



5° Rapporto Annuale

# LE RELAZIONI ECONOMICHE TRA L'ITALIA E IL MEDITERRANEO

**Napoli, 30 Ottobre 2015**

**Massimo DEANDREIS  
Direttore Generale - SRM**

# SRM: una visione complessiva su Maritime e MED

## SRM Osservatorio Mediterraneo

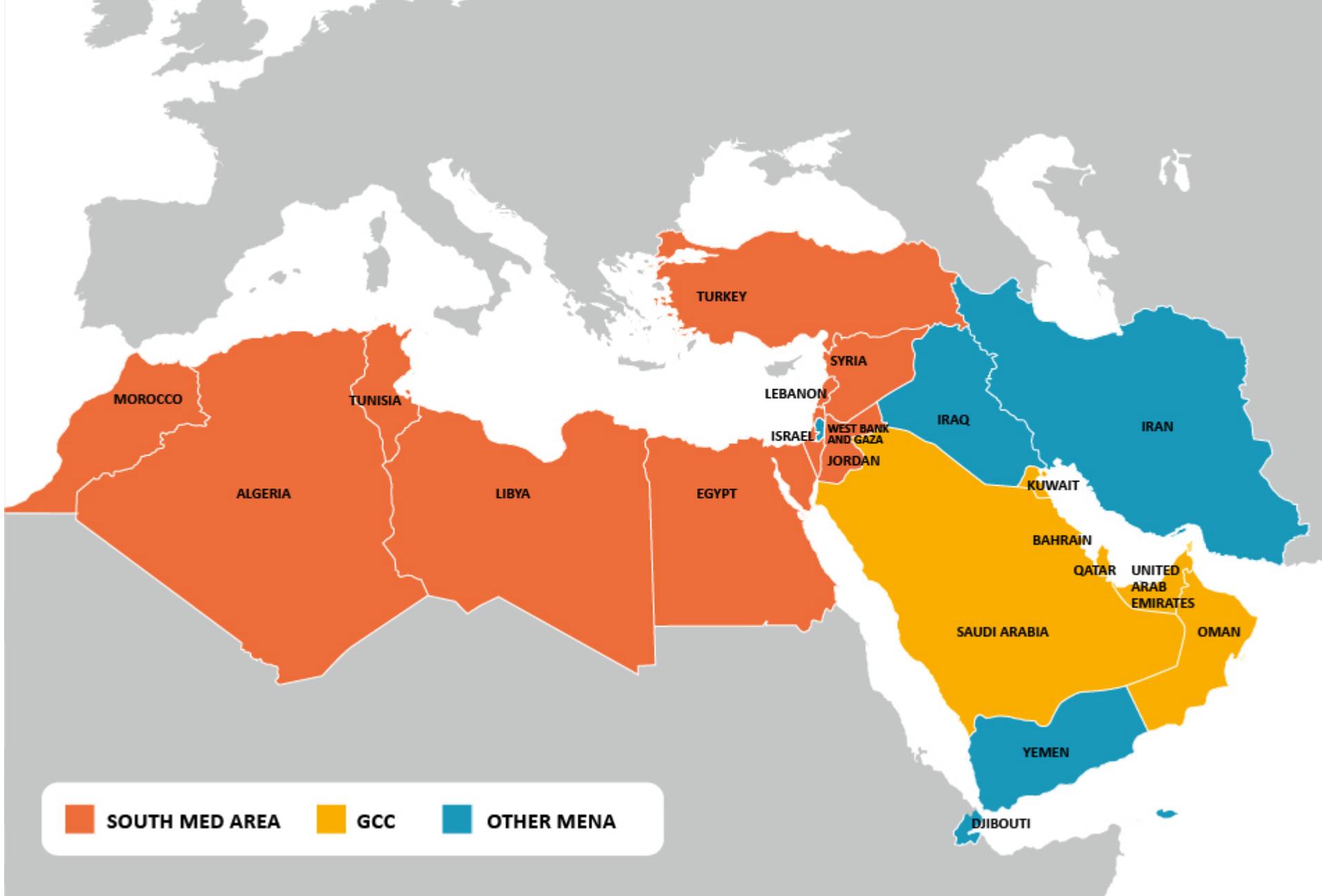
The screenshot shows the SRM Mediterranean Observatory website. The header includes the logo 'srm' and 'mediterranean observatory' with a search bar containing 'cerca...'. The navigation menu has items: 'med trade & business', 'med finance', 'energy & infrastructures', 'med annual report', and 'maritime economy'. The main content area features a historical map of the Mediterranean region with the text 'An analysis on economic relations between Italy and the Mediterranean'. A 'News' section is visible at the bottom left.



## SRM Osservatorio Marittimo



The screenshot shows the SRM Maritime Observatory website. The header includes the logo 'srm' and 'maritime economy' with a search bar containing 'search...'. The navigation menu has items: 'maritime indicators', 'maritime finance', 'ports & shipping', 'annual report', and 'mediterranean observatory'. The main content area features a compass rose image with the text 'A new observatory: a permanent analysis on ports and shipping'. A 'News' section is visible at the bottom left.



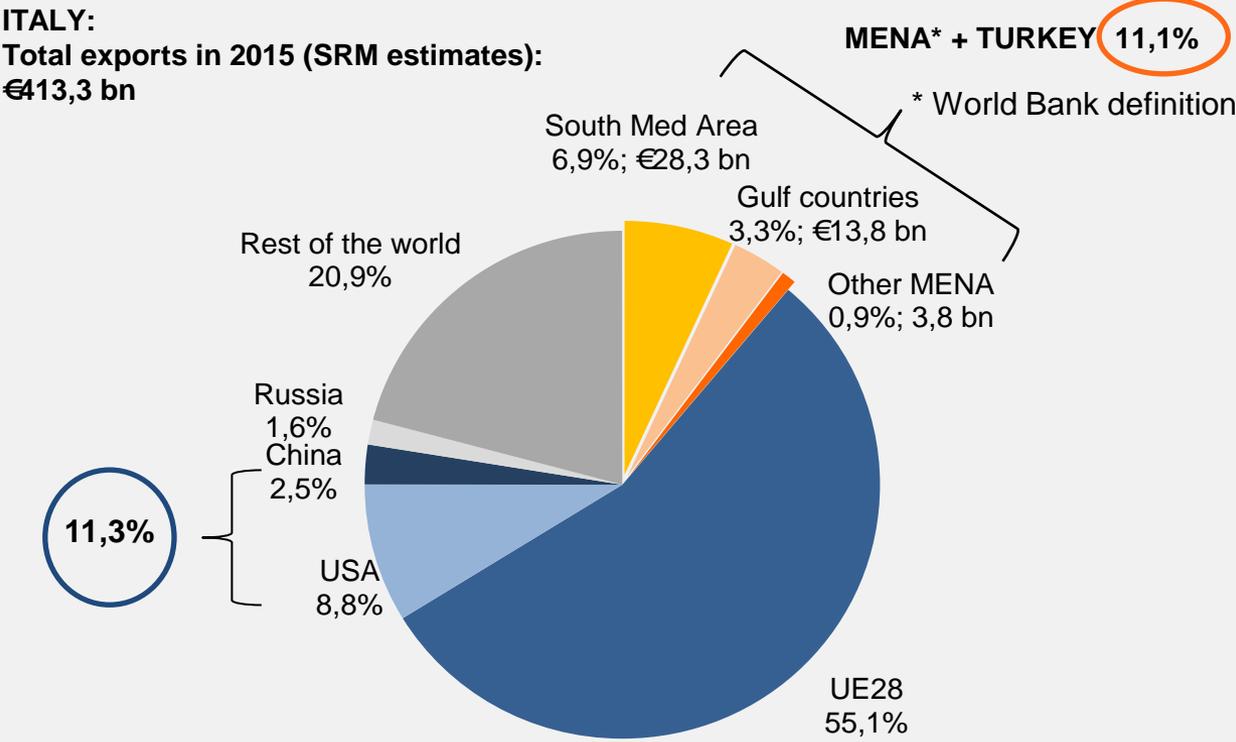
# AGENDA

- ***L'economia e le relazioni commerciali***
- ***Le nuove direttrici di sviluppo e le infrastrutture strategiche: Suez e il Golfo***
- ***Focus: il nuovo Canale di Suez***

# Export Italia: Il “Mediterraneo Allargato” vale 45,8 mld €

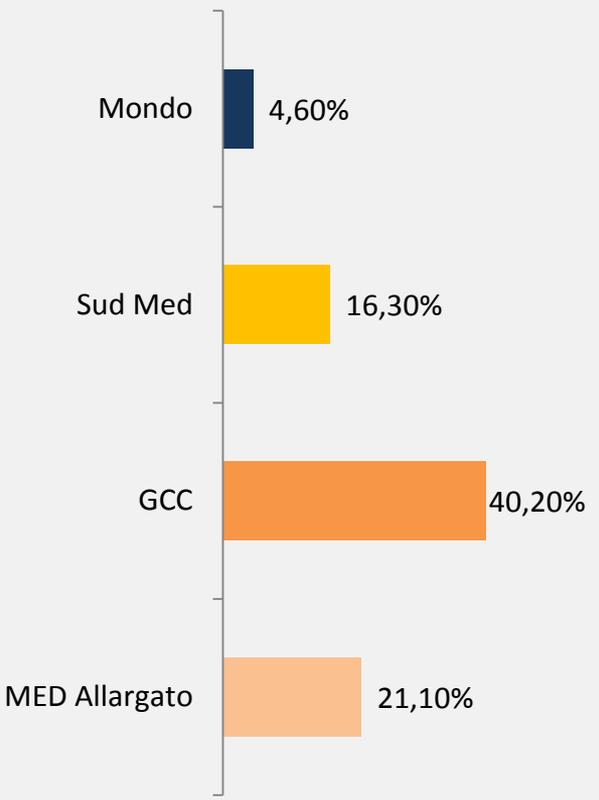
- **Export Italiano: 413,3 mld €** la stima al 2015, di cui il Sud Mediterraneo esprime il **6,9%** e l'intera Area MENA (compresa Turchia) l' **11,1%** (**45,8 mld €**).
- **Bilancia commerciale “Attiva” per l'Italia:** con l'Area Sud Med pari a **16,3%** in rapporto all'interscambio.

**Export dell'Italia, 2015**



Fonte: SRM su dati Istat

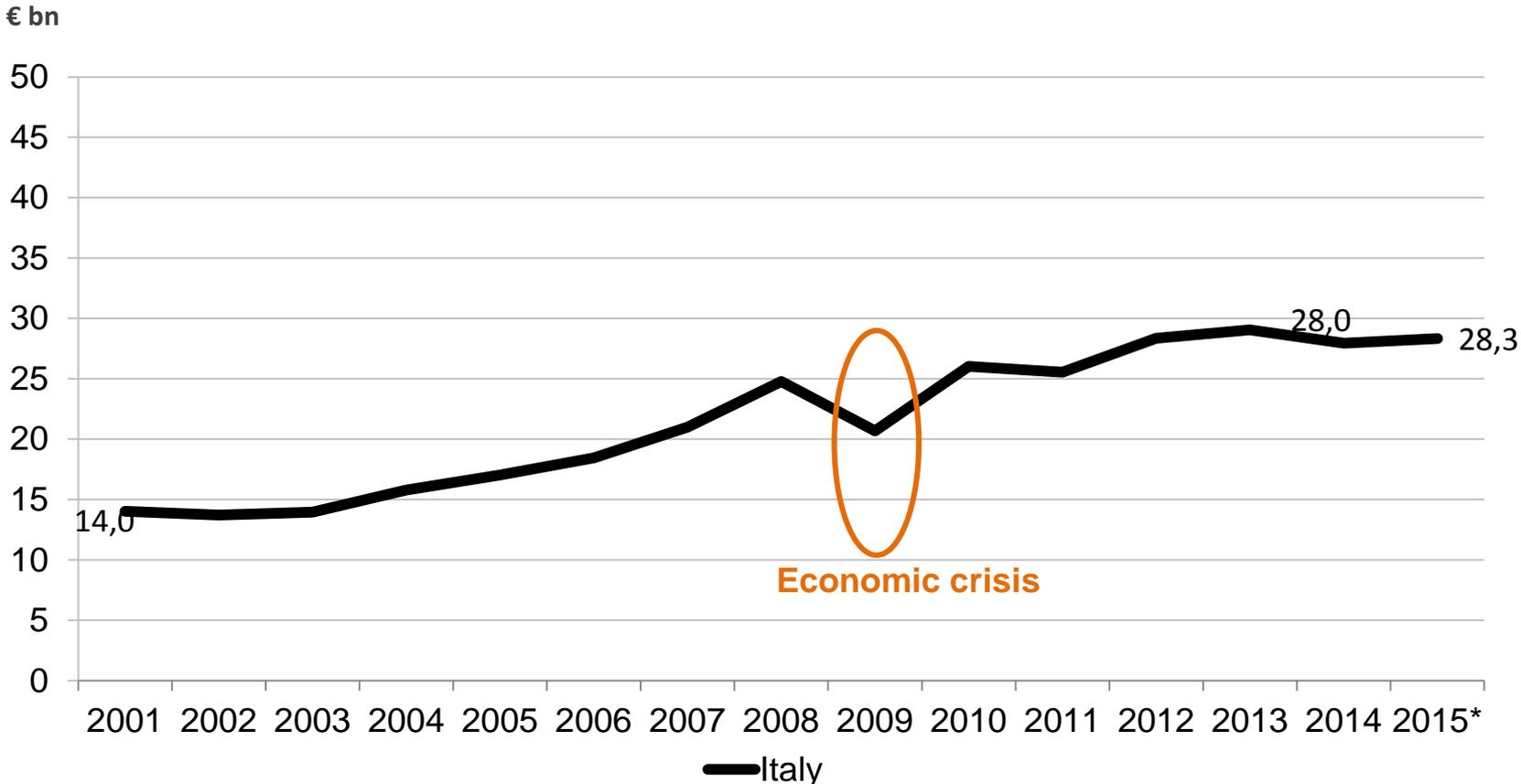
**Bilancia commerciale Italia, 2015**



# Export dell'Italia verso l'Area Sud Med: raddoppiato dal 2001

■ Export Italiano verso l'Area Sud Med: 28,3 mld € le stime al 2015 (+100% sul 2001).

Export verso l'Area Sud Med: Italia e principali competitor

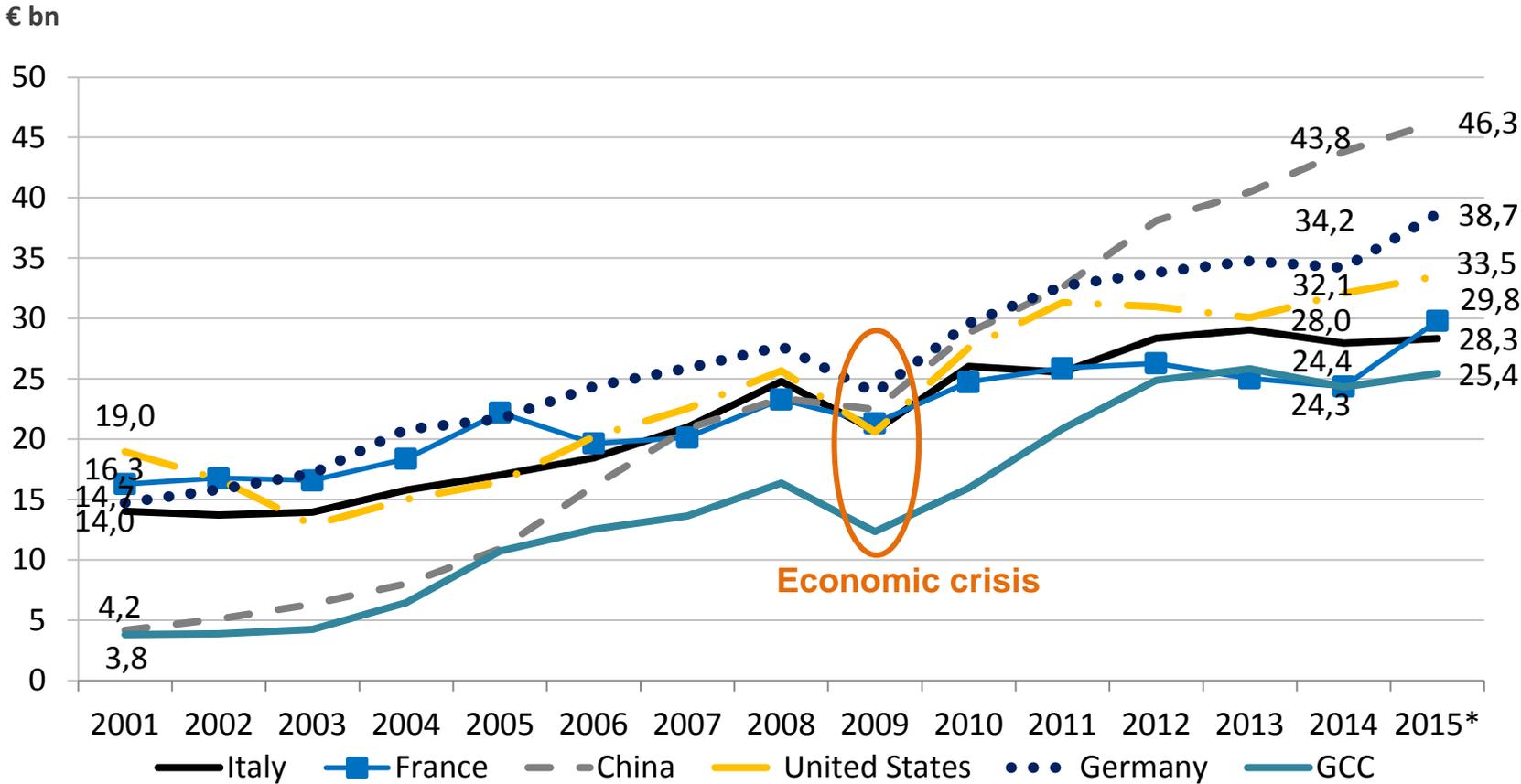


Fonte: SRM su dati Eurostat, Istat, UNCTAD

# Export dell'Italia verso l'Area Sud Med: raddoppiato dal 2001

■ Export Italiano verso l'Area Sud Med: 28,3 mld € le stime al 2015 (+100% sul 2001).

Export verso l'Area Sud Med: Italia e principali competitor



Fonte: SRM su dati Eurostat, Istat, UNCTAD

# Interscambio Italia-Area Sud Med: Turchia primo partner.

## Spicca con Tunisia ed Egitto per interscambio "non energetico"

- La **Turchia** è il principale partner dell'Italia, seguita da Algeria, Tunisia ed Egitto. Per **Turchia, Tunisia ed Egitto** quote importanti di interscambio "non energetico".

Italia: interscambio commerciale (Import + export) con i Paesi Sud Med (2014)

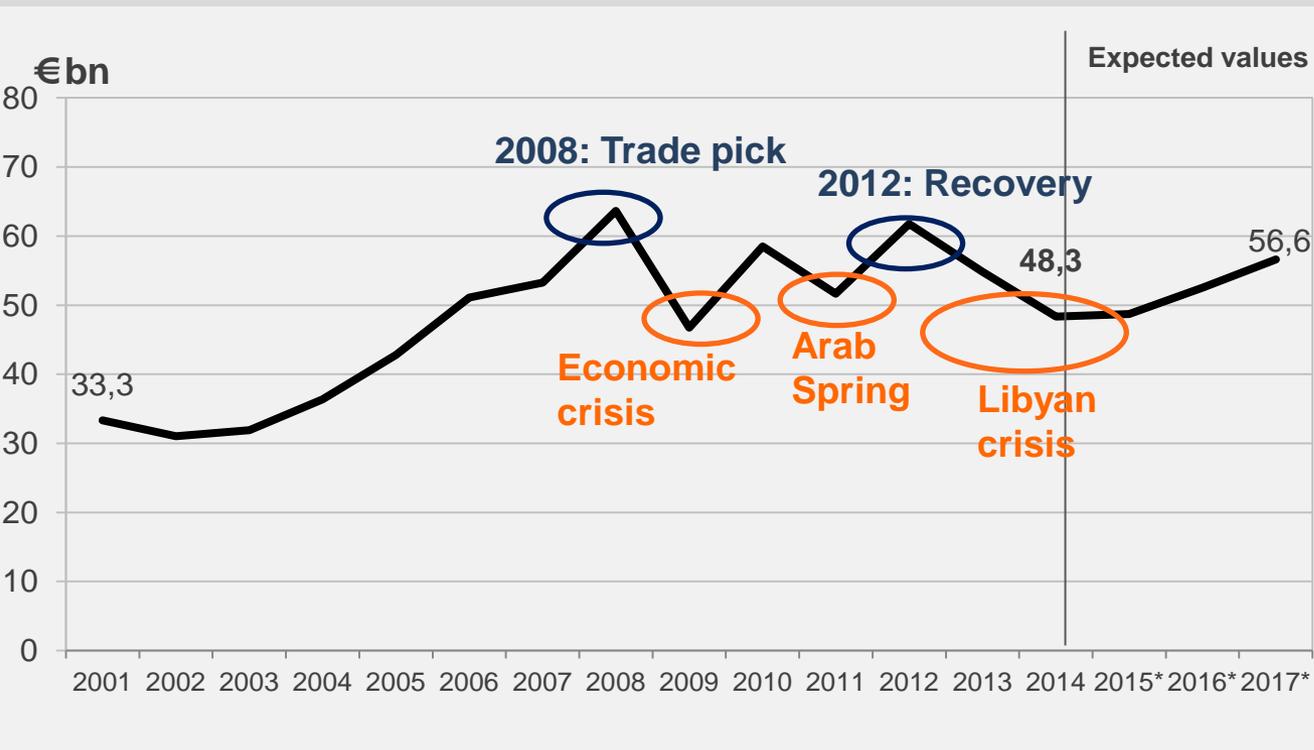


Fonte: SRM su Istat

# Interscambio Italia-Area Sud Med: Trend positivo. In previsione, ulteriore crescita a partire dal 2015

- Interscambio commerciale Italia-Area Sud Med: **+45% tra il 2001 e il 2014**. In ripresa dal 2015 dopo la flessione 2012-2014 (crisi libica e calo prezzo del petrolio).
- Nel **2014** andamento positivo dell'interscambio con **Egitto (+10% su 2013)** e **Israele (+2,7%)**. Stabile la Turchia. In calo gli scambi con Libia (-38,3%) e Algeria (-22,7%).

Interscambio Italia-Area Sud Med: 2001-2014 (€bn)



Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

\* Stima SRM

Interscambio Italia-Paesi Sud Med

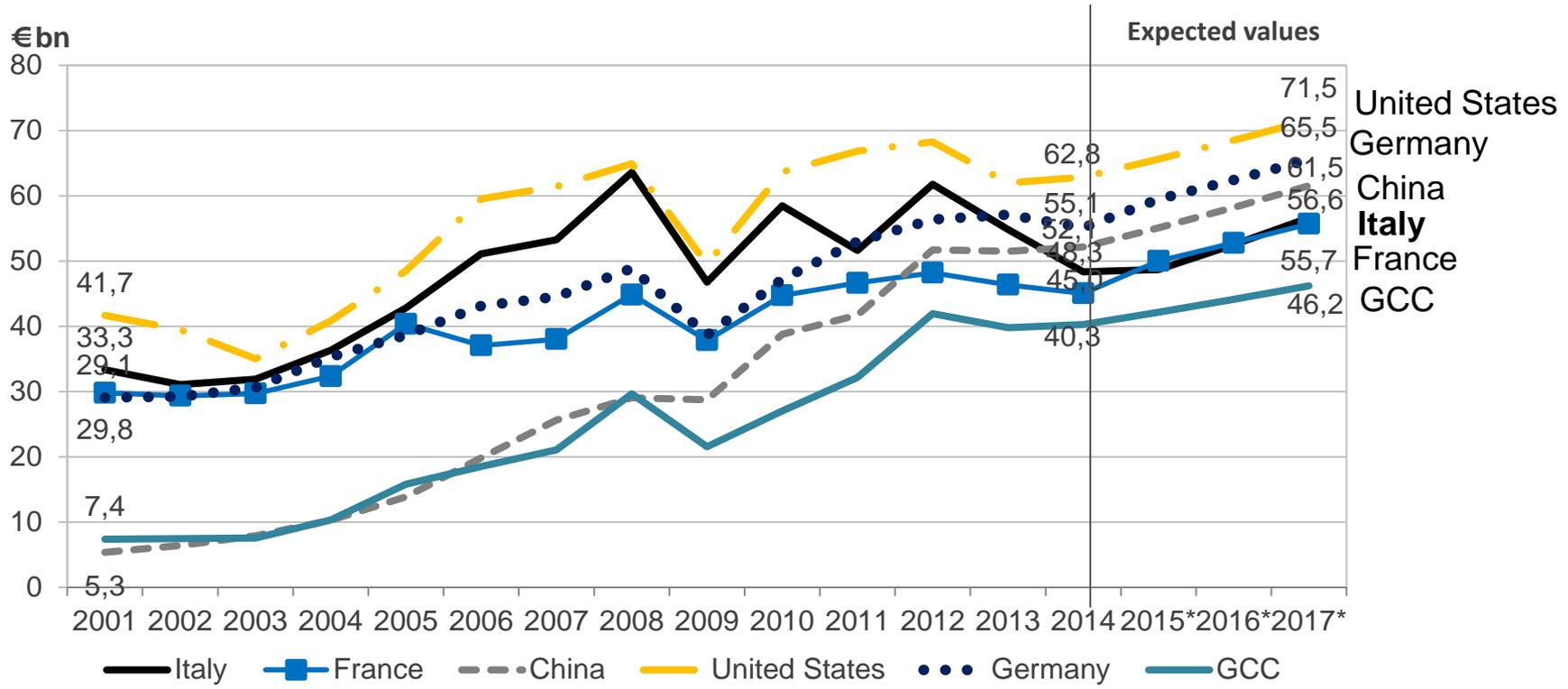
(2014, Var. % su 2013)

	€bn	% ch.
<b>Trade up</b> ▲		
Egypt	5,2	+10%
Israel	3,2	+2,7%
<b>Stable</b> ▬		
Turkey	15,5	-0,8%
<b>Trade down</b> ▼		
Libya	6,8	-38,3%
Algeria	8,1	-22,7%

# Interscambio con l'Area Sud Med: uno sguardo ai "competitor". Italia secondo partner europeo, dopo la Germania

- **USA** primo partner dell'Area Sud Med nel 2014 (interscambio pari a 62,8 mld €). Seguono **Germania** (55,1 mld €) e **Cina** (52,1 mld €). **Italia** 4° partner dell'Area; **2° tra i competitor europei**.
- Tra il 2001 e il 2014 l'interscambio della **Cina** è cresciuto di 10 volte.

Interscambio totale con l'Area Sud-Med: Italia e principali competitor internazionali (€bn)



Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, Istat e Unctad

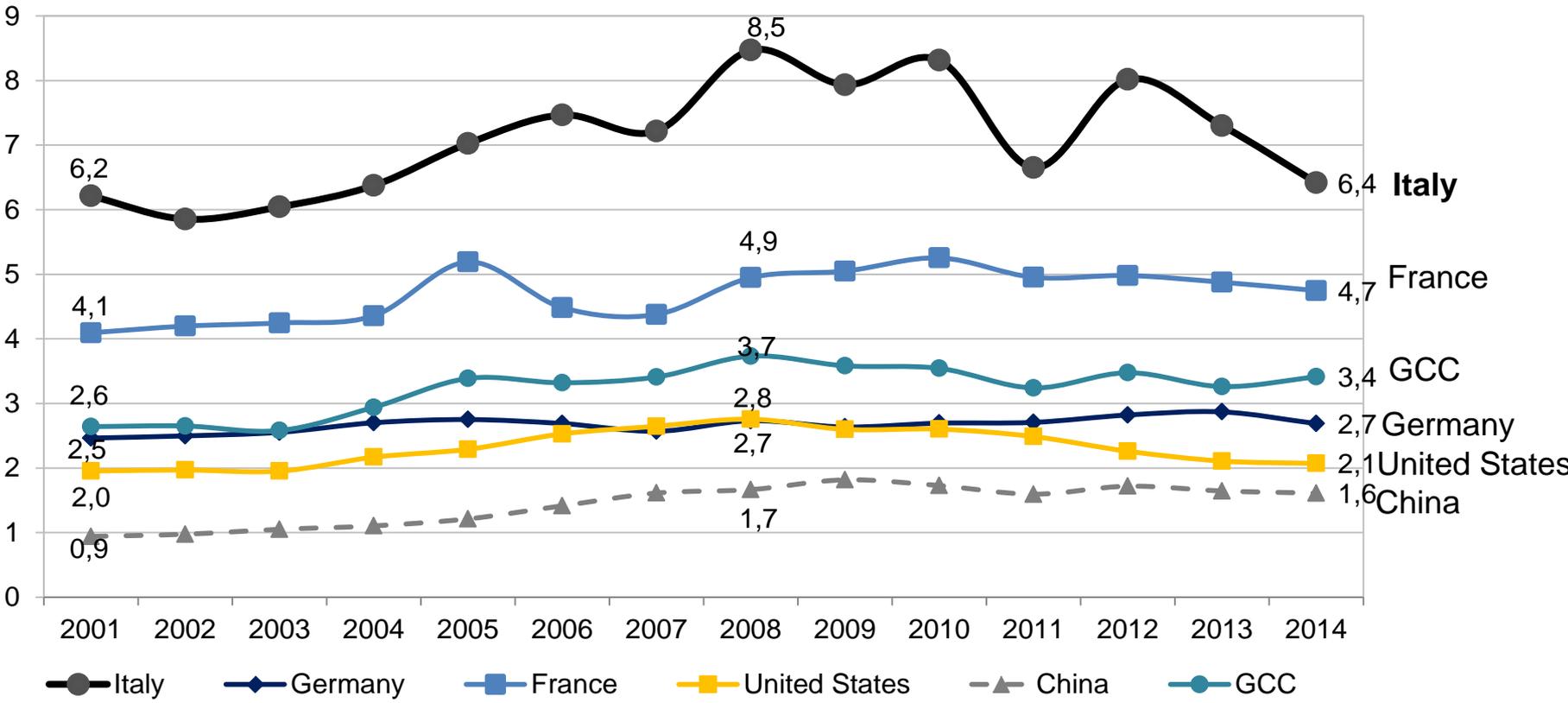
\* Stima SRM



# Italia: prima per incidenza dell'Area Sud Med sul proprio commercio estero

■ L' Area Sud Med rappresenta una quota importante degli scambi dell'Italia con l'estero (6,4%). Dopo il picco del 2008 (8,5%) il dato è calato, ma resta superiore a quello osservato per gli altri competitor.

Incidenza (%) dell'Area Sud Med sul commercio estero totale



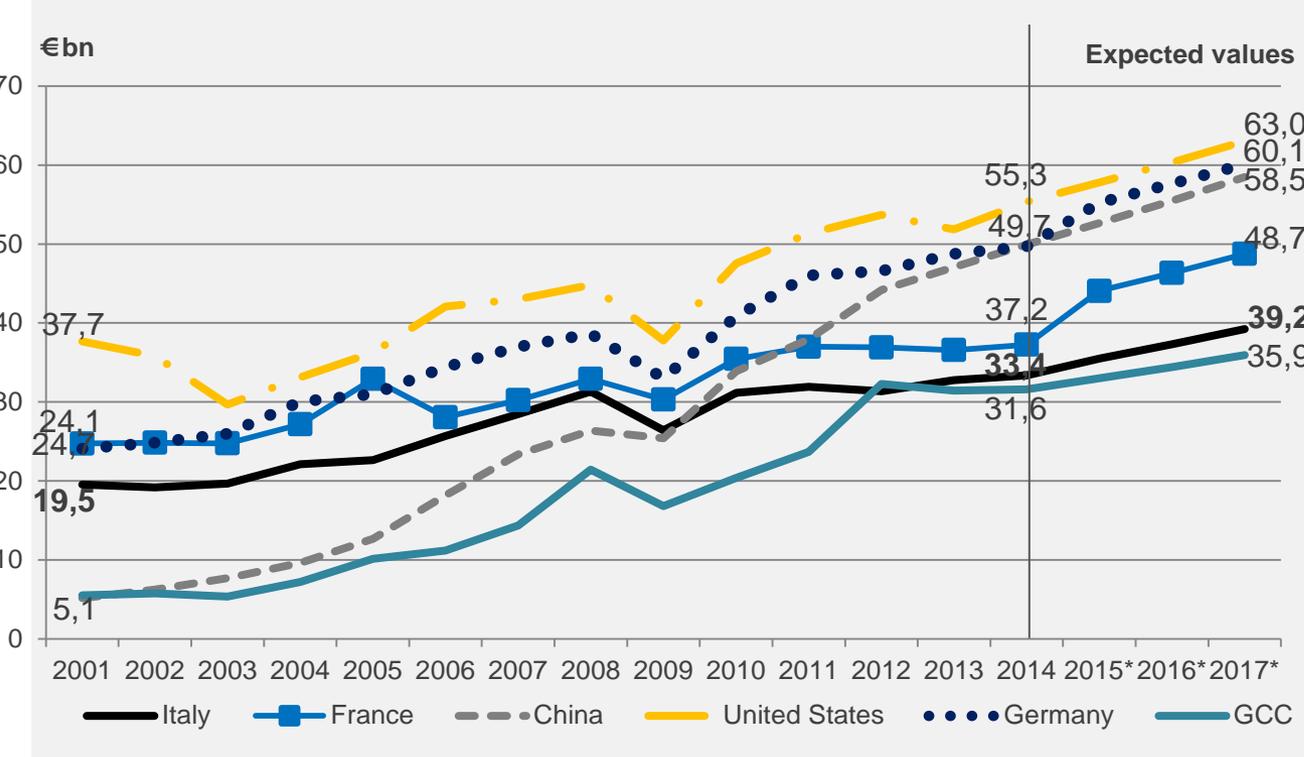
Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, Istat e Unctad



# Esclusi i prodotti energetici, l'interscambio Italia-Area Sud Med è cresciuto di oltre il 70% nel periodo 2001-2014

■ **Escludendo i prodotti energetici** (petrolio greggio, raffinato e gas), l'interscambio italiano con l'Area Sud Med è stato pari a **33,4 mld € nel 2014, +70,8% sul 2001**. Interscambio in crescita anche nel periodo 2012-2014 (da 33,2 a 33,4 mld €). Positive le proiezioni al 2017.

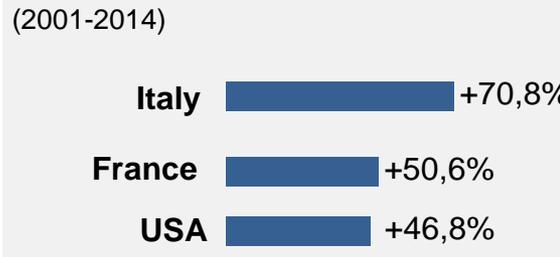
**Interscambio con l'Area Sud Med, esclusi i prodotti energetici**



**Crescita interscambio**



**Crescita interscambio non energy**

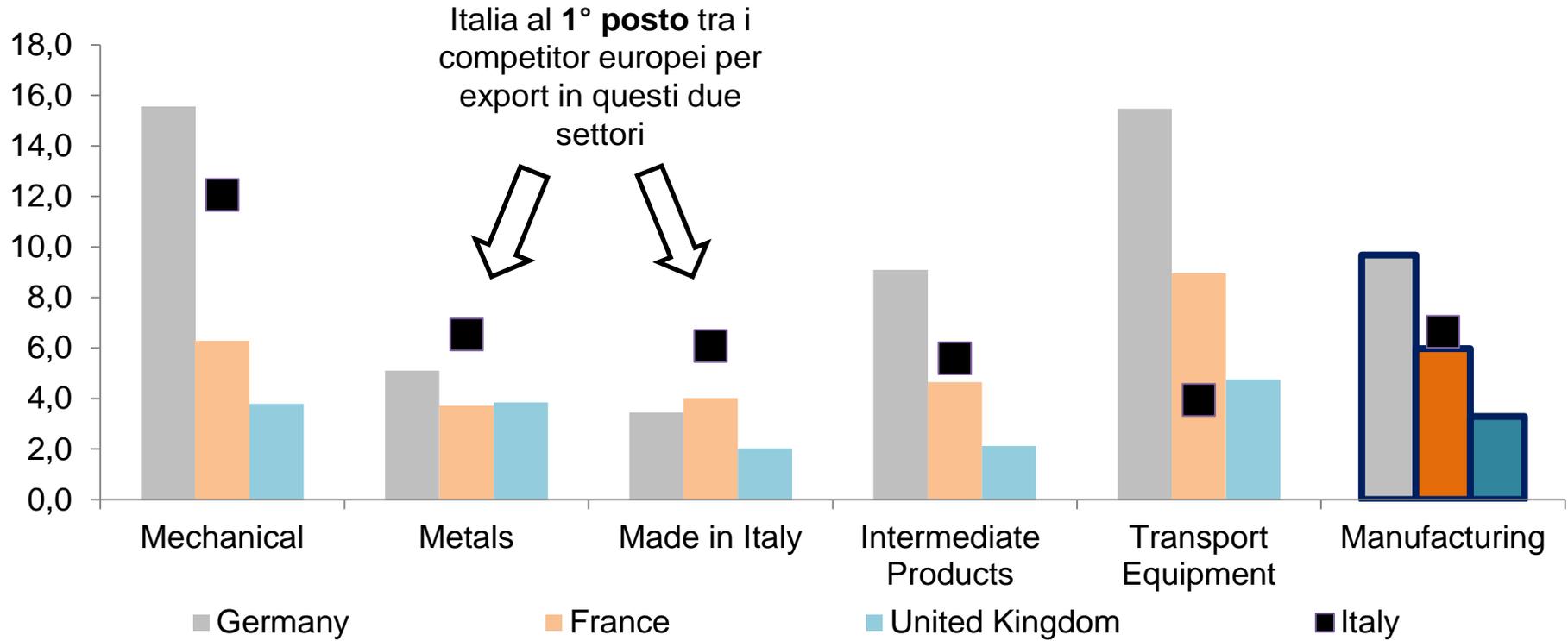


Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, Istat e Unctad \* Stima SRM

# Buono il posizionamento dell'Italia nell'Area Sud Med: ai primi posti in molti settori

- Nel **2014** l'Italia ha una quota di mercato nel manifatturiero (**6,6%**) superiore a Francia (6%) e Regno Unito (3,3%) ed **inferiore solo a quella della Germania** (9,7%).
- l'Italia è al **1° posto** nei settori dei **Metalli** e del **Made in Italy** (alimentare, mobili ed elettrodomestici, sistema moda, costruzioni, gioielli), mentre è **seconda** solo alla Germania nella **Meccanica** e nei **Beni intermedi**

La quota di mercato dell'Italia e dei suoi competitor europei per settore, anno 2014

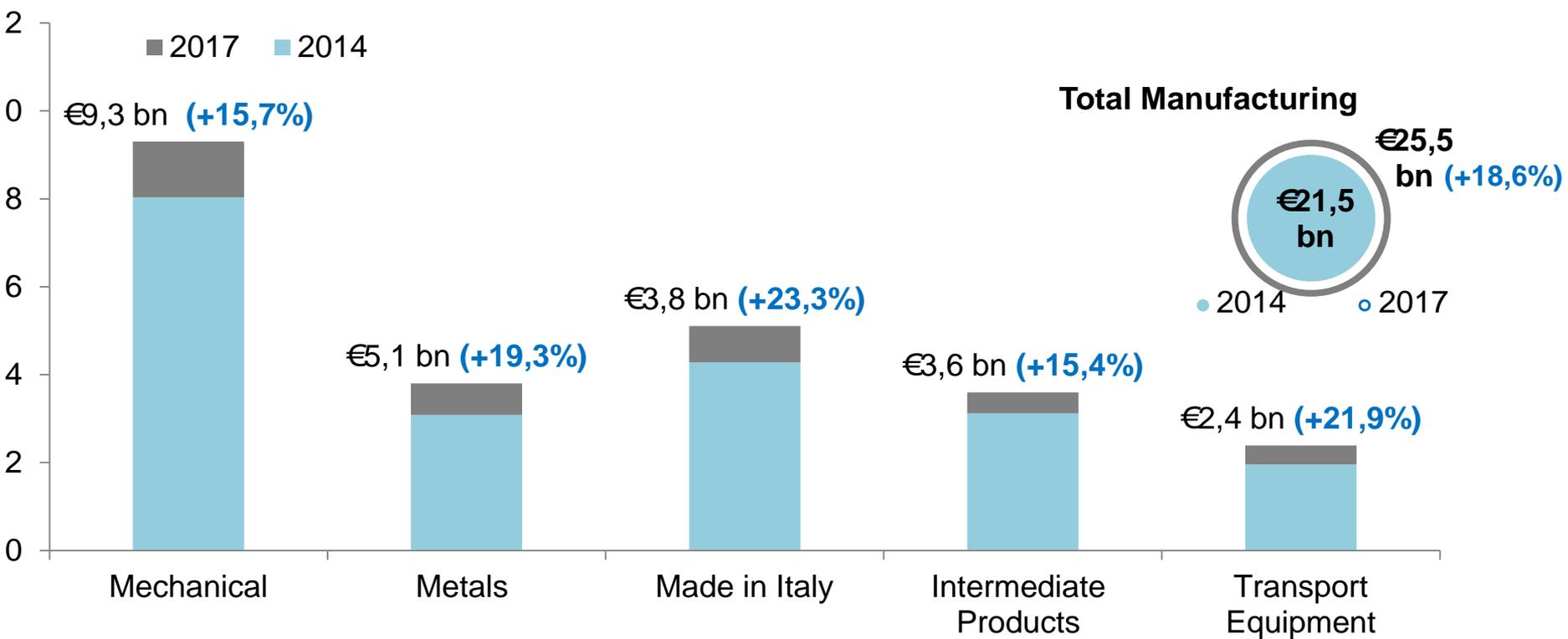


Fonte: elaborazioni Prometeia su banca dati Fipice

# Prospettive al 2017 per l'Italia: l'export manifatturiero nell'Area potrebbe superare i 25 mld €

■ Nel nostro scenario al **2017**, saranno i comparti della **Meccanica** (+1,3 mld €), del **Made in Italy** (+0,8 mld) e quello dei **Metalli** (+0,7 mld) a registrare la maggiore crescita dell'export per l'Italia

Le esportazioni dell'Italia dirette nell'area Sud Med per settore: evoluzione al 2017



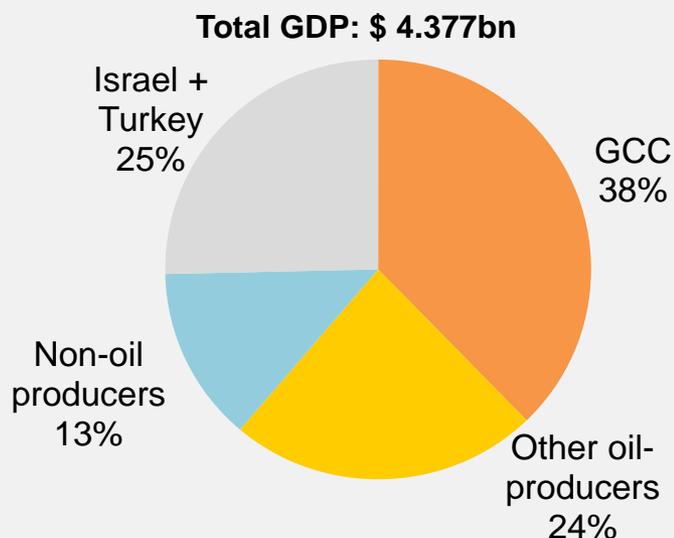
Fonte: elaborazioni Prometeia su banche dati Fipice e Mopice

# Economia nel Mediterraneo Allargato:

## 4.377 mld di \$ di PIL, quasi ¼ del PIL UE

- Il «**Mediterraneo allargato**» ha generato un PIL complessivo di **4.377 mld di dollari** nel 2014, quasi ¼ del PIL generato dall'Unione Europea (18.527 mld) e dagli Stati Uniti (17.419 mld). PIL pro capite molto diversificato tra i Paesi dell'Area.
- Dopo la frenata degli ultimi anni, i Paesi dell'Area MENA torneranno a crescere a tassi prossimi al 4% nel 2016. Particolarmente interessanti le prospettive di crescita nel 2016 per i paesi sulla «direttrice Med-Golfo»: **Egitto** (+5%), **Israele** (+3,3%), **EAU** (+3,1%). Bene anche Tunisia e Marocco.

### PIL Mediterraneo Allargato (2014)



### Dinamica del PIL: var. % in termini reali

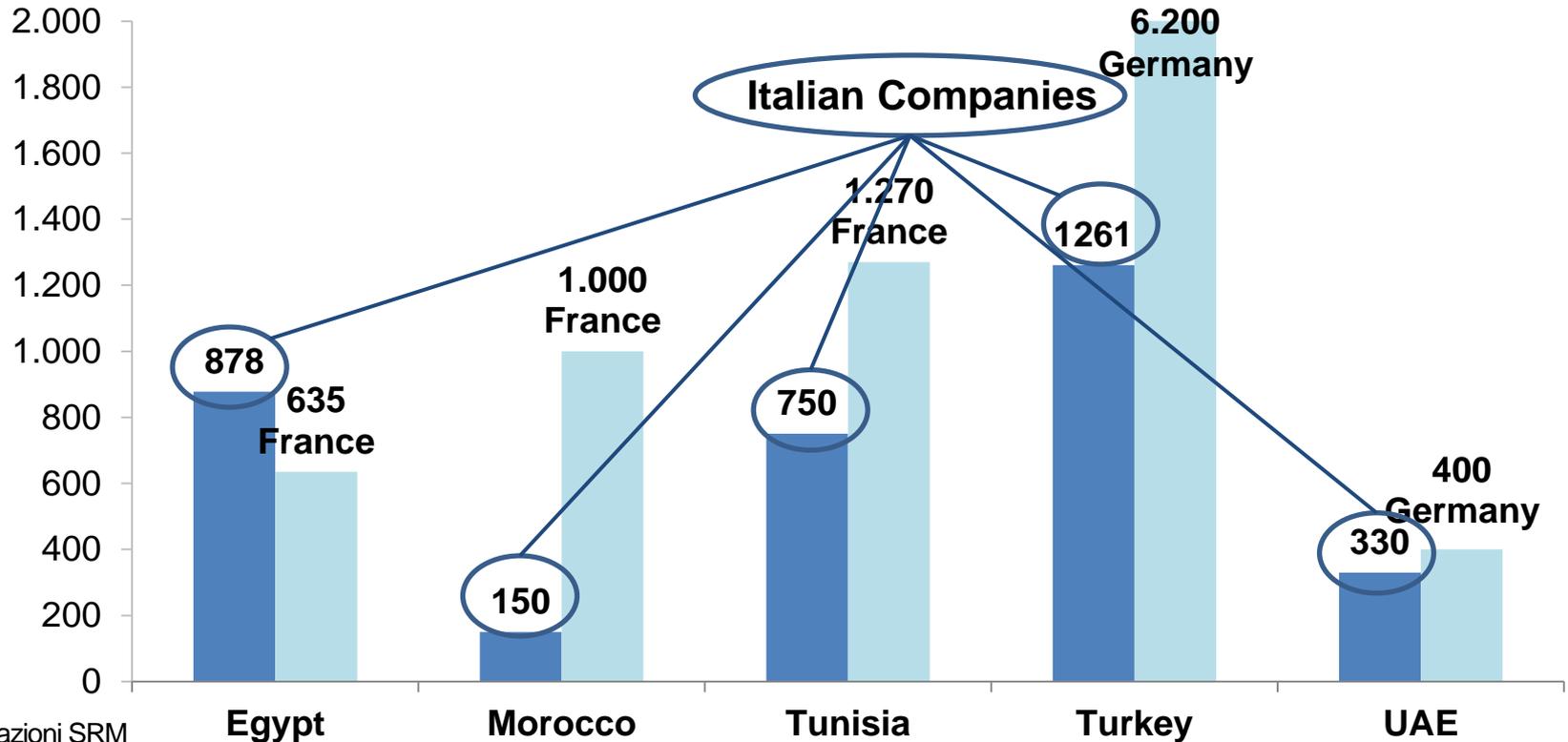
	2010-2014	2014	2015E	2016E
<b>Egypt</b>	<b>2,7</b>	<b>2,2</b>	<b>4,3</b>	<b>5</b>
Jordan	2,7	3,1	2,9	3,7
Lebanon	3,2	2	2	2,5
<b>Morocco</b>	<b>3,7</b>	<b>2,9</b>	<b>4,4</b>	<b>2,8</b>
<b>Tunisia</b>	<b>2</b>	<b>2,3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
Syria	ND	ND	ND	ND
<b>Israel</b>	<b>3,9</b>	<b>2,6</b>	<b>2,5</b>	<b>3,3</b>
<b>Turkey</b>	<b>5,5</b>	<b>2,9</b>	<b>3</b>	<b>2,9</b>
<b>EAU</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>3</b>	<b>3,1</b>
<b>MENA Total</b>	<b>3,8</b>	<b>2,6</b>	<b>2,5</b>	<b>3,8</b>

Fonte: EIU, WEF, Banca Mondiale, Nazioni Unite

# Oltre 3.300 imprese italiane nel Mediterraneo Allargato

- Turchia: primo tra i Paesi Med per numero di imprese italiane.
- Egitto: Italia precede la Francia.
- Tunisia: Italia 2° solo alla Francia per n° di imprese.
- Marocco: presenza italiana meno rilevante.
- EAU: 330 imprese italiane nelle Free Zone

**Numero delle imprese italiane in alcuni paesi del Mediterraneo Allargato**



Fonte: elaborazioni SRM

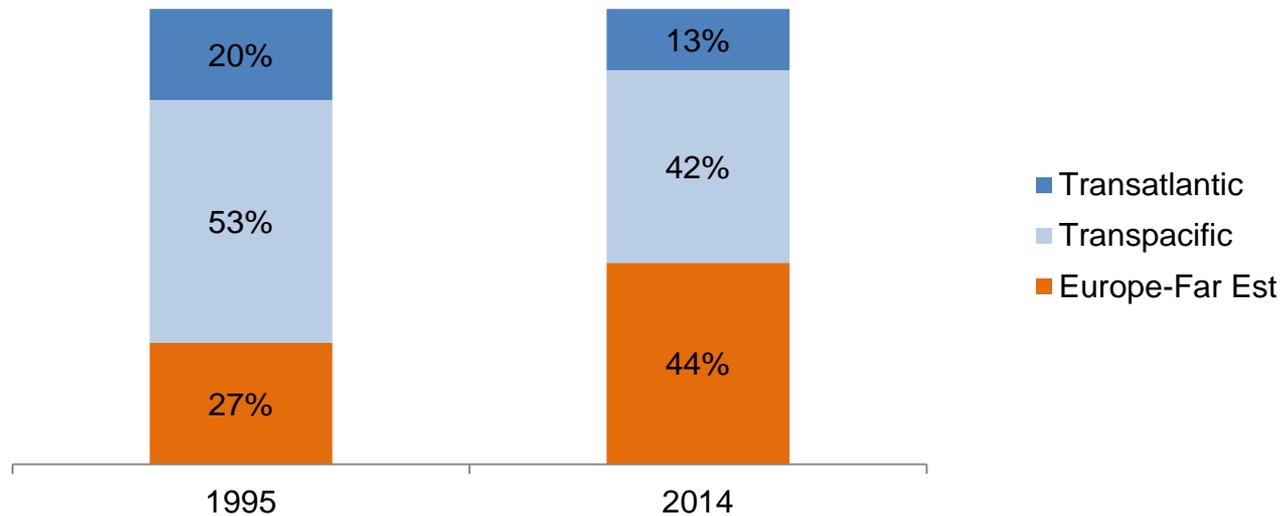
# AGENDA

- *L'economia e le relazioni commerciali*
- *Le nuove direttrici di sviluppo e le infrastrutture strategiche: Suez e il Golfo*
- *Focus: il nuovo Canale di Suez*

# La nuova centralità del Mediterraneo: Suez

- Il trend del **canale di Suez** dimostra che il traffico marittimo nel Mediterraneo sta aumentando nonostante le tensioni politiche: +120% delle merci in transito dal 2001 al 2014
- Nel Mediterraneo transita il **19% del traffico** marittimo mondiale; nel 2005 era il 15%.
- L'Italia è il principale partner commerciale via Mare con 36,4 miliardi di euro e il **76% del totale delle merci scambiate** viaggia via mare.
- All'interno delle tre principali rotte che collegano l'Est-Ovest i **servizi di trasporto Europa- Estremo Oriente stanno guadagnando traffico** aumentando la quota dal 27% nel 1995 al 44% nel 2014.

## Flussi cargo sulle rotte container Est – Ovest (quota % calcolata sui TEU)



Fonte: SRM su Unctad, 2015

# The New Suez Canal

**Riduzione dei tempi**  
di percorrenza

**da 18 a 11 ore** in entrambe le direzioni

**Capacità di traffico**  
giornaliero

**97 navi** (dalla media precedente di 49)

**Limiti alla capacità** delle  
**containership** in transito

**Nessuno**

**Costo dell'Infrastruttura**  
(realizzata in 1 anno)

**8,2 mld€**

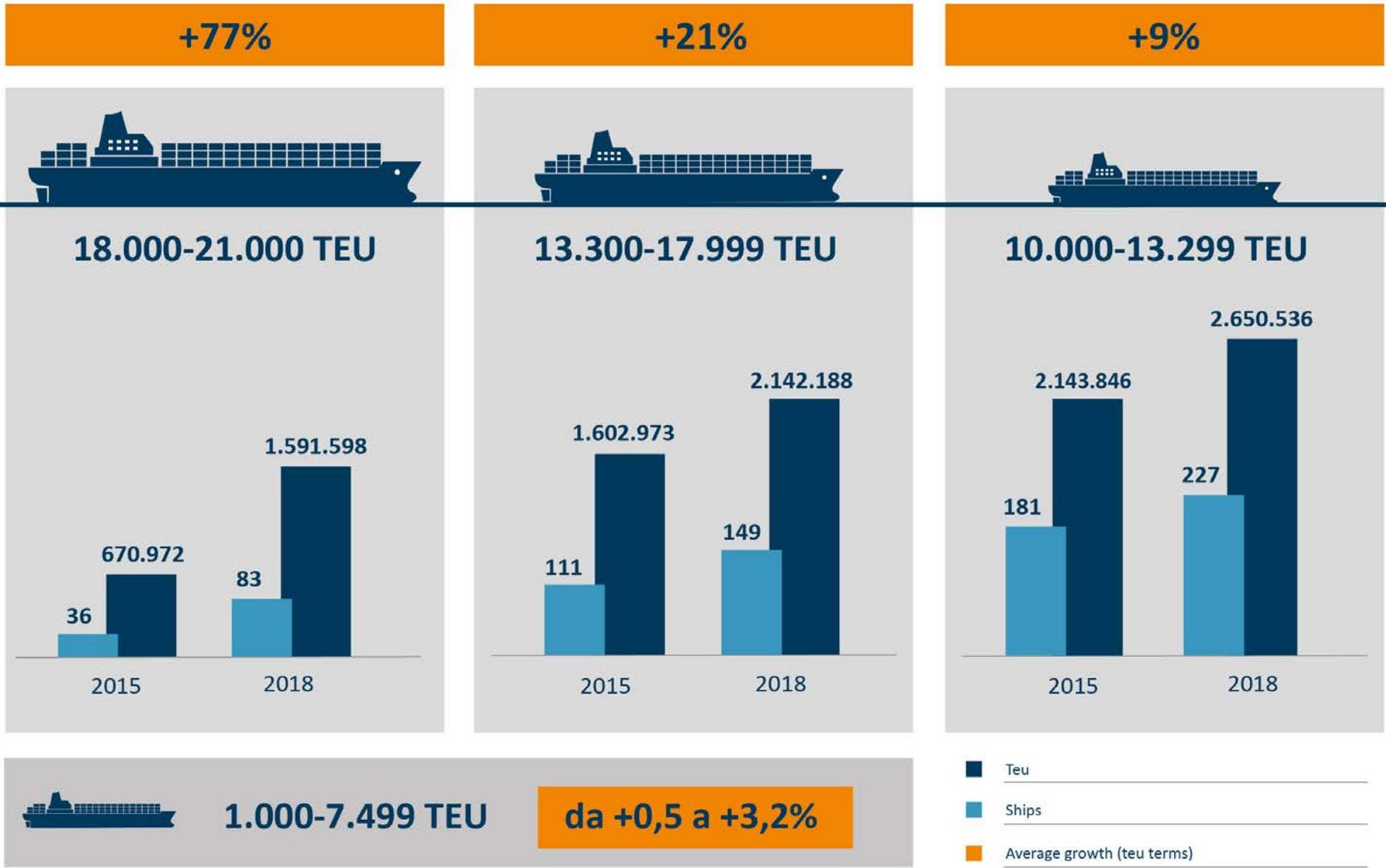
**Suez Canal Corridor**  
**Area Project**

**Piano di investimenti** finalizzato a rendere la regione  
del Canale un **centro di sviluppo economico**

**Impatto potenziale sui**  
**porti italiani**

Essi ricevono una quota rilevante dei traffici via Suez;  
tale valore, ad esempio è del **51%** per **Genova**, del  
**47%** a **La Spezia** e del **40%** a **Gioia Tauro**

# Le previsioni di crescita della flotta al 2018



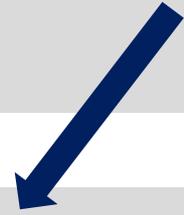
Source: SRM on Alphaliner data

# Un esempio dell'impatto del New Suez Canal: le rotte

Il grafico mostra 4 esempi di rotte e l'impatto del New Suez Canal

Casi studio su un panel di servizi

Trade route	Distance (Nautical miles)	Suez	Panama	
		Days of sailing	Days of sailing	
Shanghai-Rotterdam	10,525	29	37	
Hong Kong-New York	11,593	32	31	▲
Shanghai-New York	12,370	34	30	△
Shanghai-Houston	13,932	39	28	▬



- Rotta in cui Suez risulta già più competitiva
- ▲ Rotta in cui è significativa la potenziale competitività di Suez rispetto a Panama

- △ Rotta in cui si evidenzia la potenziale competitività di Suez rispetto a Panama
- ▬ Rotta in cui non vi sono significativi effetti

# Emirati Arabi Uniti: un Hub per il commercio globale con un'apertura internazionale tra la maggiori al mondo

1. **L'interscambio commerciale** degli EAU è stato pari a oltre **630 mld \$ nel 2014**, un valore 4 volte superiore al 2004; la bilancia commerciale è in attivo per circa **87 mld \$**.
2. **L'incidenza** del commercio estero sul Pil è passata **da meno dell'80% del 1995 a circa il 160%** attuale.
3. **Il peso dell'attività di re-export** è cresciuto nel corso degli ultimi 30 anni, da meno dell'**11%** a quasi il **46,3%** con riferimento ai primi sei mesi del 2014.
4. **Gli Emirati Arabi Uniti** presentano un **cluster marittimo** e logistico sulle rotte internazionali, posto strategicamente a metà strada **tra l'Asia e l'Europa**.
5. **Gli EAU, 5° paese al mondo per interscambio** su PIL e il **3° al mondo** per attività di **re-export** dopo Singapore e Hong Kong, rappresentano una realtà **leader per apertura internazionale** e un **sistema logistico di eccellenza** con importanti investimenti infrastrutturali.
6. **Dubai** ha sviluppato un **cluster nei Trasporti e Logistica** molto dinamico **raggruppa 1.600 logistic company** ed oltre **170 shipping line**, vanta la presenza di **Jebel Ali port** tra i maggiori porti al mondo **con una importante Free Zone**.
7. **La vicinanza di Suez** ed il raddoppio aumenteranno la centralità del Golfo.

# Il sistema portuale degli Emirati Arabi

**Dubai**, assume un ruolo centrale e strategico, perché è **pivot** di tutta l'attività logistico-marittima degli Emirati

Ci sono due settori che sono coinvolti nelle attività di logistica e trasporti nell'attività dell'emirato:

- ✓ **trasporti, stoccaggio e logistica** che vale il **13,9% del PIL** di Dubai;
- ✓ **commercio in generale con un peso del 30,7 % del PIL** di Dubai.

## II CLUSTER MARITTIMO:

### ■ **DUBAI JEBEL ALI PORT**

**15,2 milioni di TEU**, è classificato al **9° posto al Mondo per container movimentati**.

### ■ **DP WORLD**

**5° posto al mondo dei terminal container**, copre il **9% del traffico mondiale**. Il **70% dei volumi globali di traffico transita attraverso i suoi terminali**.

### ■ **LA COMPAGNIA UASC (United Arab Shipping Company)**

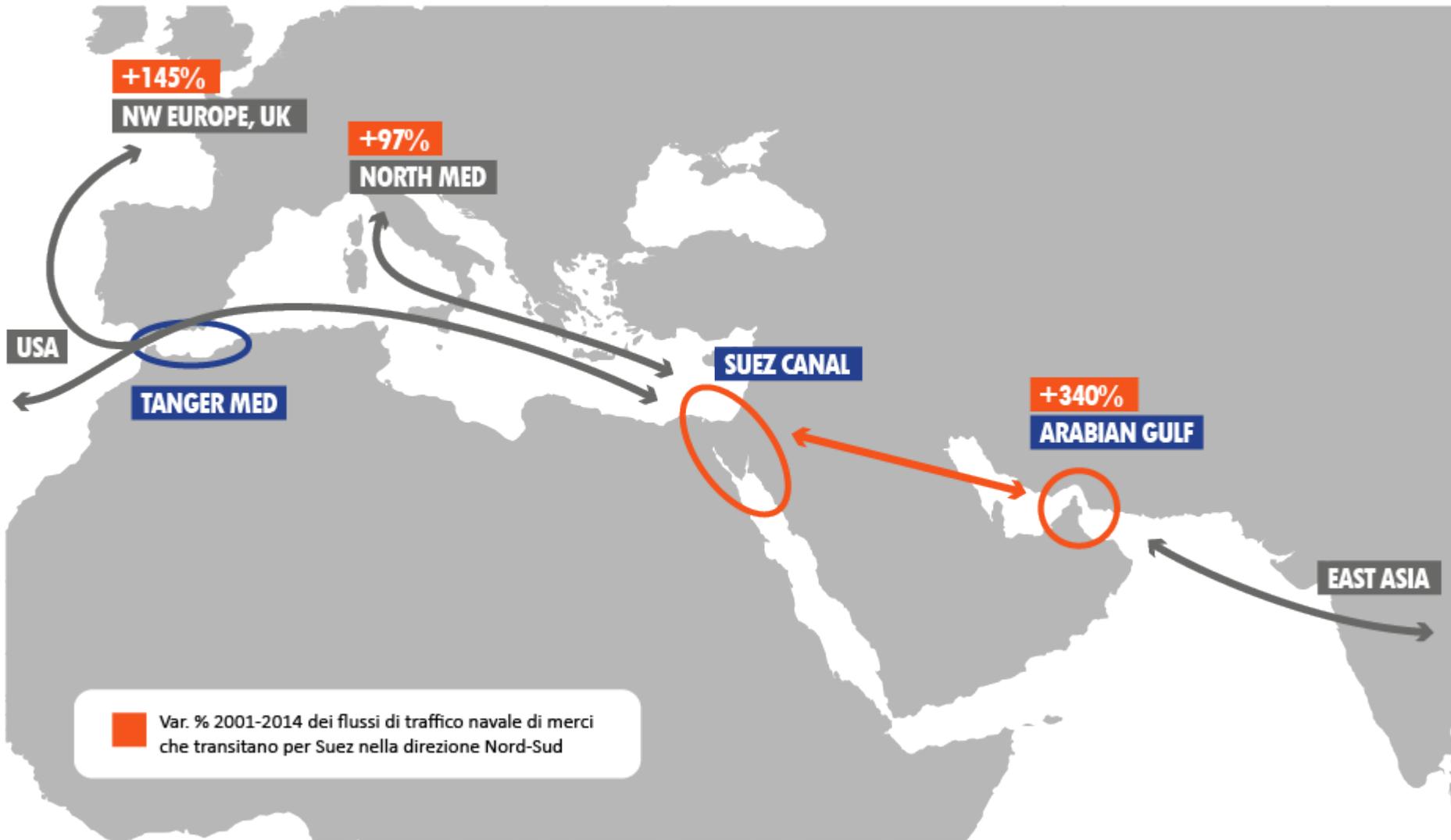
Al **15° posto tra i trader globali**, fa parte di una delle principali alleanze di vettori la **Ocean Three** (insieme a CMA CGM e China Shipping Container Lines)

### ■ **JEBEL ALI FREE ZONE**

Un vantaggio significativo per porto di Jebel Ali è la sua posizione all'interno della **Free Zone**.

*La filiera dei trasporti e della logistica degli EAU vale 9 mld \$ di PIL  
pari al 25% del Manifatturiero*

# Conclusioni: la direttrice Mediterraneo-Suez-Golfo



# Conclusioni:

## perché il Mezzogiorno può ritrovare la sua centralità nel Mediterraneo

- Con **11,6 mld € al 2014**, il Mezzogiorno è la seconda macro-regione italiana in termini di interscambio con il Mediterraneo.
- L'Area Sud-Med incide per il **12,8% nel commercio estero del Mezzogiorno**. Con un trend molto positivo (esclusi i prodotti energetici, +65,2% nel 2001-2014).
- Il Mezzogiorno ha un **posizionamento geografico** che lo colloca al centro del Mediterraneo ed è un'area in cui è forte il peso della **Maritime economy**; il 33,7% del valore aggiunto dell'economia del mare è prodotto nel **Sud** (14,7 mld. di euro); **2.700** sono le **imprese** del cluster marittimo nel Mezzogiorno (**39%** del dato nazionale).
- I 12 porti del Mezzogiorno movimentano il **45,7% dei container** e il 47% del traffico complessivo di merci. I tre porti di **transhipment** sono tutti localizzati nel Sud e Gioia Tauro ha il 40% dei propri traffici che transitano per Suez.
- Il **60% dell'import-export** del Mezzogiorno viaggia su nave per un valore di quasi 55 miliardi di euro e quindi un'economia fortemente agganciata al valore del mare.

# AGENDA

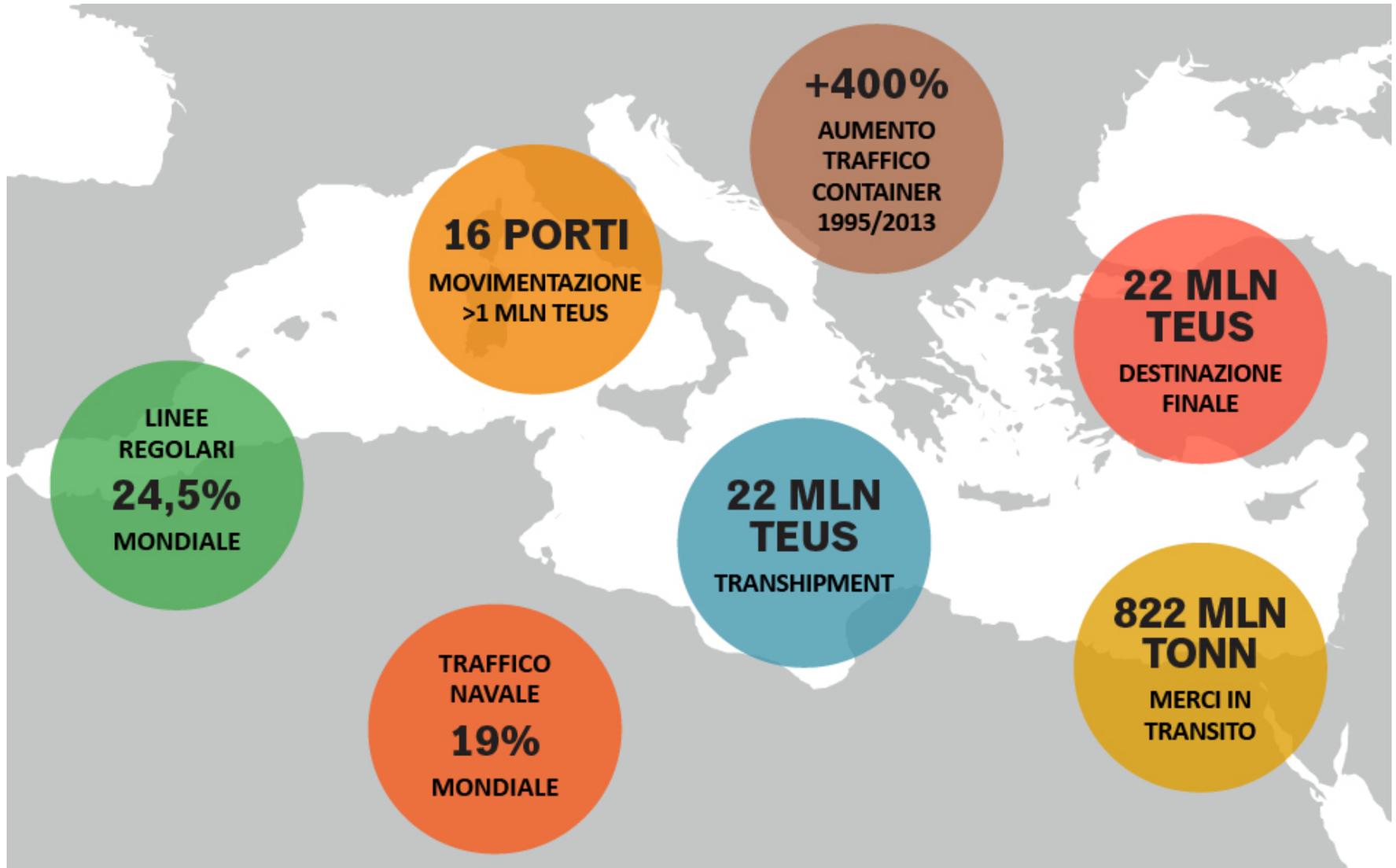
- ***L'economia e le relazioni commerciali***
- ***Le nuove direttrici di sviluppo e le infrastrutture strategiche: Suez e il Golfo***

- ***Focus: il nuovo Canale di Suez***

***Alessandro Panaro***

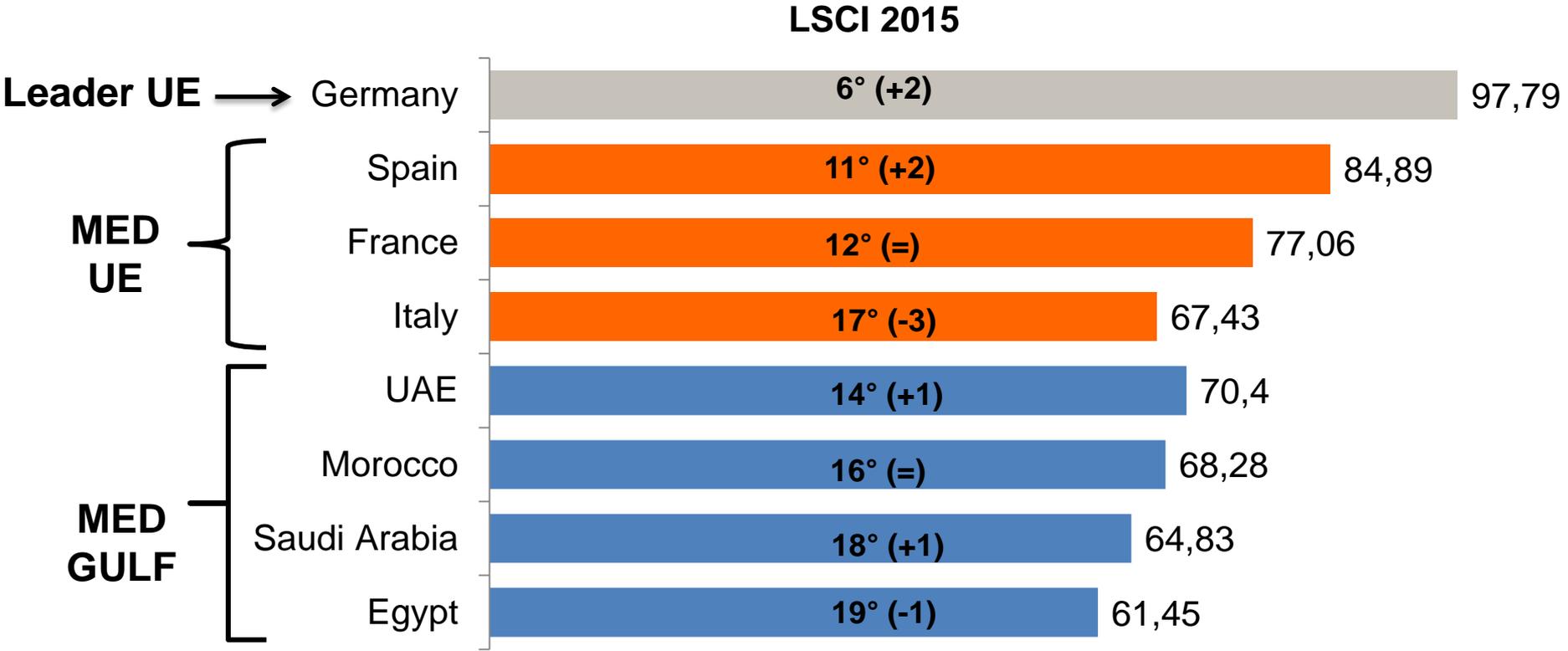
*Head of Maritime & Mediterranean Economy, SRM*

# Il Mediterraneo Marittimo: i dati più significativi



# Maritime Indicators – LSCI

- Il **Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)** è un indice calcolato dall'UNCTAD, che misura la competitività di un sistema portuale e logistico (considera 157 paesi) sulla base del network e della qualità dei servizi di linea offerti dai porti.
- Nel ranking 2015 gli **UAE sono al 14° posto** (ha guadagnato 1 posizione rispetto al 2014) e l'**Egitto occupa la 19° posizione**. L'Italia è al 17° posto nel ranking.

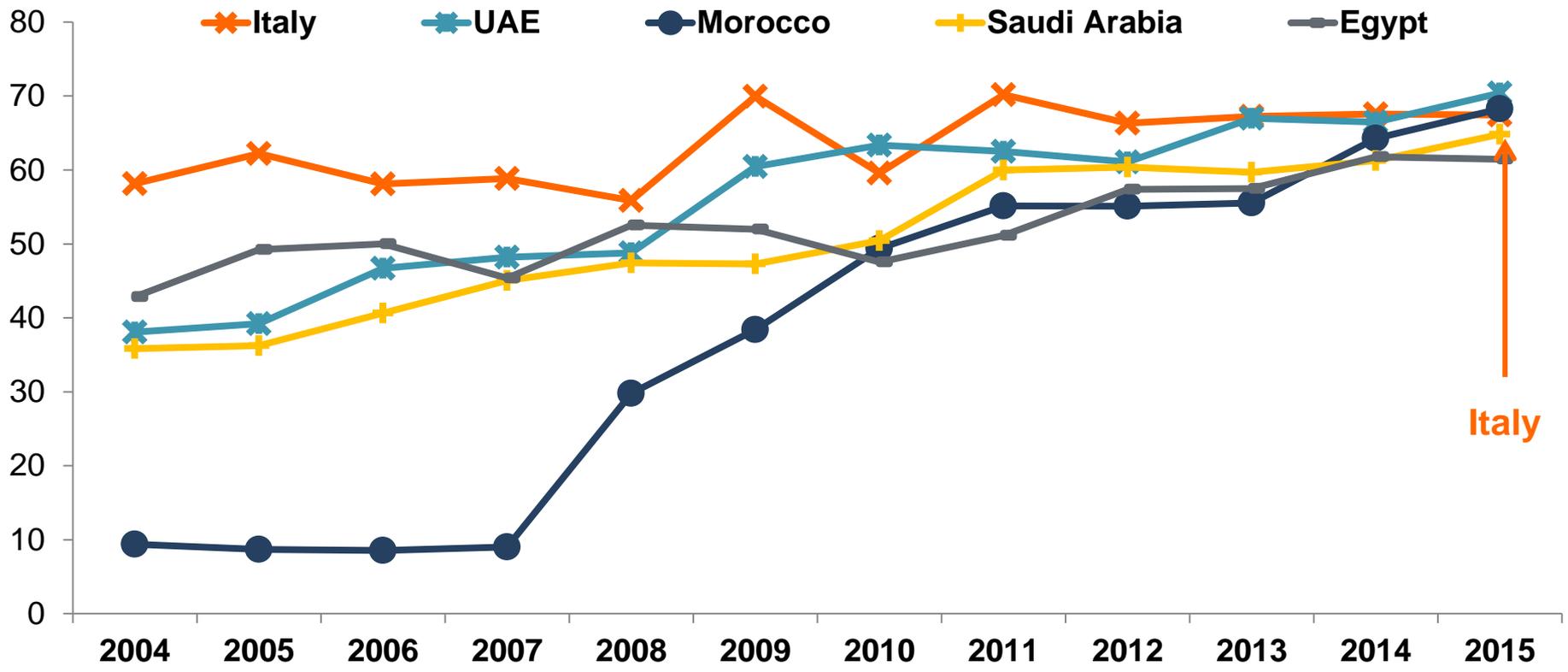


Fonte: UNCTAD

# Maritime Indicators – LSCI

- L'Egitto ha visto aumentare il suo LSCI di 20 punti dal 2004 al 2015; tale incremento lo ha reso uno dei Paesi del Middle East con la migliore performance nel periodo.
- In Italia la crescita dell'indice è stata più lenta (+10 punti sul 2004)

### LSCI Trend 2004-2015

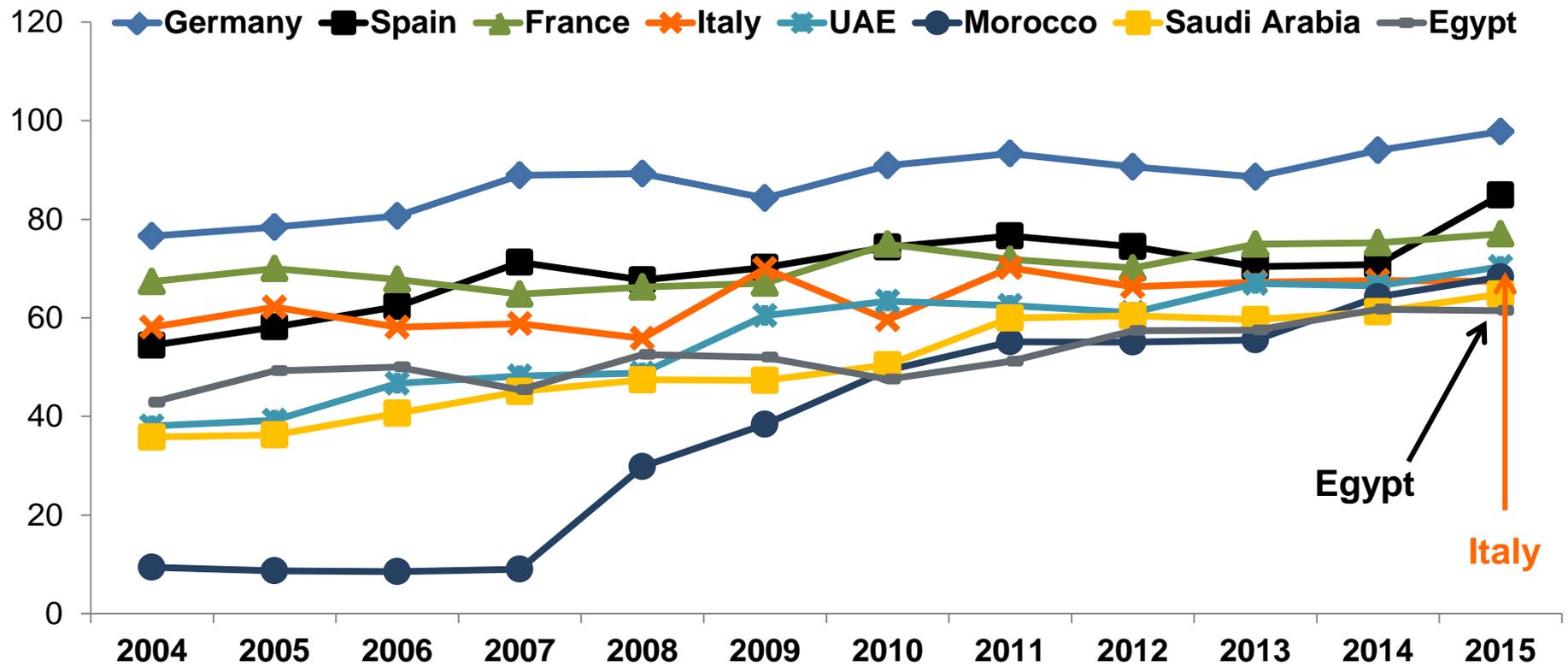


Fonte: SRM su UNCTAD

# Maritime Indicators – LSCI

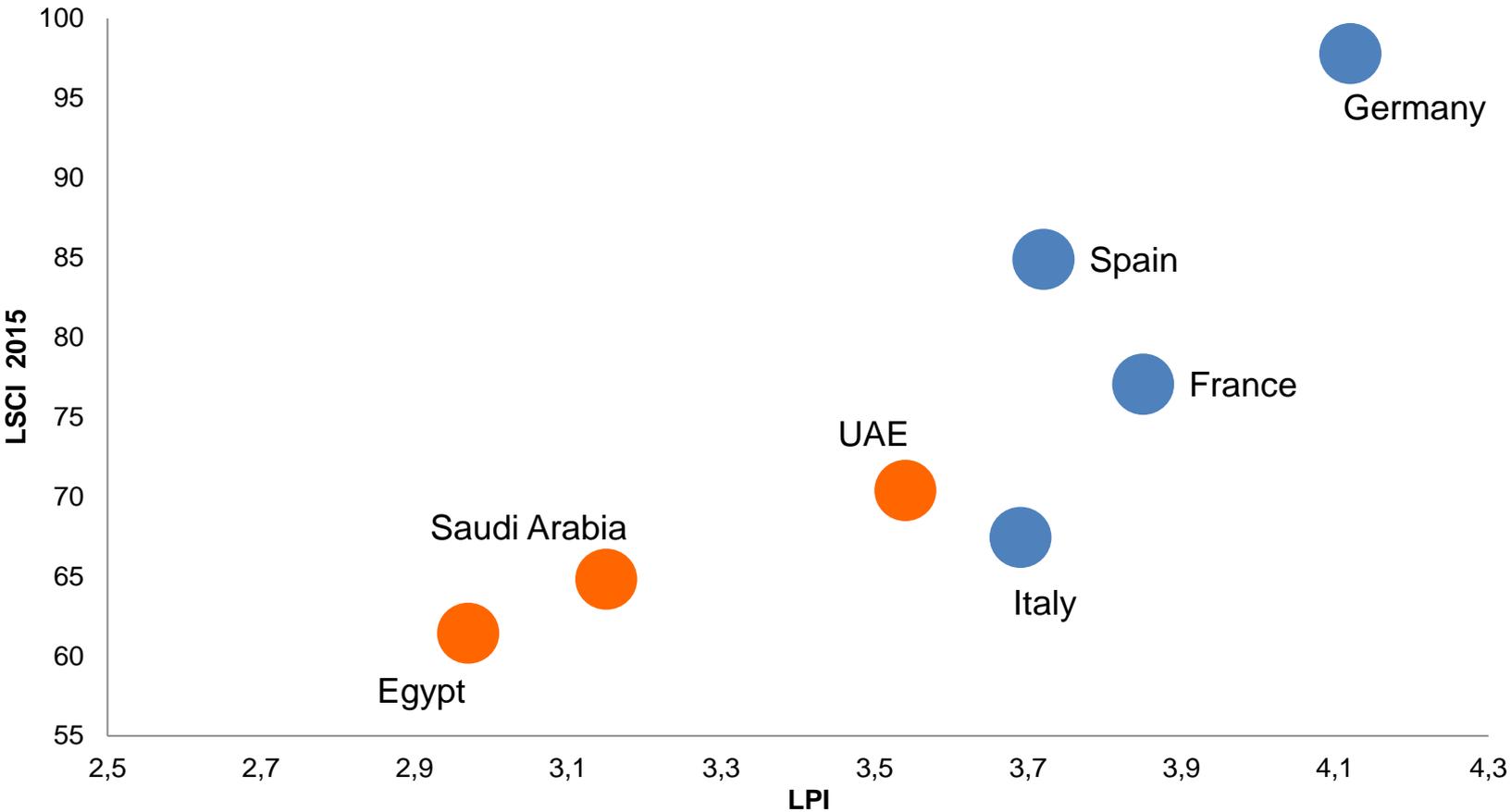
- L'Egitto ha visto aumentare il suo LSCI di 20 punti dal 2004 al 2015; tale incremento lo ha reso uno dei Paesi del Middle East con la migliore performance nel periodo.
- In Italia la crescita dell'indice è stata più lenta (+10 punti sul 2004)

LSCI Trend 2004-2015



Fonte: SRM su UNCTAD

# Maritime e Logistics Indicators - Posizionamento rispetto a LSCI e LPI

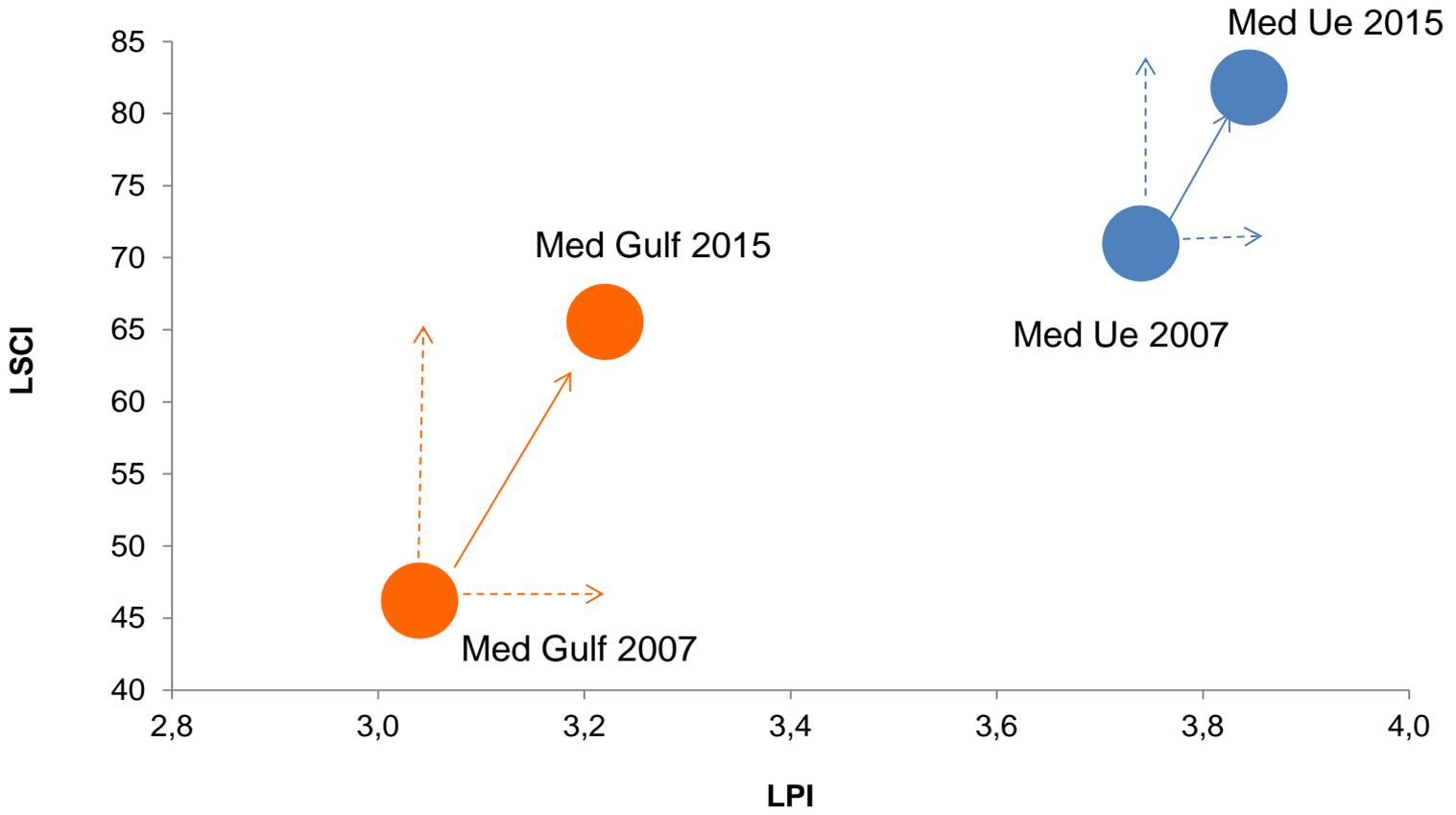


■ L'analisi congiunta di connettività marittima e performance logistica evidenziano l'attuale **leadership dei Paesi europei** – la Germania è top performer - seguiti dagli EAU.

Fonte: SRM su UNCTAD e World Bank

# Maritime e Logistics Indicators - Posizionamento rispetto a LSCI e LPI

## 2007 e 2015

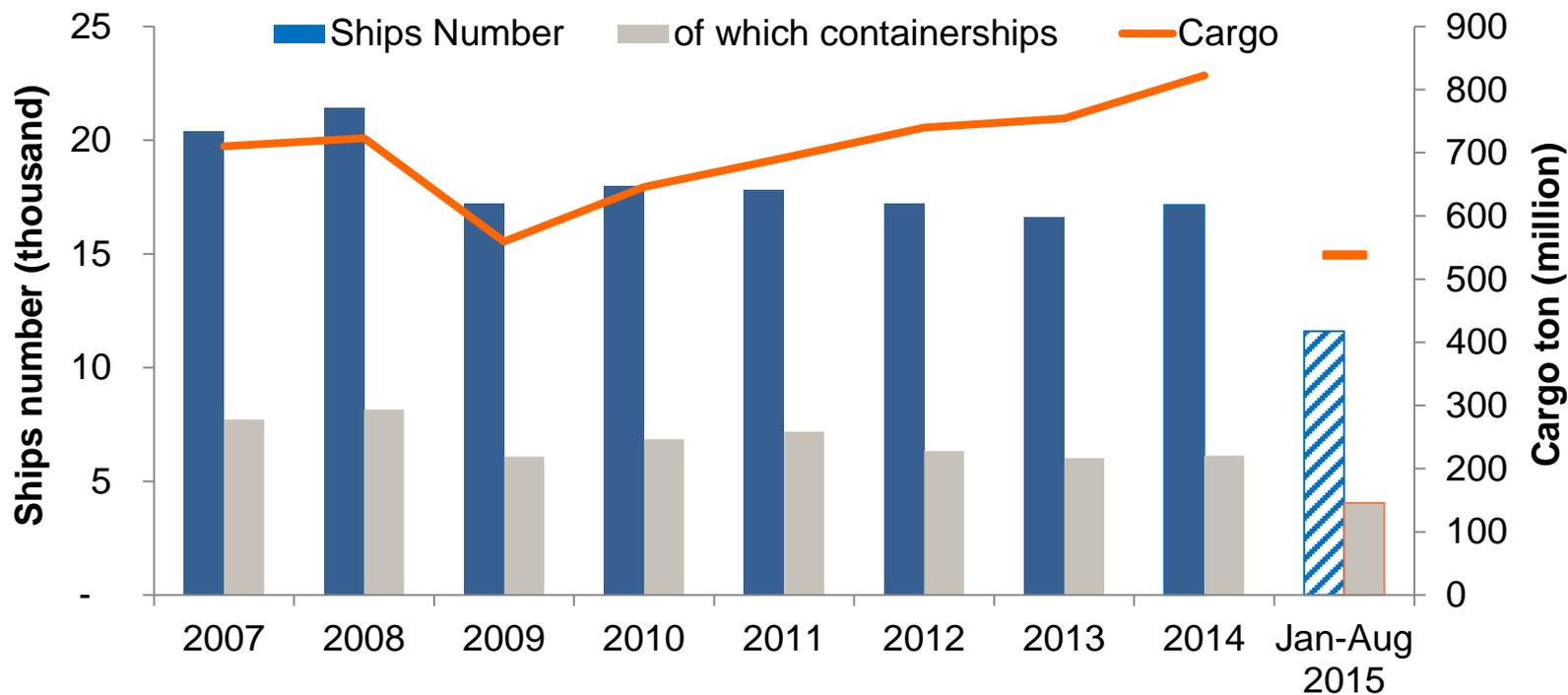


■ Il confronto della media di LSCI e LPI dei Paesi dell'area Med Gulf e dei Paesi Med UE per gli anni 2007 e 2015 mostra per **entrambe le aree una crescita; più intensa per il gruppo Med Gulf.**

Fonte: SRM su UNCTAD e World Bank

# Il Canale di Suez e l'andamento del traffico

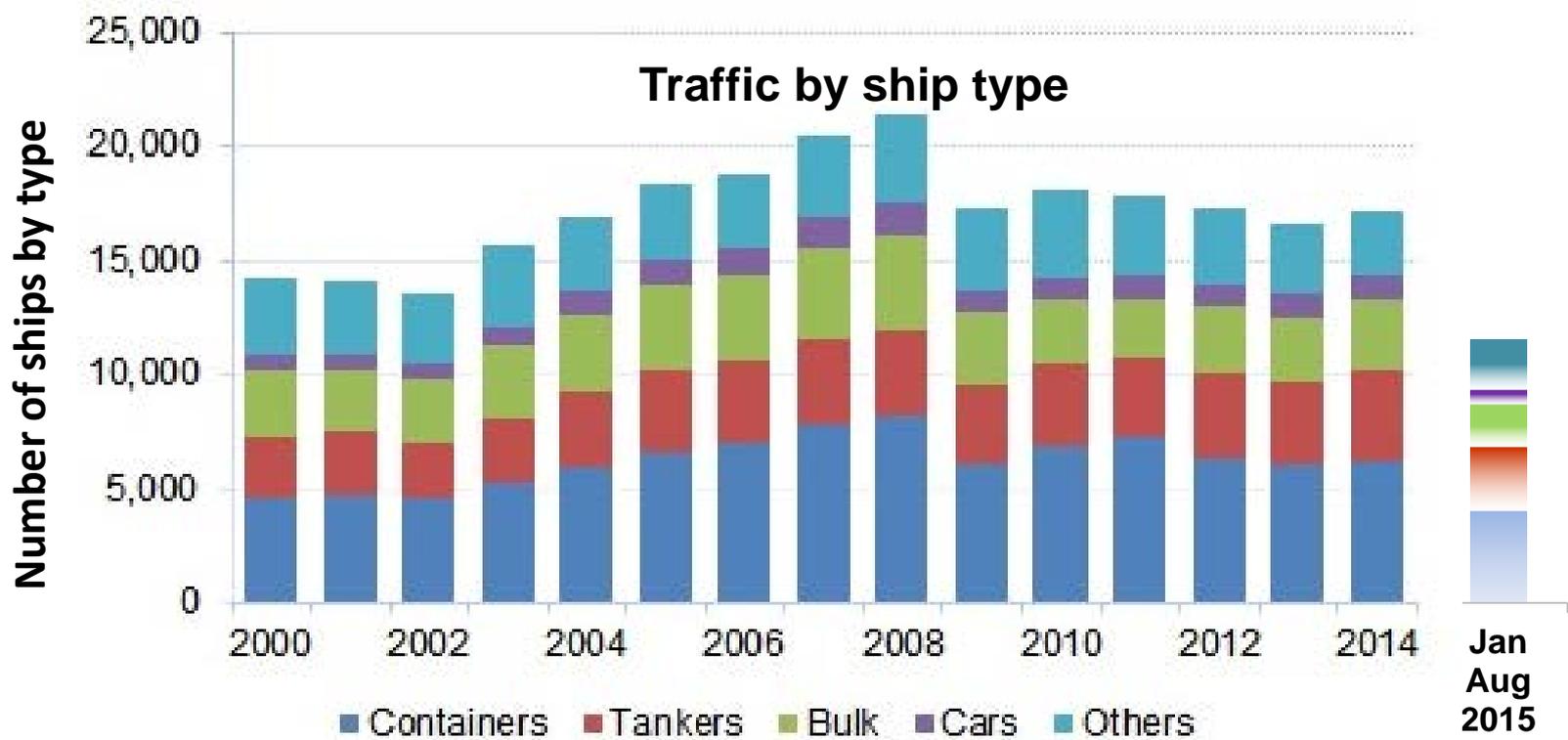
- L'**8-10%** dell'intero **traffico globale** passa attraverso il canale di **Suez**.
- Nel 2014, sono transitate **822 milioni di tonnellate di merci ed oltre 17.000 navi**.
- Tra il **2000** e il **2014** il traffico container **Nord-Sud** è cresciuto del **187%** mentre **nella direttrice opposta** è aumentato del **219%**.
- Nello stesso periodo, **il traffico delle merci** attraverso il Canale di Suez è aumentato del **120%**.



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2015

# Il traffico per tipo di nave nel Canale di Suez

- La **tipologia di nave** che più comunemente attraversa il Canale di Suez è la **containership**. Essa rappresenta il **36%** in termini di **numero** e il **50%** in termini di **merci trasportate**.
- La **containership** è anche il tipo di nave che trarrà il **maggior vantaggio** dal New Canal; diventa quindi fondamentale il ruolo di **Port Said**, dove si stanno concentrando importanti progetti infrastrutturali.

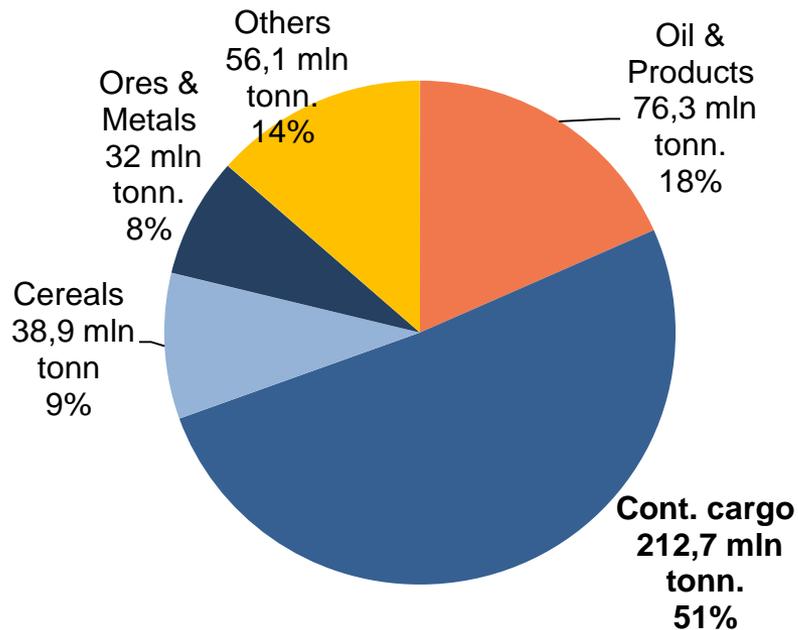


Fonte: SRM su Drewry e Suez Canal Authority 2015

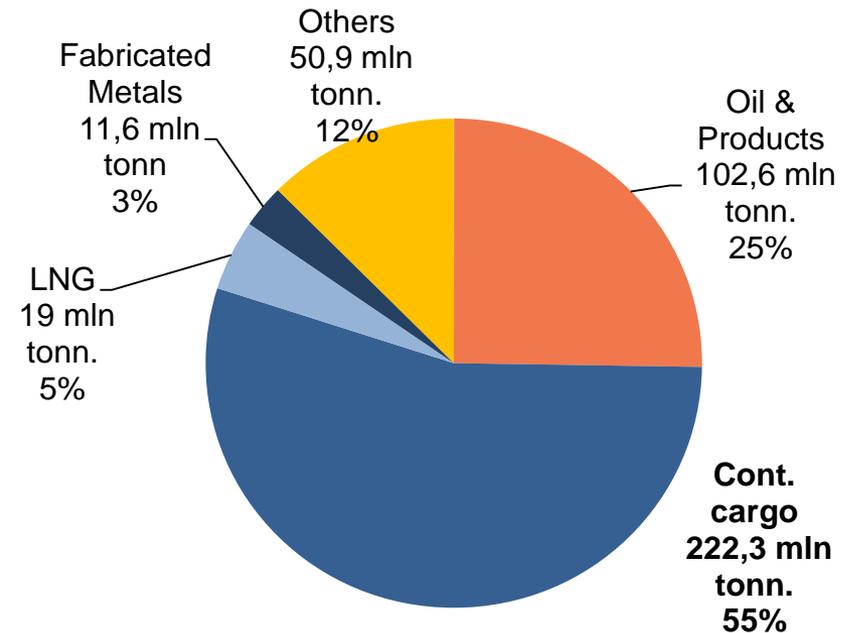
# Il traffico per tipo di merci nel Canale di Suez

- La tipologia prevalente di merci in transito attraverso il Canale di Suez è quella **containerizzata**, sia in direzione **Northbound (55%)** che **Southbound (51%)**.

## Southbound by cargo type



## Northbound by cargo type



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2015

# Il progetto SUEZ: le fasi della SCZone (completata al 2023)



**Fase 1:** *Sviluppo di Port Said e dei porti limitrofi al canale*

Il terminal di Port Said a fine **2015** avrà una **capacità di 5 milioni di Teus**: previste anche **integrazioni** con il sistema **ferroviario**, **centro logistico multimodale**, **cantieri e riparazioni navali**

**Fase 2:** *Industrial Zone*

Nella zona di **AIN Sokhna** sarà realizzato il nuovo centro industriale che lavorerà in stretto contatto con il Porto

**Fase 3:** *Ismailia technology valley*

La realizzazione di un distretto tecnologico di ICT, energie rinnovabili, internet e multimedia etc.

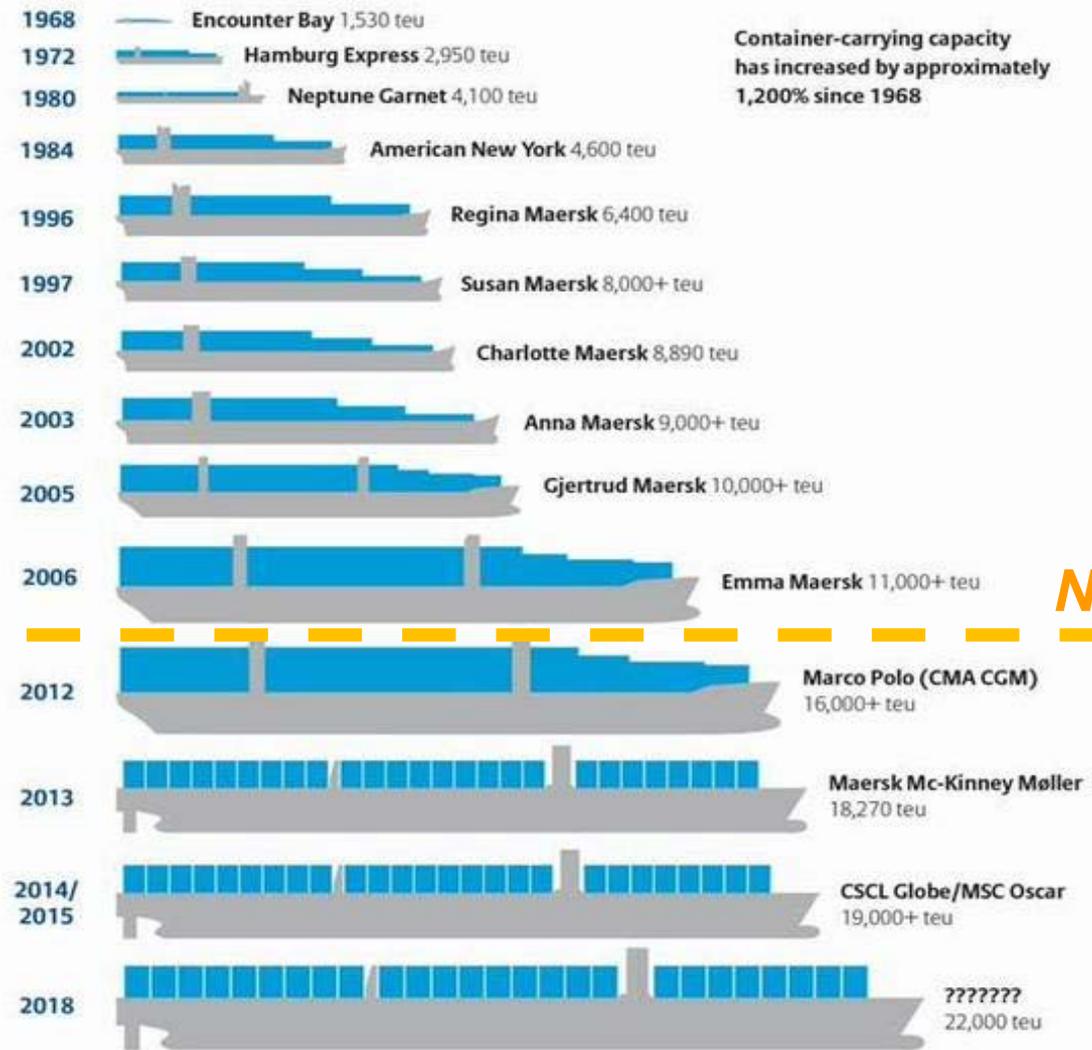
La **SCZone** prevede un investimento complessivo di **68-100 mld\$** ed avrebbero già manifestato interesse ad investire, tra gli altri: Arabia Saudita, Emirati Arabi e Kuwait

Suez è in linea con i nuovi  
fenomeni marittimi?

# I nuovi driver della maritime economy: il gigantismo navale

## 50 years of Container Ship Growth

Container-carrying capacity has increased by approximately 1,200% since 1968



**New Panama Canal's limit**  
**13,200 TEU**

**New Suez Canal**

Graphic: Allianz Global Corporate & Specialty.  
Approximate ship capacity data: Container-transportation.com

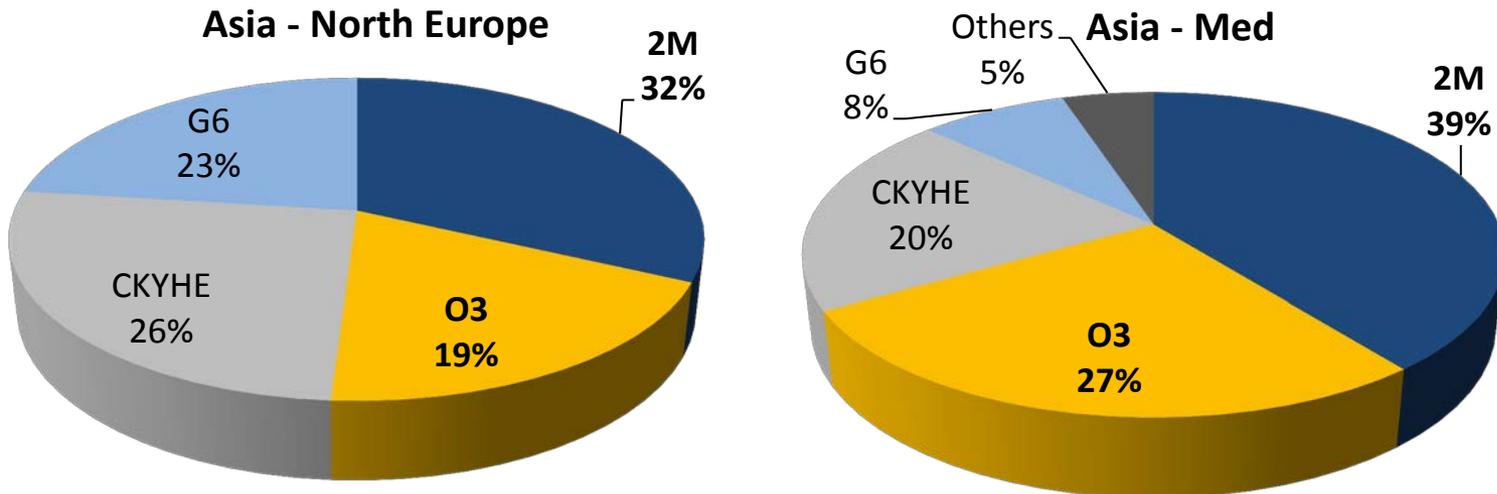
# I nuovi driver della maritime economy: le grandi alleanze

- Le grandi alleanze consentono economie di scala e dunque riduzione dei costi, aumento della profittabilità nonché miglioramento dei servizi e maggiore tutela dell'ambiente.
- Vi è grande interesse delle grandi alleanze per le rotte che passano attraverso Suez.



## LE QUOTE DI MERCATO DELLE ALLEANZE NELLE DUE ROTTE CHE COINVOLGONO SUEZ

Le grandi alleanze «2M» e «O3» sono fortemente attive sulla rotta Asia-Med



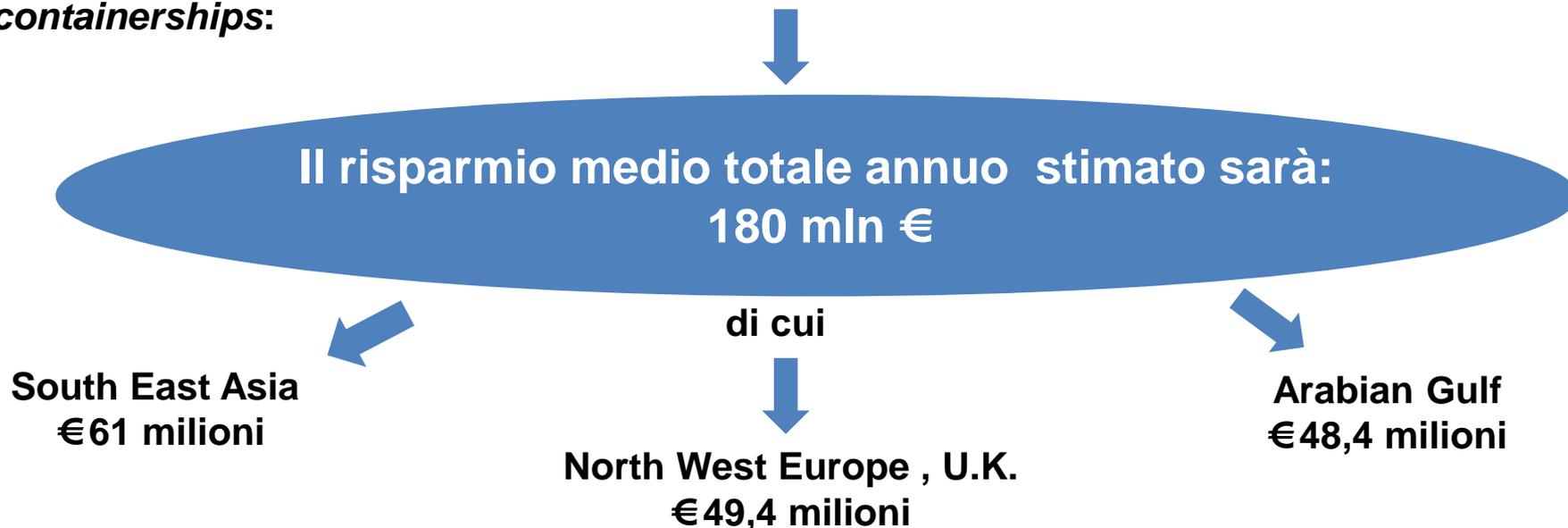
Source: Drewry, 2015

# L'impatto economico ed i risparmi dei costi operativi

- SRM ha stimato che usando la rotta che passa per Suez, **le compagnie di shipping** possono **risparmiare in media il 5-10% sul totale dei costi operativi** (dipende dalle rotte e dalle distanze).
- Per ciascuna nave**, la riduzione del tempo di transito, dovuta al raddoppio del Canale, consentirà un risparmio stimato di:

- **10.499 € per ogni nave**
- ↳ **12.004 € per ogni containership**

Se si considera che, nel 2014, oltre **17.000 navi** hanno attraversato il Canale, *di cui 6.129 containerships*:



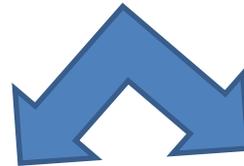
# I benefici del Canale

Proiettando per 30 anni i **benefici stimati per il 2014**

Il valore attuale netto finanziario dei benefici economici portati dal New Suez Canal



**8,7 mld€**



Minori costi operativi:  
**4,9 mld€**

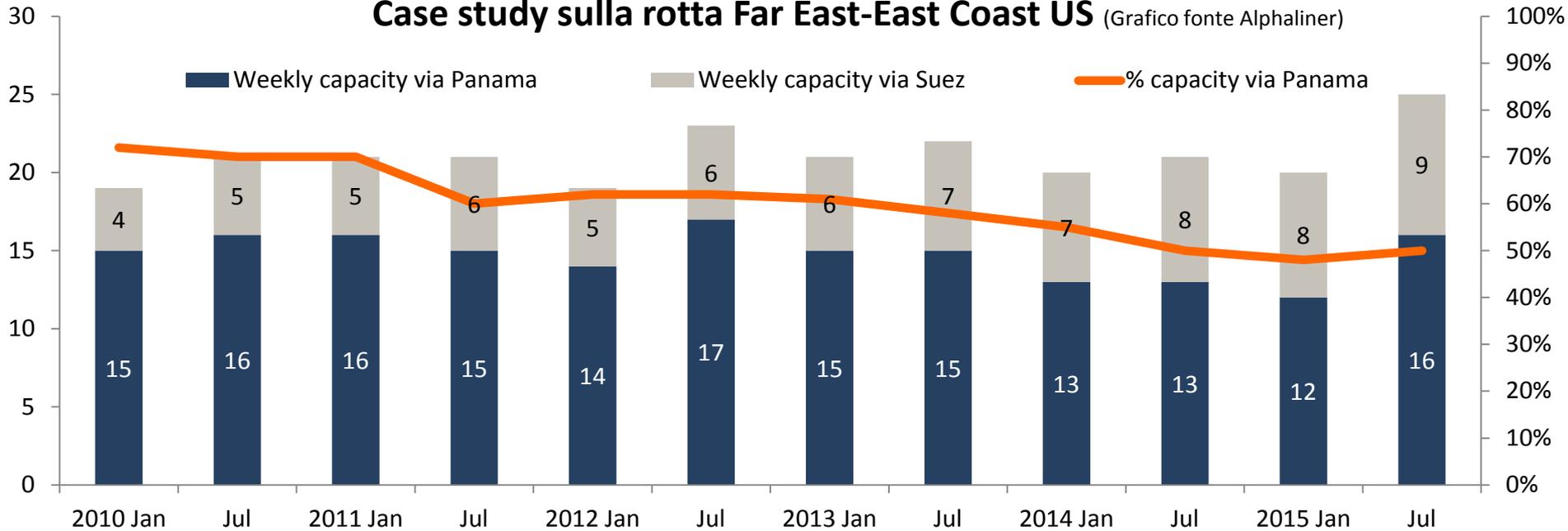
Minori costi di immobilizzo delle merci: **3,8 mld€**

+ benefici ambientali + riduzione del numero di ore impiegate nell'attesa e nelle operazioni di ancoraggio

**Inoltre:**

# L'impatto sui porti italiani

## Case study sulla rotta Far East-East Coast US (Grafico fonte Alphaliner)



**25%**



Se il New Canal attirasse questa quota da Panama

**1 mln TEU**



I container addizionali che transiterebbero via Suez

**18%**



La quota di mercato dell'Italia nel traffico di transhipment nel Med

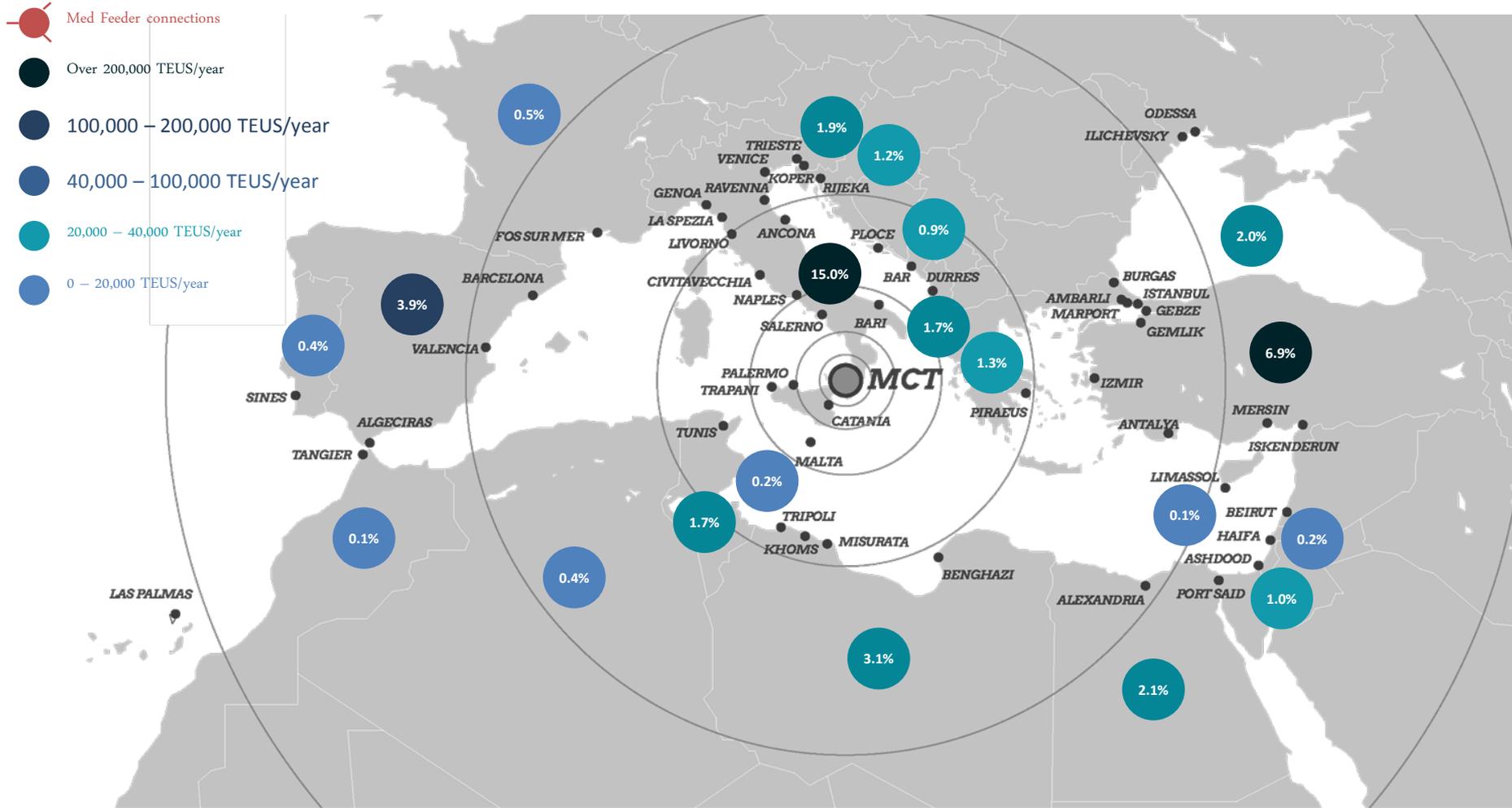
**171 mila**



I TEU addizionali intercettabili dall'Italia



# Il Mezzogiorno: le connessioni feeder di Gioia Tauro nel Med



Fonte: Contship Italia, 2015

**Grazie per l'attenzione**

[www.srm-med.com](http://www.srm-med.com)

[www.srm-maritimeconomy.com](http://www.srm-maritimeconomy.com)