli itinerari lungo le quali sono in esercizio diverse linee con una struttura di orario fitta, relativa sia alle corse (andata e ritorno) che alle frequenze (arrivi e partenze). Si fa presente che il raggio geografico ottimale di attività delle Autostrade del Mare, per ragioni funzionali, non dovrebbe superare la soglia delle 500 miglia nautiche (circa 900 Km) con una durata massima di 24/36 ore nei tempi di percorrenza.

Nello scenario tradizionale interessante l'Italia e il Mediterraneo, pertanto, i flussi sono stati visti dall'UE nel quadro di un modello eurocentrico Nord-Nord interessante soprattutto le Regioni del Nord Italia nei flussi bidirezionali interessanti il centro e il Nord Europa e con penetrazione soprattutto dai porti del Northern Range verso Germania, Francia e Italia e, secondo recenti stime, su tale direttrice, è del solo 9% il traffico diretto al Sud Italia dal Nord Europa.

In tale ottica il quadro europeo dei flussi fino alla crisi ha prodotto da parte dell'UE un ingente impegno progettuale nella pianificazione delle infrastrutture di trasporto

che ha dato origine sin dagli anni '90, alle reti TEN-T inserite nei corridoi plurimodali e volte a costituire un supporto infrastrutturale generale ai flussi interessanti l'intera Europa.

Successivamente, di fronte all'entità delle risorse necessarie per realizzare i corridoi, si è passati ad una più realistica rete *CORE Network Corridors* dove i porti e i trasporti marittimi finalmente assumono una rilevanza maggiore e strategica nei processi di trasporto e nella scelta degli itinerari lungo i corridoi.

#### TEN-T Core Network Corridors (2013)

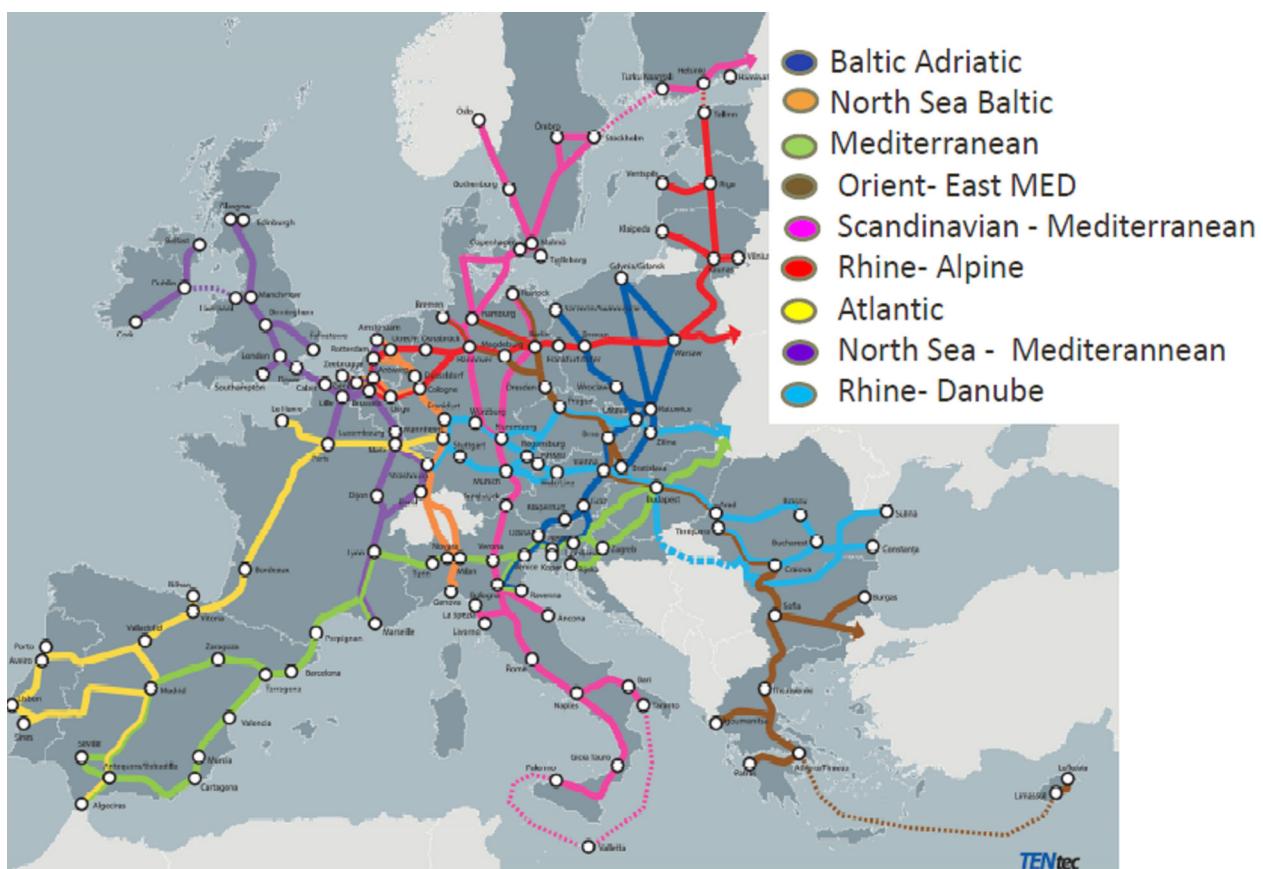


Figura 4 - Fonte: EC DG Move

Nell'approccio di cluster, alle diverse scale geo-territoriali, appare sempre più necessario il confronto tra il cluster della fascia Sud del Mediterraneo, il c.d. Southern Range, composto dai porti del Nord Africa a quelli del Mezzogiorno d' Italia, del Sud della Spagna e del Sud-Est di Grecia e Turchia rispetto al cluster nord europeo con i porti tradizionalmente dominanti di Olanda, Germania, Belgio e Francia i cui porti commerciali danno luogo al Northern Range.

Per cluster portuale si intende un insieme di porti di un arco costiero a diverse scale geopolitiche di livello internazionale e nazionale (ad esempio il cluster degli Stati rivie-

raschi del Nord Europa e quello delle Regioni Campania e Lazio dell'Italia), o di ambiti locali minori, per meglio connettere i porti con le infrastrutture di trasporto, inclusi i raccordi ferroviari e stradali, e quelle logistiche (*distripark*, interporti, *inland terminal*, piattaforme di settore, etc.). Il vantaggio risulta dal migliore utilizzo della capacità portuale rispetto all'uso degli approdi anche con il ricorso a sistemi informatici che allo stato in Italia risultano assenti. Mettendo a sistema i porti del cluster, si potranno ottimizzarne tutte le potenzialità d'uso dei cluster con evidenti benefici economici ed ambientali.

Confrontando la rete *Core* (figura 4) e la precedente rete *TEN-T* (figura 5) appare evidente che dalla architettura di quest'ultima la rete dei porti non veniva intese in un'ottica di cluster.

#### TEN-T Progetti e assi prioritari (2005)



Figura 5 - Fonte: EC DG Move

Pertanto l'UE ha promosso di recente politiche di "comodalità" volte alla progettazione e realizzazione di itinerari plurimodali, dove risulta dominante sulle distanze la tratta marittima.

È quindi auspicabile che, rispetto al nuovo quadro dei flussi mediterranei, si possano realizzare in Italia nel lungo periodo infrastrutture trasversali stradali e ferroviarie colleganti i porti del Mar Tirreno con quelli del Mar Adriatico o, quantomeno, raccordi ferroviari e stradali portuali per consentire l'attivazione di itinerari comodali auspicati dall'UE ma, allo stato, non fluidamente attivabili a causa dei "colli di bottiglia" rilevati a ridosso dei porti per gli accessi e i deflussi.

In Italia pochi sono i porti attrezzati per il Ro-Ro/Ro-Pax (es. progetto per il terminal Ro-Ro di Venezia Mestre).

In generale, la teoria economica del trasporto insegna che le infrastrutture lineari terrestri, nell'architettura di "rete valore", dovrebbero disegnarsi in rapporto ai grandi nodi terminali delle navigazioni marittime e aeree, ma ciò è poco presente in Italia dove risultano scarse le connessioni trasversali rispetto alle longitudinali. Questa realtà rende difficile il ricorso ad itinerari comodali, ad esempio da Barcellona in Spagna a *Bar* in Montenegro con due tratte marittime ed una terrestre con un risparmio di 7.000 km ca.

Tuttavia, rispetto al deficit infrastrutturale, sembrano interessanti i recenti investimenti pubblico-privati per la realizzazione del terminal Ro-Ro gomma-ferro del porto di Trieste (Parisi Group) dove i binari raggiungono la banchina e il *terminal container* della *Contship* a La Spezia. In entrambi i casi tali investimenti sostengono la strategia della mobilità integrata negli itinerari delle merci transitanti nel Mediterraneo.

Il comparto dello SSS appare quindi una delle leve strategiche per lo sviluppo dell'economia Italiana, e del Mezzogiorno in particolare, che vede nell'*hub* di Gioia Tauro e nell'*hub* di Trieste i due poli di riferimento del nuovo scenario dei flussi. Tuttavia, nel *transhipment hub* (mare-mare) di Gioia Tauro, accanto ad un uso maggiore della comodità (vedi i treni completi container diretti all'interporto di Nola ed in prosecuzione per il Nord) e, tramite le vie del mare, si potranno raggiungere i porti di Venezia e Trieste sul corridoio adriatico oppure sul corridoio tirrenico i porti dell'arco ligure per proseguire via terra verso i porti dell'arco adriatico; evidenziando altresì il ruolo che potranno assumere ad ovest dell'Area Med i porti di Cagliari ed Olbia nei flussi con la Spagna ed il Nord Africa fino alla Grecia e alla Turchia.

In base a tale schema si potranno meglio organizzare, in un sistema di logistica integrata, nuovi itinerari che meglio utilizzeranno le vie del mare integrandole con ferrovie e strade tramite il potenziamento delle trasversali tirreno-adriatiche, i cui porti "sub-hub" risultano Ravenna, Venezia (soprattutto per il Ro-Ro) e Trieste e, più a sud, sempre nel corridoio adriatico, i porti di Ancona, Pescara, Bari, Brindisi e Taranto nelle corrispondenze marittime con i porti dell'altra sponda dell'Adriatico (Fiume, Bar, Tiran, porti Greci e Turchi).

Sul versante Tirrenico, ruoli “*sub-hub*” rivestiranno i porti di Catania, Salerno, Napoli, Civitavecchia, Livorno, Piombino fino ai porti dell’arco ligure, Genova e La Spezia in testa. Dai porti dell’arco ligure ai porti dell’arco Nord Adriatico si può disporre di un corridoio efficiente (il corridoio padano) per i trasporti che attraversano la Liguria, il Piemonte, la Lombardia, il Triveneto fino al Friuli Venezia Giulia e ai porti dell’arco adriatico. Quanto detto potrebbe far riflettere sull’attualità della linea TAV Torino-Lione che prevede una galleria di 57 Km dal costo reale presunto ben al di sopra del previsto, visto il calante interscambio merci Italia-Francia e nel quadro di un ribaltamento del baricentro dei flussi dal modello eurocentrico al modello euromediterraneo, a supporto dei flussi intercontinentali e interoceاني.

In tale senso, il *transhipment hub* di Gioia Tauro al centro del Mediterraneo dovrebbe meritare più attenzione da parte delle politiche comunitarie ed italiane in materia di dotazione infrastrutturale, anche con investimenti a ridosso di Gioia Tauro del tipo *distripark*, come auspicato dalle Istituzioni locali, consentendo al porto di attivare anche nuovi servizi Ro-Ro e *multipurpose* con impatti positivi sull’economia calabrese e sul contesto intermediterraneo dei flussi.

La suddetta centralità di rete a livello mondiale di Gioia Tauro è confermata in diversi studi di Centri di ricerca internazionali, che attraverso due principali indici di centralità e connettività, determinano una classificazione degli *Hub* mondiali. Un primo riguarda il ruolo del porto *hub* rispetto alle rotte che presentano una distanza minore, nel senso della rete-grafo, a supporto dei *feeder services*. Gioia Tauro risulta con un indice a scala mondiale fra i 25 maggiori porti, pari a 47,9 rispetto a Rotterdam che registra un indice pari a 146,4 ed Anversa dove risulta un indice pari a 53,7. Inoltre, il secondo indice di connettività, che evidenzia il numero di collegamenti tra l’*hub* e gli altri porti della rete, è pari a 120 per Gioia Tauro e 137 per Anversa e 167 per Rotterdam.

Il confronto tra detti indici conferma ulteriormente la necessità di sostenere l’*Hub* di Gioia Tauro con adeguati investimenti di adeguamento dei fondali alle mega *full container ship* da parte della *governance* comunitaria e nazionale al fine di renderlo maggiormente attrattivo per le compagnie marittime in rapporto alla centralità delle reti marittime e alle successive connessioni terrestri (Ducruet, Notteboom, 2012).

Nel Mediterraneo Gioia Tauro risulta quindi baricentrico rispetto alla geografia dei flussi.

Il fabbisogno eccessivo di risorse finanziarie previste per la realizzazione dei corridoi e delle reti TEN-T, ha comportato che la politica UE dei trasporti non risultasse realizzabile in tempi certi per il livello dei finanziamenti, da corrispondere anche in cofinanziamento da parte dei singoli stati, con risorse stimate in centinaia di miliardi di euro, cosicché alcuni singoli Stati, spinti dalla domanda crescente di trasporto viaggiatori

in alta velocità ferroviaria, che garantisce agli operatori alti profitti, si sono lanciati in corposi investimenti sulle linee ferroviarie veloci che, tranne per la Germania, risultano adatte al solo trasporto dei viaggiatori.

Appare alquanto strano che l'alta velocità ferroviaria delle linee TAV non corrisponda anche all'alta capacità delle stesse linee, con la conseguenza che le merci di fatto non sono trasportabili su quelle linee mentre i finanziamenti e gli investimenti pubblici ne prevedevano l'uso rispetto alla potenzialità.

È noto che nelle ore notturne dette linee AV sono inutilizzate mentre le linee della rete preesistente lavorano anche di notte per il traffico merci che assorbe il solo 9% del trasportato merci in Italia contro il 21,5% della Germania e il 12,5% della Francia (Fonte Eurostat, 2012).

Di fatto le nuove linee AV nella *governance* ferroviaria italiana hanno sottratto l'attenzione dal *cargo* ferroviario in termini di investimenti e, ancora più grave, non hanno promosso il riutilizzo dei raccordi ferroviari interessanti i porti commerciali principali della penisola. Sembra che allo stato tutti i raccordi ferroviari con i principali porti commerciali siano dismessi e alcuni risultano in ottime condizioni di funzionamento come quello del porto di Torre Annunziata in Campania.

Il cluster Lazio-Campania (Civitavecchia, Napoli e Salerno), che risulta primo in Italia per i flussi Ro-Ro, è dotato di soli raccordi stradali (grafico 2).

Allo stato risulta oltremodo carente anche il trasporto regionale su ferro a servizio dei pendolari e turisti demandato ai contratti regionali di servizio.

#### Traffico Ro-Ro per cluster portuale (2009)

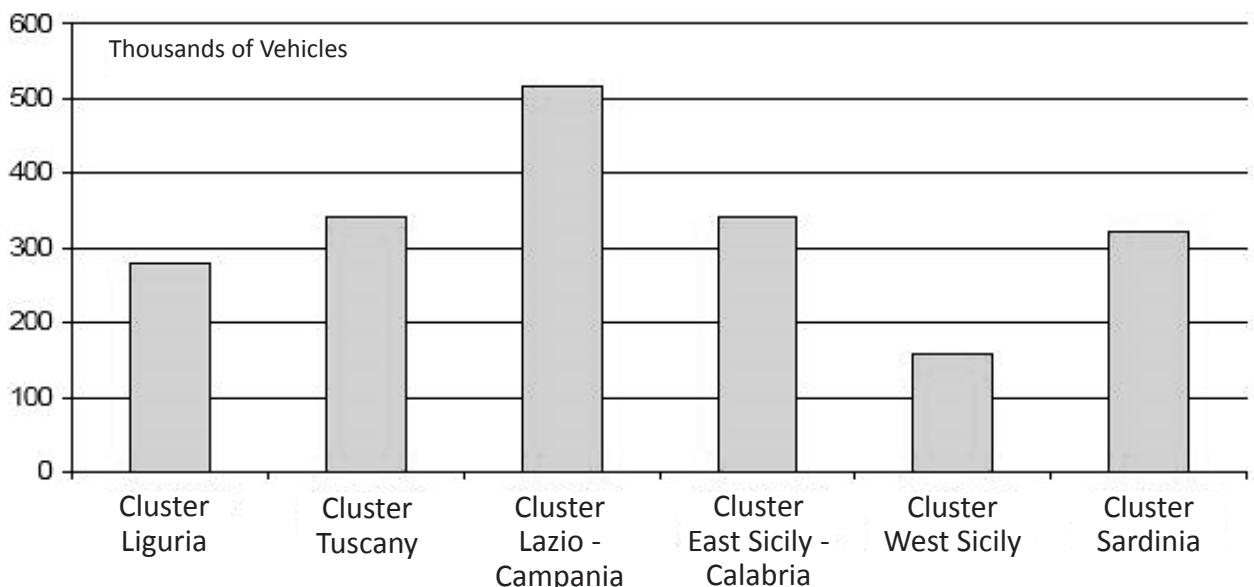


Grafico 2 - Fonte: TLS Europe su dati Autorità portuali

Riguardo alla dotazione infrastrutturale, il “vecchio” corridoio uno Palermo-Berlino risulta allo stato per il Mezzogiorno “pura utopia”, solo guardando al non completamento dell’autostrada del sole, alla obsoleta linea ferroviaria tirrenica ed alla mancanza di un efficiente raccordo stradale per il porto di Gioia Tauro. Al contrario, in fase progettuale, sono state meglio considerate le autostrade del mare, nel più ampio contesto dello SSS, tramite gli eco-bonus che hanno avuto un ruolo decisivo per l’adozione da parte degli autotrasportatori di un nuovo modello di mobilità basato sulle AdM. L’Italia si è “salvata”, almeno fino ad ora, solo grazie all’impetuoso sviluppo delle AdM nel cabotaggio domestico e intermediterraneo, altrimenti avremmo avuto più incidenti sulla rete stradale, oltre a maggiore inquinamento e danni all’usura delle infrastrutture.

**Il quadro dei flussi  
e le tendenze in atto**

Il quadro dei flussi Nord-Nord, pur risultando rilevantissimo per l'economia per l'interscambio dell'Italia con Germania e Francia, vede, nelle scelte degli itinerari, sempre più spostarsi il baricentro dei flussi dal modello eurocentrico al modello intermediterraneo. In tale contesto lo SSS assume un ruolo incisivo nelle tipologie Ro-Ro, Ro-Pax, *Cruise Ferry*, servizi *feeder* con navi *full container* e *multipurpose* dove la tratta dominante risulta finalmente la via marittima e le tratte terrestri risultano terminalistiche e di penetrazione.

In tale contesto appare fondamentale la portualità commerciale italiana, e i porti del Mezzogiorno in particolare, e le infrastrutture dedicate sia per la logistica e lo stoccaggio che per l'accesso e il deflusso per e dal porto (raccordi stradali e ferroviari).

Su tali connessioni locali e sulle infrastrutture logistiche portuali dedicate (*distripark*, retroporti, zone franche urbane, zone speciali, etc.) è auspicabile un maggiore impegno dell'UE, e della stessa Italia, per incentivare il ricorso ad itinerari co-modali in termini di distanza totale del viaggio che costa meno anche in termini di esternalità negative.

I mutamenti del quadro dei flussi sono supportati dai dati di traffico merci riguardanti:

- l'import-export del quadrante Nord-Est (Austria, Ungheria, Polonia, Romania, Ucraina, ecc.) poggiante sul cluster dell'arco Nord adriatico con i porti principali di Ravenna, Venezia e Trieste che registrano numerose linee SSS e, per ciascuna linea, un'offerta crescente di corse. Le proiezioni dei flussi col quadrante del Nord Est europeo interessano altresì, come osservato, l'attraversamento terrestre del corridoio padano in provenienza e destinazione dai principali porti dell'arco ligure (Genova, Savona, Vado) ed a volte con relazioni col porto transhipment di Gioia Tauro per le connessioni bidirezionali con l'estremo oriente per il traffico container lungo il corridoio tirrenico;
- l'import-export del quadrante Sud-Est (Grecia, Turchia, Libano, Egitto, Siria, Arabia Saudita) che vedono nel cluster di alcuni porti meridionali il fulcro dei flussi (Brindisi, Bari, Catania);
- l'import-export tra l'Italia e il Mezzogiorno con i Paesi ed i porti del Nord Africa e del quadrante Sud Est euroasiatico attraverso i porti del medio-basso Tirreno.

In particolare, con riferimento agli scambi commerciali tra il Nordest dell'Italia e l'Europa e il Nord Africa, si rileva che l'export italiano è aumentato del 30% passando da 91 a 119 miliardi di euro dal 2009 al 2012. Nello stesso periodo, dal Nordovest verso le stesse destinazioni, l'export è aumentato del 31,5% passando da circa 118 a 155 miliardi di euro (40,3% dell'export nazionale). Se includiamo il resto dell'Italia, Mezzogiorno compreso, si passa da 268 a 385 miliardi di euro e di questi un parte è data dalle esportazioni italiane che ricorrono alle vie del mare che risultano numerose dai porti dell'Italia meridionale per il Nord Africa, la Grecia, la Turchia, etc.

Da rilevare che l'Italia è il paese dove si registrano alcune eccedenze, nel senso della sotto o totale inutilizzazione, a causa di un numero eccessivo di interporti pari a 22, di cui solo 3 importanti, e di porti commerciali principali pari a 25. Solo una politica europea e italiana dei trasporti e della logistica, basata sui cluster, potrà comportare un maggiore ricorso all'economia del mare per meglio armonizzare sinergicamente la consistente rete di porti e interporti. È necessario mettere a sistema le infrastrutture portuali e logistiche e le procedure terminali e doganali (vedi l'esperienza olandese) per conseguire aumenti di produttività dei singoli cluster italiani in perenne competizione con altri cluster intermediterranei. In definitiva, L'UE dovrebbe promuovere l'armonizzazione delle pratiche doganali per evitare situazioni di concorrenza impropria tra i cluster europei.

Con riferimento all'Italia, è importante sottolineare l'assoluta mancanza di politiche volte a valorizzare le aree retro portuali, dove è presente l'ormai storico dismesso industriale riscontrabile in tutti gli ambiti portuali di antico impianto che mostrano un elevato potenziale uso logistico; anche di fronte al fatto che le industrie italiane producono sempre più servizi logistici a valore, dove l'assemblaggio costituisce il maggiore business e la prossimità al porto di aree logistiche attrezzate un'enorme facilitazione nei flussi import-export: si importano via mare materie prime e semilavorati per la lavorazione (o il semplice perfezionamento attivo) e si esportano prodotti finiti, o ancora beni intermedi, con alti benefici di reddito e occupazione. Le esportazioni possono trovare in tale sistema una forte convenienza per il fatto di mettere a fattor comune in piattaforma retroportuale, in relazione a più imprese anche di diversi settori produttivi presenti in un'area vasta, le funzioni logistiche comuni, che pesano notevolmente sui costi delle singole aziende, quali controllo qualità, confezionamento, etichettamento, gestione ordini, *contract logistics*, stoccaggio, etc.

Accanto al modello di distretto industriale monoprodotto composto dalle PMI viene proposto in relazione allo SSS un modello plurisetoriale di area vasta collegata ad un porto, dando così luogo alle Filiere Territoriali Logistiche, proposte recentemente per l'economia del Mezzogiorno dalla Svimez, volte al trasferimento non delle singole aziende industriali, ma delle sole funzioni logistiche in piattaforma retroportuale dedicata per aumentare il vantaggio competitivo del *made in Italy* nelle attività di export, soprattutto nei settori dell'agroalimentare presenti nel Mezzogiorno.

Altro comparto su cui intervenire con idonei incentivi è il superamento, tutto italiano nelle attività import-export, del modello franco fabbrica o FOB (*free on board*), modello culturale di comportamento difficile da cambiare, che vede l'economia italiana rinunciare ai prezzi franco destino CIF (*cost, insurance and freight*) inclusivi delle attività di trasporto e logistica, e la stima di tale sottrazione all'economia italiana è di circa 8 miliardi di euro, come risulta altresì dal deficit della Bilancia dei Trasporti che, nei

saldi dei singoli modi di trasporto, mostra un pesante saldo negativo come risulta dalla Bilancia dei Pagamenti alla voce Trasporti elaborata dalla Banca d'Italia. In realtà il dato sembra alquanto sottostimato a causa di voci inclusive del *traslog* ma aggregate in altri servizi, e non si comprende perché detto documento della contabilità ufficiale dello Stato non debba essere elaborato con il concorso dell'Istat che dispone da sempre di un patrimonio di statistiche sui trasporti.

In definitiva, nelle attività *traslog* (trasporti e logistiche) gli attori e i porti del Mezzogiorno potrebbero assumere un ruolo strategico con impatti positivi sull'occupazione e le esportazioni (tabella 2).

#### Bilancia dei pagamenti dei Trasporti per modo (milioni di Euro)

Voice	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Credits</b>						
Sea	5.074	5.158	3.752	4.782	4.116	4.176
Air	5.044	3.995	2.961	3.275	3.796	3.974
Road	2.869	2.975	2.328	2.848	2.805	2.615
Rail	171	167	149	148	156	146
<b>Total</b>	<b>13.159</b>	<b>12.295</b>	<b>9.190</b>	<b>11.053</b>	<b>10.874</b>	<b>10.912</b>
<b>Debits</b>						
Sea	8.283	7.620	4.667	6.905	6.057	5.662
Air	6.527	7.139	6.819	7.036	7.513	7.708
Road	4.307	4.509	3.800	4.795	5.080	4.821
Rail	608	379	339	414	381	322
<b>Total</b>	<b>19.725</b>	<b>19.647</b>	<b>15.624</b>	<b>19.150</b>	<b>19.030</b>	<b>18.513</b>
<b>Sail</b>						
Sea	-3.209	-2.462	-916	-2123	-1.940	-1.486
Air	-1.482	-3.143	-3.858	-3.761	-3.717	-3.734
Road	-1.438	-1.534	-1.471	-1.947	-2.274	-2.206
Rail	-437	-213	-190	-266	-225	-176
<b>Total</b>	<b>-6.566</b>	<b>-7.352</b>	<b>-6.435</b>	<b>-8.097</b>	<b>-8.156</b>	<b>-7.602</b>

Tabella 2 - Fonte: Banca d'Italia

Si sostiene che i progetti dell'Unione Europea sui corridoi *TEN-T* siano nati per meglio unire l'Europa. Orbene, sin dal Libro Bianco del 1992 sulla politica comunitaria dei trasporti, si è compreso che lo scenario dei flussi internazionali (ed europei) mutava grazie allo sviluppo dello SSS. Prima della crisi risultava di segno positivo ogni indicatore economico, ma dopo cinque anni dall'inizio della crisi, le soluzioni per la ripresa sembrano ancora lontane. Bisogna allora comprendere che i Paesi del Maghreb e del Sud Est euroasiatico costituiscono un'opportunità unica per i paesi del Sud dell'Europa, Italia e Mezzogiorno soprattutto.

L'UE sembra ancora dominata, nelle politiche dei trasporti, dai Paesi i cui porti costituiscono il Northern Range cioè un cluster attrattivo per i flussi di container in relazione

al commercio con l'estremo oriente. Tuttavia risulta ancora una sostenibilità infrastrutturale dei corridoi insufficiente a soddisfare la crescente domanda di trasporto nei flussi di merci Nord-Sud e viceversa fino al 2020. La domanda potrà allora essere meglio soddisfatta dal concorso strategico dello SSS che sosterrà funzionalmente l'azione dei corridoi *TEN-T* surrogando, anche se solo in parte, strade e ferrovie che tenderanno a ridurre il proprio peso grazie all'apporto dello SSS.

#### Flussi marittimi tra aree continentali (TEU 2012)



Figura 6 - Fonte: Containerization International, 2014

La geografia dei traffici intercontinentali vive una stagione di cambiamenti: la rotta prevalente è quella del *Far East* quale nuova frontiera del commercio mondiale, che raggiunge il Mediterraneo attraverso il Canale di Suez ed è alimentata dalle economie dell'Estremo Oriente. Per detti flussi, l'Europa continua ad essere raggiunta soprattutto dai porti del Northern Range, che movimentano il 60% delle merci con destinazione Nord, Centro e Sud Europa. Rispetto a ciò, il Mar Adriatico si presenta come corridoio naturale di penetrazione alternativa verso le aree centrali dell'Europa direttamente connesse con il Canale di Suez.

Il sistema portuale dell'arco Nord Adriatico potrebbe risultare conveniente per i flussi bidirezionali con il Centro e il Nord Europa, ma più ancora diventare l'accesso privilegiato per le merci provenienti dal *Far East* e dirette ai mercati dell'Europa centro-orientale. I vantaggi, rispetto alle rotte del Northern Range, consistono in cinque giorni in meno di navigazione rispetto ai tempi di percorrenza (una nave *full container "pendulum"* da 15.000 TEU costa circa 100.000 dollari al giorno) e nel risparmio energetico in quanto, ad esempio, per ogni container movimentato da Monaco via Venezia risulta una riduzione di 135 kg. di CO<sub>2</sub> rispetto alla movimentazione via Amburgo.

Nella tabella seguente emerge il ruolo dei flussi diretti al quadrante Nord Est dell'Europa, attraverso i porti dell'arco adriatico (NAPA, Associazione dei Porti del Nord Adriatico).

#### Previsioni di traffico attraverso i porti dell'arco Nord Adriatico al 2030

	2010	2015	2020	2030	Increase 2010-30
NAPA	1,3	1,7	4	6	348%
Northern Range	20,4	24,9	25,7	31,5	52%
Tyrrhenian	3,6	4,2	4,9	6	68%
Black Sea	0,3	0,4	0,5	0,7	112%
Other	5,3	6,5	7,7	9,5	81%
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>37,6</b>	<b>42,8</b>	<b>53,5</b>	<b>73%</b>

Tabella 3 - Fonte: North Adriatic Ports Association, 2014

In tale quadro risultano allora fondamentali i trasbordi mare-mare negli *hub transhipment* ed i trasbordi mare-terra, con dominanza delle tratte marittime negli itinerari comodali prescelti, oltre alla corrispondente riduzione dei traffici sulle reti stradali e ferroviarie transeuropee, come risulta dalla seguente tabella 4 che mostra le quote di container nelle principali regioni portuali euromediterranee.

#### Quote di traffico container nelle principali regioni portuali europee e mediterranee

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Northern Range	37,7	37,6	37,7	37,6	36,2	36,6
Western Mediterranean	10,8	10,9	10,8	11,6	12,8	12,7
Eastern Mediterranean	12,5	13,2	13,2	13,4	15,0	15,0
Northern Mediterranean	6,5	6,2	6,1	6,0	6,1	6,2
Central Mediterranean	9,1	8,4	8,2	8,0	9,0	7,9
Atlantic	4,6	4,6	4,2	4,1	4,0	4,0
Baltic and Scandinavia	6,5	6,9	7,3	7,2	6,2	7,1
GB and Ireland	10,2	9,8	9,5	9,0	8,7	8,6
Black Sea	2,1	2,5	3,0	3,2	2,0	2,0
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

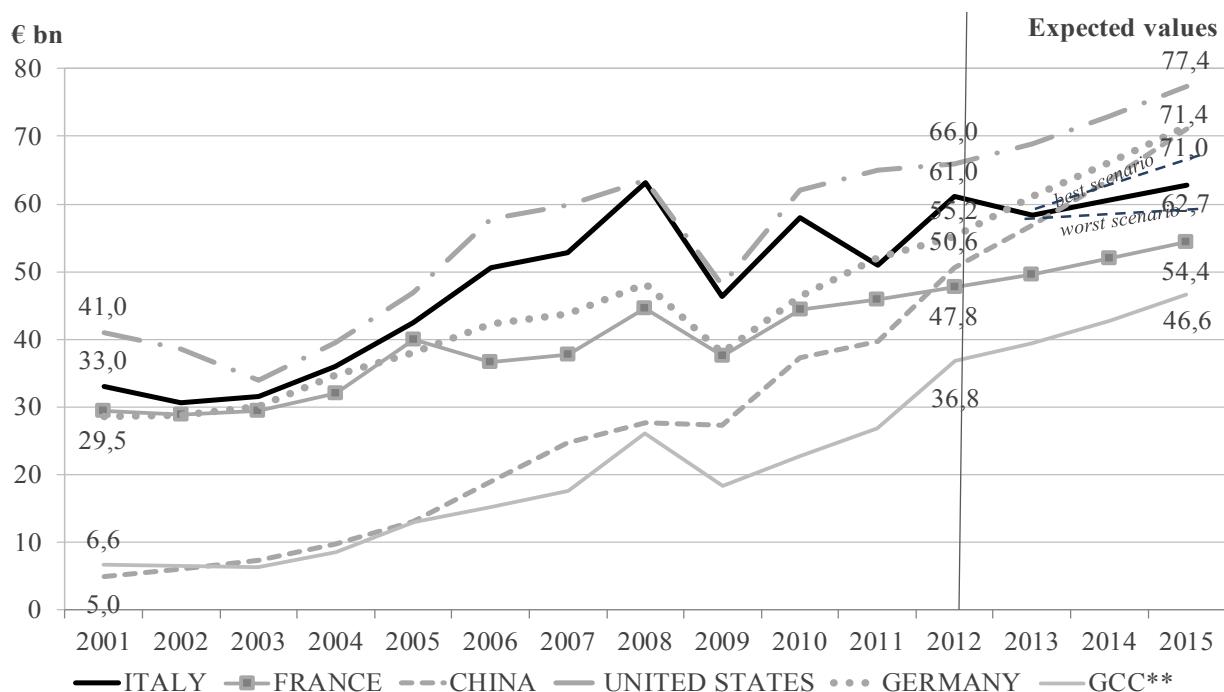
Tabella 4 - Fonte: Elaborazioni da European Sea Ports Organisation, 2012

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo generano importanti opportunità per l'Italia ed il Mezzogiorno. Infatti l'interscambio commerciale (import ed export) tra Italia e Area Med è aumentato del 76,8% tra il 2001 e il 2013 (58,3 miliardi di euro). Secondo le stime SRM, nel 2013 con 58,3 miliardi di euro di interscambio commerciale, l'Italia è, dopo Germania (61,2 miliardi) e Stati Uniti (68,9 miliardi), il principale partner commerciale dell'Area Med.

A conferma della crescente importanza dell'Area Med, l'incidenza sul totale dell'interscambio italiano con l'estero è cresciuta dal 6,2% del 2001 al 7,7% del 2013 (in recupe-

ro dopo la flessione registrata nel 2011). Segue ad una certa distanza la Francia dove l'Area Med pesa per il 5,2% del commercio estero totale.

**Interscambio totale (import + export) con l'Area Med.  
I principali partner internazionali, 2001-2013 e proiezioni al 2015**



\* Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti.

Grafico 3 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Eurostat, ISTAT e UNCTAD

D'altro canto, il ritmo di crescita di queste economie (mediamente intorno al 3% nel 2012 per i 9 paesi dell'Area Med, ad esclusione del Libano), è previsto in aumento nel prossimo futuro, fino a portarsi in prossimità del 4% medio in Tunisia e Marocco. Tra il 2001 e il 2013 l'interscambio tra il Mezzogiorno e l'Area Med è cresciuto del 32,5% e l'Area Med, in termini di interscambio, mostra per il Mezzogiorno un valore quasi triplo rispetto alle restanti macro-regioni del Paese (15,5% contro il 5,5% del Centro; il 6,2% del Nord-Ovest; il 5,4% del Nord Est).

Altrettanto importanti risultano i rapporti economici tra Europa e Nord Africa. Infatti, il peso dell'interscambio tra l'Unione Europea (UE27) e il Nord Africa (NA) è più che raddoppiato negli ultimi dieci anni, passando da 57 mld di euro nel 1999 a 136 nel 2010. L'Italia è il primo paese tra quelli UE per l'interscambio in valore con il NA (37,8 mld di euro nel 2010) e secondo per l'export (13,4 mld di euro), con dinamiche di crescita molto marcate visto che in soli cinque anni l'export verso il Nord Africa dal Mezzogiorno è quasi raddoppiato come dalla seguente tabella.

**Peso delle esportazioni italiane verso i singoli paesi dell'area Nord Africana sul totale esportato verso l'area (valori %)**

	2007	2008	2009	2010	2011 January-June
Algeria	18,5	22,8	22,4	21,5	27,6
Egypt	21,5	22,0	22,6	22,0	23,0
Lybia	16,3	20,0	21,1	20,2	7,6
Morocco	14,5	12,8	11,9	10,7	13,9
Tunisia	29,2	22,4	22,0	25,6	27,9

Tabella 4 - Fonte: Elaborazioni DGSP-I su dati Istat

Pertanto la crescita dei Paesi del Maghreb, dopo il calo del 2011, registra aumenti in Libia (+104,5% nel 2013) e in Tunisia (+3,6% nel 2012) con scambi commerciali in netta ripresa. Le prospettive di crescita per il 2013 e 2014 risultano positive per i Paesi colpiti in via diretta o indiretta dai rivolgimenti politici.

**Crescita (%) del PIL reale**

	2009	2010	2011	2012	2013E	2014E
<i>Countries directly concerned</i>						
Egypt	4,5	5,6	-0,8	3,2	2	3
Lybia	-0,7	5	-62,1	104,5	-5,1	25,5
Tunisia	3,1	2,9	-1,9	3,6	3	3,7
<i>Countries indirectly affected</i>						
Algeria	1,7	3,6	2,6	3,3	3,1	3,7
Morocco	4,8	3,6	5	2,7	5,1	3,8

Tabella 5 - Fonte: Elaborazioni dell'autore su dati ICE

Parallelamente risulta la crescita dei flussi verso il quadrante sud euroasiatico come risulta dalle dinamiche rappresentate nel grafico 4 e nella figura 7. Il grafico 4 espone la dinamica della crescita degli scambi commerciali in esportazioni + importazioni espressi in numeri indici dal 2000 al 2010. Per ciascun anno, i singoli istogrammi, rappresentano, rispettivamente, l'Europa dell'Est, il Sud Mediterraneo e l'intera EU. Si può agevolmente notare la dominanza degli scambi dell'area Sud Mediterraneo.

### Crescita dello scambio commerciale per aree (Numeri Indici, 2000=100)

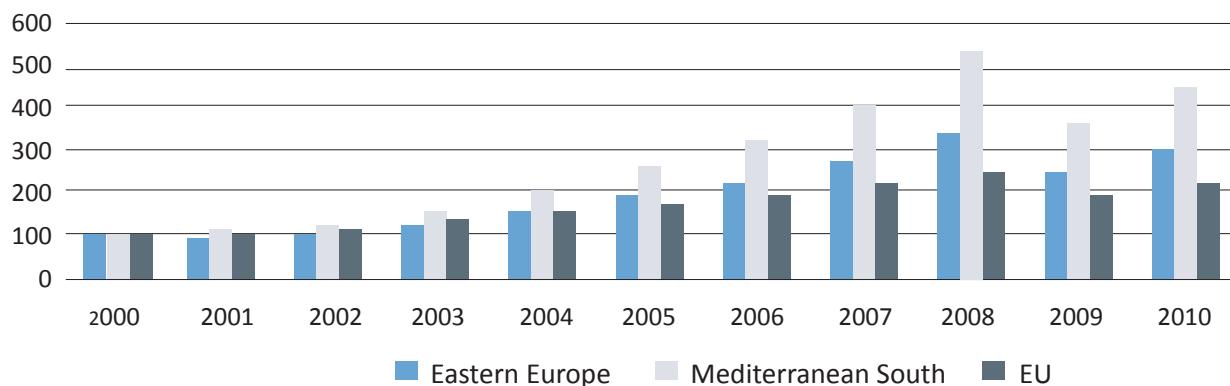


Grafico 4 - Fonte: WTO

La figura 7 conferma la rilevanza strategica dei flussi in export dall’Europa verso i mercati dei paesi rivieraschi Sud Mediterranei che sono cresciuti del 4% in media all’anno dal 1999 al 2010 e verso i paesi del quadrante Nord-Est, cresciuti del 7% in media all’anno nello stesso periodo.

**Crescita media annua delle esportazioni dall’Europa verso i mercati del Mediterraneo del Sud e dell’Europa dell’Est (tonnellate)**

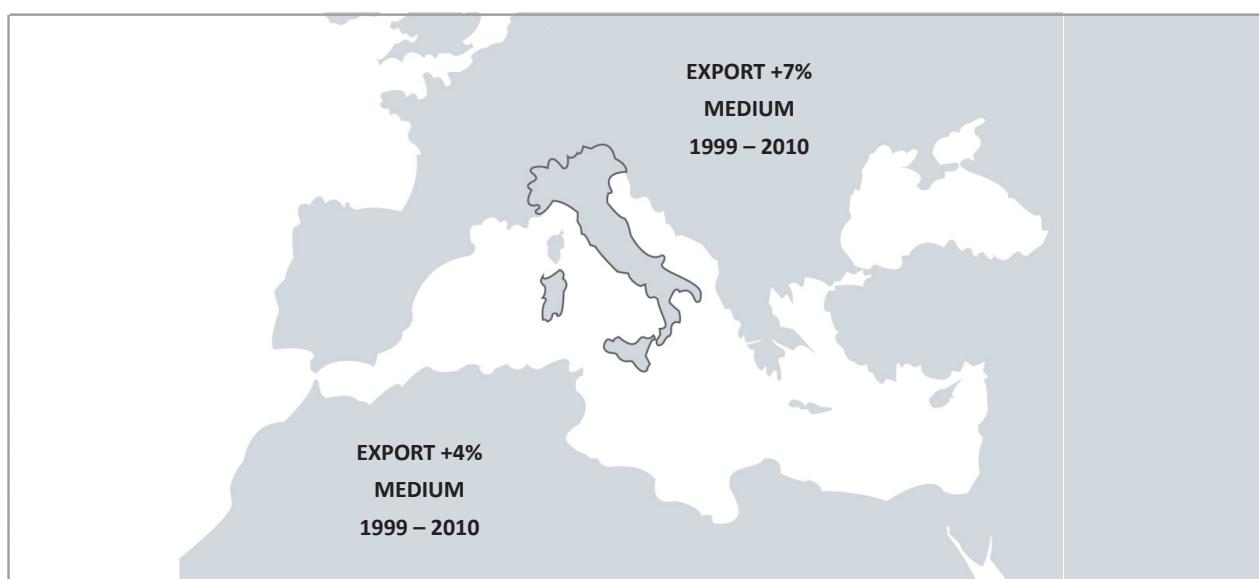


Figura 7 - Fonte: Eurostat

In definitiva l’Italia, pur essendo una penisola, è assimilabile di fatto ad una quasi isola essendo bagnata per i ¾ dal mare. Non a caso è stata definita la piattaforma logistica geografica naturale al centro del Mediterraneo ed a supporto del quadro generale dei flussi che interessano diversi continenti. Ma in tal senso poco o nulla fino ad ora si è fatto da parte della *governance* italiana ed europea.

Guardando ai dati dei flussi intercontinentali di *TEU* emergono sempre più nettamente due dominanti cluster portuali dove, tra l'altro, i paesi interessati prevedono e realizzano importanti investimenti: il cluster del Southern Range con la filiera dei principali porti quali Algeciras, Tanger Med, Port Said, Gioia Tauro, Taranto, Pireo, Mersin, etc. ed il cluster del Northern Range con i porti principali di Rotterdam, Bremerhaven, Amburgo, Anversa, Le Havre, etc.

Si può notare che il Southern Range cresce di più in termini relativi negli ultimi anni, pur risultando in valori assoluti maggiore il Northern Range. Con riferimento all'Italia, sembra paradossale che alcuni container transitino, dopo Suez, via Gibilterra verso i porti del Northern Range per raggiungere, ad esempio, Napoli via terra dal Nord Europa, sebbene la nave *full container* transiti ad una distanza enormemente più breve rispetto a Rotterdam. Basterebbe un semplice trasbordo da Gioia Tauro per ridurre le distanze.

Da tutto quanto sopra detto risulta confermata la tendenza che vede tramite il ricorso allo SSS, trasformarsi il modello dei flussi da eurocentrico a intermediterraneo con proiezioni verso i quadranti Nord-Est, Sud-Est e Nord Africa. E la figura 8 riguardante il confronto dei flussi di container intermediterranei dal 2011 al 2012 nei principali *Terminal Container Shipping Port*, conferma la tendenza verso il superamento della crisi.

#### Flussi e incrementi dei porti container intermediterranei (TEU 2011-2012)

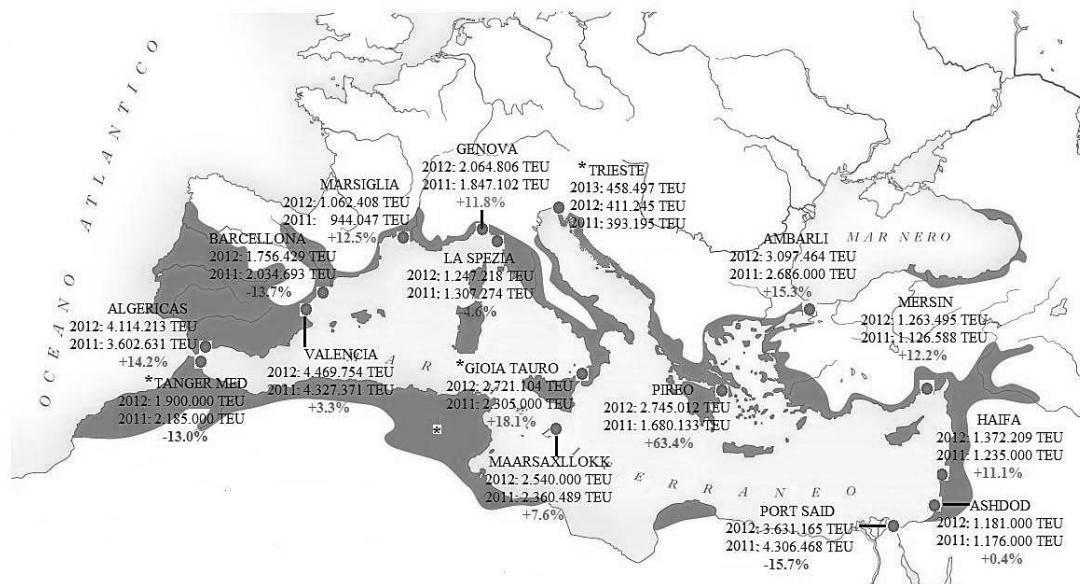


Figura 8 - Fonte: Containerization International, 2014

In definitiva, è possibile rappresentare nella figura 9, con una forma a “C” e i connessi flussi bidirezionali, le tendenze del modello dei flussi intermediterranei che, grazie allo sviluppo dello SSS, da “eurocentrico” si trasforma in “euromediterraneo”.

## Modello dei flussi intermediterranei



Figura 9 - Fonte: Elaborazione dell'autore

## Considerazioni conclusive

Le conclusioni possono così riassumersi:

- lo scenario dei flussi sposta il proprio baricentro da un modello nordeurocentrico a un modello intemediterraneo;
- nel quadro dei flussi interessanti il Mediterraneo, lo SSS risulta più incisivo nella scelta di itinerari co-modali con tratta marittima dominante nello scambio modale mare-terra per conseguire un minor *total logistic cost*;
- il modello dell'export-import italiano, per l'assenza di cultura logistica, è quasi sempre franco fabbrica e quasi mai franco destino. Si rinuncia così nei prezzi finali a destino al governo della filiera trasporti-logistica da cui dipende sempre più nei progetti industriali innovativi la filiera merceologica, ma soprattutto si rinuncia al valore logistico anche nei concetti innovativi di rete valore e corridoio valore questo modello culturale di comportamento, pertanto difficile da mutare, si ripercuote sul deficit della Bilancia dei Trasporti con saldo negativo nella Bilancia dei Pagamenti;
- utilizzare le enormi aree del dismesso industriale retroportuale da idoneizzare ad aree dedicate alla logistica ed alla creazione di valore nelle attività di import-export in regime defiscalizzato per la cresita dell'occupazione e delle esportazioni delle ecellenze italiane, in specie nel settore agroindustriale e sull'esempio dell'esperienza olandese dei *distripark*;
- promuovere l'interesse degli investitori esteri, ad esempio i Fondi Sovrani, alla gestione completa delle sudette aree retroportuali che in tutto il mondo conseguono alta redditività e produttività (Olanda, Spagna, Cina, Francia, etc.) e danno luogo a nuova occupazione.

## 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](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](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](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