

Il Mediterraneo nella geopolitica dei traffici marittimi

PAOLO SELLARI

La questione mediterranea è qui letta dal punto di vista dei trasporti e dei traffici marittimi. Dopo un periodo di crisi, dagli anni Novanta del secolo scorso il Mediterraneo sembrava avviato a uno sviluppo in grado di conferire all'intero sistema marittimo un ruolo fondamentale nel panorama internazionale e di riequilibrare il gap con i porti del Nord Europa. I ritardi infrastrutturali sulle sue sponde, l'ingresso sulla scena delle Company asiatiche e globali hanno determinato, invece, uno stato d'incertezza a causa del quale il Mare Nostrum ha mostrato un'indecisa capacità di reazione. Se si aggiungono i pericoli legati all'ipotesi di apertura delle rotte artiche e delle ferrovie terrestri euroasiatiche, si comprende come i paesi che hanno interessi geopolitici e geoeconomici nel Mediterraneo debbano interrogarsi sul futuro e agire di conseguenza.



La storia delle relazioni marittime su scala globale il Mediterraneo ha vissuto vicende alterne, passando da periodi di splendore a fasi di decadenza. La competizione con altre aree, come quella atlantica o pacifica, è stata sempre accesa e la sua centralità è stata spesso oggetto di studi geopolitici e geoeconomici. L'area mediterranea, dal secondo dopoguerra, ha visto non solo materializzarsi le dinamiche bipolari, ma è anche stata segnata da quelle geopolitiche legate alla faglia culturale/religiosa tra islam e cristianesimo e dal confronto tra sviluppo e sottosviluppo, la cui manifestazione più evidente (e drammatica in molte occasioni) è rappresentata dai processi migratori sud-nord.

Da un'ottica più strettamente geoeconomica è noto come, fino alle grandi scoperte geografiche, il bacino sia stato il centro del mondo che, dal XVI secolo in poi, traslò sulle sponde atlantiche dell'Europa. Il Mediterraneo fu progressivamente escluso dai grandi

e ricchi traffici con le colonie del continente americano, registrando un forte declino dell'intero sistema portuale e assumendo una posizione periferica nei traffici marittimi mondiali. L'apertura del canale di Suez, nel 1869, garantì il notevole accorciamento delle rotte che collegavano Europa e Oriente e favorì la rivitalizzazione dei traffici del Mediterraneo, anche se molti paesi del bacino, per difficoltà economiche e politiche, non furono in grado di trarne vantaggio.

Solo dopo la Seconda guerra mondiale si manifestò una trasformazione funzionale dei porti mediterranei dovuta, essenzialmente, ai flussi petroliferi sui quali si fondò gran parte dello sviluppo economico dei paesi della riva settentrionale. I decenni successivi, infatti, furono caratterizzati da quello che Alberto Vallega, nella *Teoria stadiale* sugli effetti territoriali delle trasformazioni del commercio via mare, individua come passaggio dalla fase «mercantile» a quella «industriale» nella quale i porti, non esclusi quelli mediterranei, furono coinvolti in un significativo cambiamento, diventando rapidamente aree marittime a forte vocazione industriale (MIDAs – Maritime Industrial Development Areas).

Alla fine degli anni Settanta, dopo l'ingresso sulla scena dei trasporti marittimi mondiali del container, della riapertura del Canale di Suez successivamente alle vicende belliche mediorientali (la Guerra dei sei giorni e la Guerra del Kippur) e dell'affermazione di nuove rotte circumplanetarie facenti perno sulle nuove economie estremo-orientali, il Mediterraneo acquisì un'importanza strategica per la posizione geografica intermedia tra le grandi aree generatrici di traffico commerciale. Ruolo che si è via via rafforzato negli anni seguenti, fino a consacrarsi definitivamente intorno alla metà degli anni Novanta grazie all'adeguamento e alla modernizzazione della gestione dei terminali portuali, soprattutto italiani e spagnoli, secondo i nuovi modelli organizzativi propri dell'imprenditoria privata. Molti porti della sponda settentrionale furono inseriti tra gli scali dei servizi *round the world* favorendo l'affermazione del *transshipment* che ha rivoluzionato la struttura dei trasporti marittimi nell'intero bacino. Le nuove rotte, disegnate dalla globalizzazione e i nuovi sistemi logistici fondati sul sistema *hub-spoke*, ne esaltarono il ruolo di connessione tra il mercato asiatico e quello «atlantico» (nord europeo e americano). Tale sistema, prendendo a modello il trasporto aereo deregolamentato del Nord America, presuppone due categorie di navi e definisce due differenti tipologie di porti: da un lato, quelli *hub* di *transshipment* (come Gioia Tauro, Valencia, Malta, Alge-

ciras) ovvero gli scali di destinazione delle grandi navi portacontainer dai quali il traffico defluisce verso altri porti con navi più piccole (*feeder*); dall'altro, i porti *gateway* (Marsiglia, Genova, Barcellona), collocati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine e destinazione delle merci.

È importante sottolineare come, nel flusso logistico, sia di fondamentale rilievo l'ottimizzazione degli elevati investimenti nelle flotte (si pensi, ad esempio, che molte navi oggi sono in grado di trasportare fino a 15mila contenitori) che impongono la riduzione dei tempi di viaggio e soprattutto del *transit-time* nei porti. Ne scaturisce una rigorosa selezione dei porti hub da parte delle Compagnie di navigazione che richiedono efficienza, produttività e accessibilità agli scali. È questo il principale motivo dell'accesa competizione tra porti hub e tra interi sistemi. Nel caso del Mediterraneo alcuni porti vengono marginalizzati dalla mancanza di alcuni dei fattori menzionati: è stato il caso, ad esempio, dello scalo di Gioia Tauro, abbandonato dalla Maersk nel 2011 a favore di Port Said poiché ritenuto poco competitivo sul fronte dei costi e dell'efficienza. In definitiva, la competizione tra porti si è trasformata in competizione tra compagnie di trasporto. Scali di una stessa regione diventano facilmente sostituibili gli uni agli altri ed entrano in concorrenza con altri situati sia sulla stessa rotta sia sullo stesso fronte marittimo. Lo sviluppo dei corridoi intermodali ha ampliato l'area geografica di riferimento dei grandi porti determinando una sovrapposizione degli hinterland e intensificando, pertanto, la concorrenza anche tra scali con il medesimo retroterra.

MEDITERRANEO E MARE DEL NORD: UNA PARTITA IMPOSSIBILE?

Si è accennato all'importanza della rotta round the world, lungo la quale viaggia la maggior parte delle portacontainer del pianeta: quella tra Asia, Europa e Nord America, che oggi movimentata oltre un terzo del commercio marittimo mondiale. Questa rotta ha presentato un tasso di crescita del 300% nel periodo 2000-2008, prima del calo determinato dalla crisi economica globale. Nel Canale di Suez sono transitati nel 2012 oltre 40 milioni di container. Un dato significativo per comprendere, ancora di più, il coinvolgimento del Mediterraneo nei traffici commerciali globali avvenuto già dalla seconda metà degli anni Novanta del secolo scorso e che ha concesso

al fronte portuale sud europeo una significativa ripresa della quota di mercato come 'porta d'ingresso' continentale per le merci asiatiche, a discapito dei porti del Mare del Nord (*Northern Range*), per decenni leader incontrastati, grazie a una maggiore efficienza e agli innegabili vantaggi di natura geografico-morfologica e insediativa che ne hanno favorito la connessione con l'entroterra.

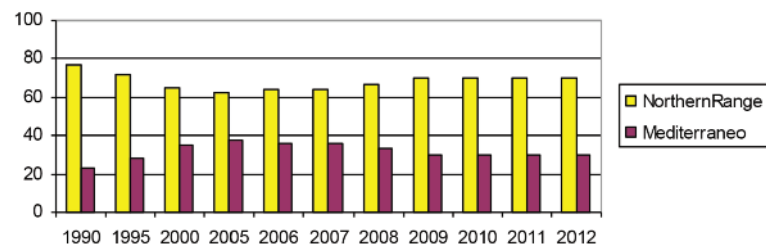


Figura 1. Evoluzione quote di mercato *Northern Range*-Mediterraneo. Fonte: elaborazione su dati Confetra e Eurostat, 2013.

Tuttavia, lo scenario positivo cui i porti mediterranei potevano aspirare non si è, in definitiva, realizzato [figura 1]. Il problema, essenzialmente, sta nella mancanza di coordinamento tra scali, che restano per lo più concorrenti tra di loro. Quelli del fronte settentrionale europeo, nello svolgimento sinergico di tutte le attività (porto industriale, hub-container, gateway, passeggeri), sono in grado di incrementare la competitività dei singoli elementi. Rotterdam è l'esempio più evidente: i suoi circa 80 km di banchine, otto terminal container, sette terminal *ro-ro*, 20 terminali per rinfuse liquide, danno l'idea di come il gap tra Mediterraneo e Northern Range sia, almeno nel breve periodo, incolmabile. Il progressivo consolidarsi di inutili duplicazioni e la mancanza di processi di integrazione hanno favorito azioni speculative da parte delle grandi compagnie di trasporto internazionali che negli ultimi anni, come sottolineato, si sono di fatto impossessate dei porti mediterranei ridefinendo rotte marittime e assetti territoriali, ponendoli in una condizione di concorrenzialità esasperata che non ne garantisce scenari di sviluppo economicamente sostenibili.

Il risultato è stato che i porti settentrionali movimentano ancora oggi, nel complesso, circa il 70% dei container per il mercato europeo. Le motivazioni, sinteticamente, possono ricondursi:

- alla generazione di volumi di carico e di volumi economici nell'Europa centro-settentrionale, che è pari al 65% del totale continentale;

- alla difficile permeabilità della barriera alpina che non consente ai porti mediterranei di capitalizzare il vantaggio temporale nelle rotte round the world;
- all'esistenza di corridoi multimodali e naturali (vie fluviali e idrovie);
- alle economie di scala realizzate dal gigantismo navale che caratterizza i traffici tra Nord Europa e Sud est asiatico;
- alla capacità dei porti del Nord di combinare le loro attività di transhipment con la funzione di gateway.

Il livello di efficienza nei porti del Nord, nei quali agiscono operatori intermodali e logistici globali, è molto più elevato rispetto al Sud, dove la catena del trasporto risulta spesso segmentata e gestita da piccole imprese o da imprese pubbliche che operano in un unico sistema. I porti settentrionali continuano ad ampliare il loro gradiente verso aree interne sempre più vaste, mentre i principali porti del sud tendono a servire esclusivamente i mercati locali e regionali.



Figura 2. Retroterra delle regioni portuali europee. Fonte: Isfort, 2011.

La figura 2 identifica cartograficamente l'area di sovrapposizione tra retroterra portuali mediterranei e quelli del Mare del Nord evidenziando, in particolare, come i flussi generati dall'area economica padana realizzino le maggiori convenienze transitando per i porti anseatici. Questo paradosso scaturisce non soltanto dalla differente dotazione infrastrutturale dell'entroterra nord europeo ma, soprattutto, dalle qualità organizzative, dalla cultura logistica, dall'affida-

bilità del sistema nordeuropeo che garantisce alle imprese certezza sui tempi e sui costi. Il caso italiano evidenzia una criticità e scenari non proprio luminosi per una portualità che opera in un sistema eccessivamente burocratizzato e non coordinato. L'Italia settentrionale, in particolare, l'area più importante per l'economia nazionale, rischia di essere una regione marginale dell'articolato retroterra economico dei porti del Northern Range, con riflessi negativi sulla competitività delle imprese italiane costrette a sopportare oneri di trasporto maggiori. Il sistema portuale italiano ha visto calare la sua quota di mercato europea dall'11,5% nel 2005 al 9,3% nel 2010, evidenziando, appare chiaro, come abbia saputo sfruttare poco, anche nel periodo della sua miglior espansione, la propria collocazione geografica. In un contesto globalizzato e fortemente competitivo, il riequilibrio tra i due fronti marittimi, ipotizzato alla fine del secolo scorso, sembra assai improbabile. La globalizzazione ha accelerato i processi di concentrazione che si sono manifestati laddove il sistema ha mostrato maggior affidabilità e competitività e ha evidenziato, con chiarezza, che la variabile 'geografica' da sola può essere insufficiente se non associata a un quadro globale di efficienza, qualità logistica, decisionismo e coerenza politico-territoriale, ma piuttosto alimenta quel processo di 'colonizzazione' dei porti, già avviato dalle grandi compagnie di navigazione, con pericolosi effetti deterritorializzanti.

IL TRANSHIPMENT. OPPORTUNITÀ E RISCHI

Circa 20 dei 100 più grandi porti del mondo sono esclusivamente di transhipment complementari e non competitivi rispetto ai porti tradizionali.

La tabella che segue sintetizza la quota di transhipment nei principali porti europei e mediterranei e l'evoluzione della graduatoria di questi ultimi. Relativamente al contesto mediterraneo si evince come i maggiori porti mostrino un'alta percentuale di transhipment, con l'eccezione di Valencia la cui quota è del 58% grazie al discreto flusso di merci dirette via terra verso l'entroterra spagnolo. Invece, per quanto riguarda gli altri hub del mediterraneo Occidentale, il dato si attesta su livelli decisamente più elevati (Tangeri 90%, Algeciras 83%, Gioia Tauro 97%, Malta 95%).

Northern Range		Southern Range		Porti Hub /Mediter.	
Le Havre	26%	La Spezia	10%	Tangeri	90%
Anversa	37%	Livorno	7%	Algeciras	83%
Rotterdam	30%	Genova	6%	Gioia Tauro	97%
Brema	61%	Barcellona	34%	Valencia	58%
Amburgo	34%	Marsiglia-Fos	8%	Malta-Marsaxlokk	95%

Quota del transhipment sul totale dei traffici.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati Autorità Portuali, 2011.

Rispetto alle attività portuali tradizionali, il transhipment configura, per la sua natura di esclusiva movimentazione delle merci all'interno delle banchine portuali, una quasi completa dissociazione tra porto e territorio. Questo, insieme alla facoltà delle compagnie di navigazione di scegliere in maniera del tutto autonoma i propri hub, rende i porti di transhipment sempre più indipendenti dalle politiche degli stati di appartenenza. La competizione tra scali si è dunque trasformata in competizione non tra territori ma tra compagnie di trasporto le quali, attraverso le loro decisioni, possono determinare in modo significativo le sorti di intere aree. Porti di una stessa regione diventano facilmente sostituibili ed entrano in concorrenza con altri situati sia sulla stessa rotta sia sullo stesso fronte marittimo. Tale aspetto ha rilevanti ricadute dal punto di vista geopolitico e geoeconomico. Si va delineando anche in un settore come quello portuale, strategico per le politiche di un singolo paese, una pericolosa tendenza alla delocalizzazione delle attività e/o alla concentrazione laddove i fattori 'produttivi' siano migliori.

Descrivere uno scenario futuro e una traiettoria geopolitica per un macrosistema marittimo come quello mediterraneo non è facile, proprio perché le scelte sono rimesse ad attori non istituzionali. Certamente lo Stato ha l'obbligo di intervenire a supporto dell'offerta e della competitività, ad esempio attraverso l'infrastrutturazione dei retroterra per quanto riguarda i porti gateway e attraverso un'attenta osservazione delle dinamiche relative al costo del lavoro (che nel caso del Mediterraneo resta uno dei fattori vincenti, ad esempio, dei porti nordafricani).

Si tratta di azioni volte a contrastare quel fenomeno che tende a configurare una sorta di 'Mediterraneo capovolto' e che ha visto, negli ultimi anni, affacciarsi da protagonisti alcuni porti della sponda africana capaci di attirare l'interesse da parte dei grandi operatori. L'abbandono di Gioia Tauro da parte della Maersk è stato, probabilmente, solo l'inizio di una politica di rilocalizzazione delle

attività marittime che rimette in discussione le gerarchie portuali mediterranee. Tangeri movimentata 3,5 milioni di TEUs (*Twenty-Foot Equivalent Units* – misura standard di volume nel trasporto dei container) e dovrebbe arrivare a quota 5 milioni entro il 2015. Caratteristiche geografiche e morfologiche (la collocazione di fronte a Gibilterra e la profondità dei fondali), insieme a elementi politico-economici (costo del lavoro, fiscalità, facilitazioni negli investimenti), permettono al terminal di candidarsi come principale hub del Mediterraneo. Nei piani del Marocco il terminal di Tanger Med dovrebbe diventare il più importante porto africano, non solo come scalo di transhipment ma, grazie a imponenti realizzazioni infrastrutturali di connessione con l'interno, come gateway per tutta l'area sahariana occidentale e sub-sahariana, rafforzando il ruolo geopolitico di potenza regionale cui il Marocco aspira dai tempi della decolonizzazione dalla Francia.

Altrettanto vale per Port Said, il grande porto egiziano favorito dalla sua prossimità con lo sbocco di Suez. Non va nemmeno trascurata la potenzialità manifestata dai porti del Mediterraneo orientale, in particolare turchi. La tabella in basso evidenzia una decisa crescita delle attività portuali di Ambarli, nei pressi di Istanbul e di Mersin, nell'Anatolia meridionale. Soprattutto il primo presenta grandi potenzialità di sviluppo come hub di transhipment verso il Mar Nero e, dunque, il mercato russo e dell'Europa orientale.

Significative sono, infine, le prospettive di crescita di alcuni scali oggi del tutto marginali ma che hanno attratto investimenti cospicui da parte dei global operators. DP World, il colosso degli Emirati Arabi, ha investito già da qualche anno nella realizzazione di due porti hub – Djendijen in Algeria ed Enfidha in Tunisia – in grado di movimentare 5 milioni di TEUs all'anno. Lo stesso Port Said, grazie all'intervento di Apm e della cinese Cosco, ha previsto piani di sviluppo e investimenti che ne aumenteranno la capacità a 11 milioni di TEUs (la dimensione attuale di Rotterdam).

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ambarli	1.186	1.446	1.940	2.262	1.835	2.540	2.686	3.097
Mersin	596	643	782	844	843	1.024	1.126	1.263
Haifa	1.123	1.053	1.170	1.395	1.251	1.263	1.235	1.361
Port Said	1.521	2.660	2.755	3.187	3.300	3.475	4.306	3.631
Pireo	1.394	1.403	1.373	433	666	885	1.679	2.734

I principali porti container del Mediterraneo Orientale (in migliaia di TEUs).
Fonte: Assoporti, su dati Autorità Portuali, 2013.

UN FUTURO DI PERICOLI E OPPORTUNITÀ

Proprio perché legato a dinamiche globali, il futuro dei traffici marittimi nel Mediterraneo dipende anche dagli scenari che possono essere configurati a seguito di ipotesi (più o meno) realistiche. Ci riferiamo, in particolar modo, agli sviluppi delle rotte lungo l'Oceano Artico e alle direttrici ferroviarie trans-asiatiche.

Nel primo caso – legato indiscutibilmente alle prospettive di scioglimento dei ghiacci polari, secondo cui entro il 2050 l'Oceano artico sarà sgombero dai ghiacci per oltre sei mesi all'anno – i due passaggi, quello a Nord-ovest che costeggia il continente americano e quello a Nord-est, in prossimità delle coste siberiane, potrebbero competere con le rotte oceaniche tradizionali. Il 'passaggio a Nord-est' collega il Mare del Nord con l'Oceano Pacifico, attraversando 3.500 km di acque territoriali russe e lo Stretto di Bering. Il 'passaggio a Nord-ovest' collega l'Atlantico, fra il Labrador e la Groenlandia, con il Pacifico, costeggiando l'arcipelago canadese e l'Alaska, utilizzando anch'esso lo stretto di Bering. Quest'ultimo diventerebbe un *key point* fondamentale nel trasporto marittimo globale, al pari degli odierni Bab el Mandeb o dello Stretto di Malacca. Il traffico marittimo nel Mar Glaciale artico potrebbe riguardare 14 milioni di tonnellate nel 2015 e, secondo lo scenario di massima, 100 milioni nel 2030. La Russia, in particolar modo, acquisirebbe un peso geopolitico nel controllo dei traffici marittimi che nella storia ha sempre ricercato (si pensi all'accesso impedito dagli inglesi all'Oceano indiano) e mai ottenuto. Una potenziale rotta artica significherebbe anche una valida alternativa ai pericoli della pirateria che, anche se in misura minore, rappresenta pur sempre una minaccia per i mercantili. Inoltre, le direttrici artiche garantirebbero una diminuzione dei tempi di navigazione di circa 6-7 giorni rispetto alle rotte sub-asiatiche. In ogni caso, una potenziale riduzione dei flussi verso il Mediterraneo.

Gli entusiasmi e le aspettative che si sono manifestati attorno alla questione sembrano essere più funzionali a garantirsi, per i soggetti coinvolti, un maggior peso geopolitico piuttosto che evidenziare reali e concrete opportunità. Va detto che pure in un trend di scioglimento dei ghiacci, ribadiamo non condiviso universalmente dagli scienziati, lo spazio artico resta un'area nella quale i condizionamenti climatico-ambientali sono notevolissimi, al punto da ritenere necessari adeguamenti strutturali ai vettori che vi andrebbero a operare. La riduzione dei costi, in relazione alla minor distanza, sarebbe compensata da maggiori costi operativi (navi speciali per climi artici, utilizzo delle rompighiaccio, sviluppo di sistemi di assistenza e sicurezza alla navigazione).

Il secondo scenario, in grado di porre un'alternativa alle rotte marittime tradizionali tra Oriente e Occidente, riguarda le direttrici ferroviarie trans-asiatiche (*Eurasian Land Bridge*). Si tratta di progetti che stanno progressivamente e rapidamente prendendo forma sulla base di un comune interesse russo/cinese: da un lato i primi, per i motivi già esposti a proposito dei tracciati artici, andrebbero a gestire flussi logistici che oggi non controllano. I secondi, poiché avrebbero un'alternativa valida ai trasporti marittimi, decongestionerebbero i porti del Mar cinese meridionale e creerebbero opportunità per

lo sviluppo di piattaforme logistiche avanzate nei territori occidentali, in fase di grande espansione economico-demografica. Si svincolerebbero, in sostanza, i siti produttivi della Cina interna (localizzati soprattutto nelle aree di Chengdu e Chongqing) da una complessa catena di trasporto ferrovia-mare, con evidenti riduzioni dei costi finali.


Pur nella complessità della gestione operativa di tracciati terrestri Cina-Europa (non vanno dimenticati i diversi scartamenti tra i vari sistemi ferroviari cinese, russo ed ex-sovietico, oltre alla difficoltà delle operazioni doganali in mancanza di un'area effettiva di libero scambio tra i paesi attraversati), i progetti trans-asiatici sono tanto complessi quanto potenzialmente competitivi, soprattutto in termini temporali (un container da Shanghai a Rotterdam impiega via mare non meno di 30 giorni, mentre via terra ne impiegherebbe meno della metà).

I vantaggi di una soluzione interamente terrestre sarebbe in grado di oltrepassare problematiche economiche e geopolitiche del trasporto marittimo tradizionale: congestione portuale, pirateria e alti costi assicurativi, instabilità dell'area medio-orientale e dell'Egitto, futura saturazione della capacità del Canale di Suez.

Resta tuttavia da verificare, al pari delle ipotesi di trasporti artici lungo le sponde siberiane, l'effettiva operatività di assi ferroviari in contesti assai impervi e climaticamente aspri. Inoltre, lo scenario di massima prevede che la capacità di carico ferroviario potenzialmente più alta non supererebbe il 6% degli interi scambi marittimi tra Cina e Europa. Una quota apparentemente marginale ma che, a ogni modo, è in grado di offrire una valida alternativa alle merci asiatiche, soprattutto quelle ad alto valore aggiunto.

Quale Mediterraneo ci consegnano, dunque, le ipotesi geopolitiche per il prossimo futuro? Certamente non uno scenario drammatico di crisi irreversibile: il bacino del Mare Nostrum ha dimostrato nella storia di sapersi adattare e reagire a situazioni congiunturali negative. Una capacità che è tipica di quelle macroaree che, pur disomogenee, sono legate da patrimoni comuni di carattere storico e culturale. Una capacità che è sintesi di una vocazione di 'unitarietà tra le differenze' e di processi regionali dinamici. Si pensi, ad esempio, all'Adriatico e alla sua centralità durata per secoli, dai fasti di Venezia all'impero asburgico, poi divenuto area di frontiera politica, 'sottomesso' alle logiche del bipolarismo, relegato dalla globalizzazione e dai traffici round the world a 'mare secondario'. Oggi, nel suo fronte settentrionale, mostra segnali di grande dinamismo portuale grazie a processi d'integrazione tra i diversi porti che hanno saputo mettere in rete le proprie competenze e specificità, a favore della creazione di un vero e proprio sistema (Napa – North Adriatic Port Association): cooperazione che, su scala maggiore, è stata consolidata virtuosamente negli anni passati dai porti del Northern Range. Oltretutto, grazie al progetto comunitario (già finanziato) per la realizzazione di un corridoio Adriatico-Baltico, i porti sloveni, croati e del Nord-est italiano verrebbero messi a diretto contatto con un fronte marittimo europeo in grande espansione grazie alle previsioni (ormai realtà) di sviluppo socio-economico di Polonia, Estonia, Lettonia, Lituania, oltre che della Russia. È una prospettiva che dovrebbe rappresentare l'inizio

della collaborazione e della messa in rete anche di più fronti portuali, anche distanti, in un'ottica di rafforzamento reciproco e non di accesa competizione.

Parimenti, ci sembra strategica la realizzazione del corridoio transeuropeo dei due mari (PP24) tra Genova e Rotterdam, così come, su scala nazionale, l'ipotesi di corridoi tirrenico-adriatici che possano creare le premesse reali per un paese come l'Italia che aspira, da decenni, a diventare la 'piattaforma logistica' del Mediterraneo 

BIBLIOGRAFIA MINIMA

- ALPHALINER, *Weekly Newsletter*, Issue 11, 2014, (<<http://www.alphaliner.com>>).
 ASIAN DEVELOPMENT BANK INSTITUTE, *Infrastructure for a Seamless Asia*, Tokyo 2009.
 ASIAN DEVELOPMENT BANK INSTITUTE, *People's Republic of China: Railway Container Transport Development, Technical Assistance Report – Project Number 47065 (9-2013)*.
 ASSOPORTI (<<http://www.assoporti.it>>).
 O. BACCELLI – M. RAVASIO – G. SPARACINO, *Porti italiani. Strategie per l'autonomia finanziaria e l'intermodalità*, Egea, Milano 2007.
 D.H. BROOKS – J. MENON, *Infrastructure and trade in Asia*, Edward Elgar, Cheltenham 2008.
 D. CAZZANIGA FRANCESSETTI, *Italian versus Northern Range port competitiveness: a transportation cost analysis in Chinese trade*, «European Transport» 30 (2005).
 CONFETRA, *Rapporti vari annate*, 2013.
 DREWRY SHIPPING CONSULTANS, *Annual Review of Global container operators*, Londra 2010.
 EUROSTAT, *Transports in EU*, Bruxelles 2012.
 FEDERAZIONE DEL MARE – CENSIS, *IV rapporto sull'economia del mare*, FrancoAngeli, Milano 2011.
 ISFORT, *Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Roma 2011.
 A. LEMARCHAND – O. JOLY, *Regional integration and maritime range*, in T. NOTTEBOOM – C. DUCRUET – P.W. DE LANGEN (a cura di), *Ports in Proximity: Competition and Coordination Among Adjacent Seaports*, Aldershot, Ashgate 2009.
 M.G. LUCIA, *I trasporti marittimi nelle teorie geografiche*, FrancoAngeli, Milano 1997.
 MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (<<http://www.mit.gov.it>>).
 OCEAN SHIPPING CONSULTANT, *South Europe and Mediterranean Containerport Markets to 2020*, Chertsey 2011.
 G. RIDOLFI, *Rotte oceaniche e servizi feeder. Il nuovo ruolo del Mediterraneo*, in SORIANI 2002.
 C. SCHMITT, *Terra e mare*, Adelphi, Milano 2002.
 B. SLACK, *Globalizzazione e Trasporto marittimo: competizione, incertezza e implicazioni per le strategie di sviluppo portuale*, in SORIANI 2002.
 S. SORIANI (a cura di), *Porti, città e territorio costiero*, Il Mulino, Bologna 2002.
 SRM, *Relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo. Annual Report 2011*, Giannini, Napoli 2011.
 P. SELLARI, *L'Europa in movimento*, in G. LIZZA (a cura di), *Geografia della nuova Europa*, UTET, Torino 1999.
 P. SELLARI, *Atlante dei trasporti in Italia*, Carocci, Roma 2008.
 P. SELLARI, *Geopolitica dei trasporti*, Laterza, Roma-Bari 2013.
 A. VALLEGA, *Geografia delle strategie marittime*, Mursia, Milano 1997.
 F. VIELMINI, *I corridoi trans-asiatici: non solo economia* (<<http://www.ispionline.it>, 2011>).