



CENTRO  
*in*EUROPA

CENTRO DI INIZIATIVA EUROPEA

Numero 1/2014 anno XXIII  
Autorizzazione Tribunale di Genova n. 27 del 3 agosto 1991

In Europa - Centro di iniziativa europea  
piazza Dinegro 3 - 16126 Genova  
tel. 010 2091270 - fax 010 2542183  
ineuropa@centroineuropa.it - <http://www.centroineuropa.it>  
Twitter @CentroInEuropa

Direttore responsabile: Fabrizio De Ferrari

Realizzazione a cura di Carlotta Gualco, direttore del Centro in Europa

Ha collaborato: Roberta Mattei

Foto di copertina: Per gentile concessione della Autorità Portale di Genova - Merlo Fotografia  
Courtesy of Port Authority of Genoa – Merlo Fotografia

Stampa: Essegraph s.r.l. - Genova

Progetto grafico: Elena Menichini



DE FERRARI

Realizzazione editoriale

© De Ferrari Comunicazione S.r.l.

Via D'Annunzio, 2/3 - 16121 Genova

Tel. 010 0986820 - 0986821 - 0986822

Fax 010 0986823

[info@deferrarieditore.it](mailto:info@deferrarieditore.it)

L'editore rimane a disposizione per gli eventuali diritti sulle immagini pubblicate.  
I diritti d'autore verranno tutelati a norma di legge.

## SOMMARIO

### EDITORIALE

#### **Economia marittima, banco di prova per l'Europa e per l'Italia**

Carlotta Gualco, direttore del Centro in Europa

5

### MESSAGGI

#### **A balanced approach for the future of Europe's ports**

Siim Kallas, Vice-President, EC Commissioner for Transport

7

#### **L'Italia alla sfida della nuova economia logistica**

Maurizio Lupi, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

9

### INTRODUZIONE

#### **Porti italiani: cambiare per evitare il declino**

Luigi Barone, amministratore unico Finporto, direttivo del Centro in Europa

11

### LE PROPOSTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA

#### **The European Ports Policy**

Dimitrios Theologitis, Head of Unit "Ports & Inland Navigation",  
European Mobility Network Directorate, Directorate General for Mobility  
and Transport DG MOVE, European Commission

13

#### **Leadership 2020 - Una risposta alle sfide del settore navale europeo**

Francesco Laera, Alice Spelta, Lucia Seletti, Ufficio di Milano della Commissione europea

17

### LA POSIZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

#### **Port regulation: striking the right balance**

Knut Fleckenstein, MEP, rapporteur on the EC proposal for a Regulation  
on Market access to port services and financial transparency of ports

25

#### **Crescita ed economia del mare: la cantieristica e i porti europei**

Sergio Cofferati, parlamentare europeo, vicepresidente della commissione  
per il mercato interno e la protezione dei consumatori

29

### IL PUNTO DI VISTA DI ESPO

#### **Quanti ostacoli per i "motori della crescita"**

Intervista a Isabelle Ryckbost, segretario generale della European Sea Port Organisation (ESPO)

33

## LA PORTUALITÀ ITALIANA NELLO SCENARIO EUROPEO E INTERNAZIONALE

<b>Sarà l'Europa a salvare i porti italiani?</b> Luigi Merlo, presidente dell'Autorità Portuale di Genova	35
<b>Un futuro possibile oltre le metafore</b> Giuliano Gallanti, presidente dell'Autorità Portuale di Livorno	37
<b>Una nuova governance per la portualità italiana</b> Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità Portuale della Spezia	39
<b>Porti liguri: collegare banchine e mercati</b> Gian Luigi Miazza, presidente dell'Autorità Portuale di Savona e presidente in carica di Ligurian Ports	42
<b>Il mare, risorsa per la rinascita dell'Europa</b> Franco Mariani, presidente dell'Autorità Portuale del Levante (Porti di Bari, Barletta e Monopoli)	44
<b>Prospettive della portualità mediterranea nel trasporto di linea</b> Claudio Ferrari, Università di Genova, Dipartimento di Economia (DIEC)	47
<b>La difficile alleanza dei porti liguri e italiani</b> Pier Paolo Puliafito, professore al Dipartimento di Informatica, Bioingegneria, Robotica e Ingegneria dei Sistemi (DIBRIS), Università di Genova, direttivo del Centro in Europa	50
<b>Concessioni e servizi portuali: la posizione dei terminalisti</b> Luigi Robba, direttore Assiterminal, Associazione Italiana Terminalisti Portuali	53
<b>Il futuro dello spedizioniere: scenari e prospettive di una professione in costante divenire</b> Piero Lazzari, presidente Fedespedi, Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali	56
<b>Innovazione, integrazione e semplificazione: concetti chiave per lo sviluppo del sistema portuale italiano</b> Guido Porta, amministratore delegato di I.Log - Iniziative Logistiche S.r.l. e presidente di Fuorimuro - Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l.	58

# ECONOMIA MARITTIMA, BANCO DI PROVA PER L'EUROPA E PER L'ITALIA

CARLOTTA GUALCO - Direttore del Centro in Europa



La Commissione europea riprova a cimentarsi, dopo alcuni tentativi falliti, su una politica europea dei porti. Lo fa con interventi di regolazione, cercando di bilanciare apertura dei mercati ed esigenze di sicurezza e tutela del lavoro e offrendo una dote di 26 miliardi di euro di cofinanziamento, da qui al 2020, per la realizzazione della rete transeuropea di trasporto in cui integrare i porti di rilevanza europea. Le politiche europee mirano a far sì che i porti siano motori per la ripresa economica dopo la crisi. Lo scenario è quello di un rallentamento dei traffici nella UE e di una progressiva riduzione del ruolo dell'Europa nei traffici marit-

timi internazionali. Cresce la dimensione delle navi e la complessità delle flotte; tre grandi operatori si accordano per spartirsi il trasporto container; la sicurezza dei lavoratori - in termini di mantenimento del posto di lavoro e delle sue condizioni - è spesso messa a rischio. La Commissione cerca di far fronte a queste sfide con regole comuni che dovrebbero accrescere la competitività del sistema europeo dei porti, la loro capacità di attrarre investimenti, senza mettere a rischio standard sociali, sicurezza e protezione dell'ambiente, aspetti questi ultimi tenuti in particolare considerazione dal Parlamento europeo.

Le proposte della Commissione sollevano diverse critiche da parte degli operatori e ne abbiamo testimonianza in questo numero della rivista. Tuttavia costituiscono un tentativo di opporsi a un rischio reale di marginalizzazione dell'Unione europea e di sfruttare meglio il potenziale dei porti europei per stimolare lo sviluppo e l'occupazione. Si tratta di un tassello importante dell'impegno per la crescita che le istituzioni europee, inclusi i Paesi membri della UE, stanno (forse) riscoprendo dopo gli ultimi anni concentrati sul risanamento dei conti pubblici, i propri o quelli degli Stati "indisciplinati". È evidente che il prezzo pagato dalle società europee è stato troppo alto, e che i sacrifici imposti hanno spalancato le porte a movimenti apertamente ostili nei confronti dell'Unione europea. Quelle stesse forze politiche, in caso di affermazione alle elezioni europee del pros-

simo 25 maggio, possono seriamente ipotizzare l'avanzamento del processo di integrazione europea. Ho seri dubbi che, pur predicando la necessità di "un'altra Europa", esse siano poi in grado di andare oltre l'inceppamento delle politiche europee.

Con le elezioni di maggio è in gioco la possibilità di migliorare e in alcuni casi riorientare le politiche europee, di dare continuità a un processo di modernizzazione dell'Europa nel segno della competitività, della giustizia sociale, dello sviluppo sostenibile, di completare l'architettura istituzionale deficitaria in cui si colloca l'euro, di accrescere la democraticità dell'Unione europea.

Sia ben chiaro: l'Europa così com'è ora non va bene. Esempio in questo senso il discorso pronunciato i primi di febbraio a Strasburgo dal presidente della Repubblica Napolitano di fronte al Parlamento europeo: è necessario superare errori e indecisioni - aggiungo io: imputabili per la gran parte a governi di centro-destra - dando vita ad una "nuova stagione di crescita economica" che ricrei la fiducia dei cittadini e sia accompagnata da "nuovi sviluppi in senso istituzionale e politico nella vita dell'Unione".

Sono impegni difficili, in molti casi di non immediata realizzabilità, che scontano divisioni profonde tra gli Stati e diffidenza delle opinioni pubbliche nazionali. Per poter ottenere risultati concreti sono necessari navigatori esperti e allo stesso tempo appassionati, saldi nella volontà politica comune di ridare slancio all'Europa, di respingerne il declino già iniziato. Leader politici dalla "vista lunga" e partiti in grado di uscire dai confini nazionali per mettere in campo e confrontare democraticamente le proprie visioni di Europa. Come, in questa prospettiva, diventano piccoli e insignificanti gli alfiere dell'"agitazione distruttiva contro l'euro e contro l'Unione" cui ha fatto riferimento il Presidente!

Le politiche europee in ambito portuale sono anche un forte richiamo nei confronti dell'Italia,

che a dispetto del suo eccezionale sviluppo costiero sconta clamorose insufficienze e ritardi nella dotazione di infrastrutture, collegamenti carenti tra porti e hinterland, procedure amministrative e doganali troppo onerose, una frammentazione del sistema portuale che rende impraticabile una programmazione condotta su scala nazionale in coerenza con gli orientamenti europei. È emblematica la storia infinita della riforma portuale e gli scontri accesi tra fautori dell'una o dell'altra soluzione prospettata. Gli interventi su questo numero dimostrano, se ce ne fosse bisogno, che esistono soluzioni se solo si potesse contare, anche in questo caso, sulla volontà di tutti gli operatori, pubblici e privati, di superare i particolarismi e le inefficienze. La Liguria poi si caratterizza per un ritardo e una incapacità decisionale che la condanna a cantieri infiniti come il Terzo valico, la Gronda autostradale, il (mancato) completamento del raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia che la frana verificatasi a inizio anno ha impietosamente riportato in primo piano, il non ancora realizzato potenziamento dell'aeroporto di Genova. Sono tutti elementi che ne aggravano l'isolamento e che concorrono a diminuire l'attrattività dei porti liguri.

Anche l'Italia e la Liguria, come l'Europa, hanno urgenza di compiere delle scelte. Anche per loro si profila, in assenza di decisioni, il rischio della marginalizzazione. Italia e Liguria condividono ritardi di sviluppo, la prima nei confronti della maggior parte dei Paesi UE, la seconda in rapporto alle altre regioni del nord ovest. Le mutate condizioni internazionali non rendono più proponibile proseguire con la politica dei rinvii. L'alternativa all'assunzione di queste responsabilità non è la decrescita felice ma la disgregazione della nostra società.

La Liguria è una regione piccola, ma dove si incrociano grandi temi di rilevanza nazionale. Tra questi, l'economia marittima. Ancorarsi all'Europa e al suo programma di sviluppo è una necessità. Pensiamoci, quando andremo a votare il 25 maggio.

## A BALANCED APPROACH FOR THE FUTURE OF EUROPE'S PORTS

SIIM KALLAS - Vice-President EC Commissioner for Transport



When it comes to freight transport, ports are Europe's windows onto the rest of the world. They are the gateways for 74 % of Europe's imports and exports, as well as 40 % of intra-EU trade; they support the economic development of islands and peripheral regions. Given that the gross freight volume that ports handle is expected to rise by 50 % by 2030, they have a real potential to be an important engine for growth and job creation in the years to come. But to realise that potential, even Europe's best ports need to perform better. There are

also significant differences in performance between European ports that have to be reduced. With the Commission's proposed ports strategy, I believe we have a set of tools available that will help prepare the sector well for the future.

This strategy combines new investments in ports and the connections to their surrounding areas, promotion of discussions on work-related issues - the "social dialogue" - and the establishment of a legal environment on ports services and financial transparency. The right policy mix is essential and these measures must go hand in hand.

To encourage investments, the EU will make full use of the new Trans-European Network guidelines which identify 329 ports of common interest, and the Connecting Europe Facility which has a budget of €26 billion. We will need to focus strategically on projects which promote interoperability between different forms of transport - particularly maritime and rail; which strengthen ports' surrounding rail connections; and those projects which pave the way for greener shipping and port operations.

On the work-related discussions, the Commission has created a Social Dialogue Committee to bring together the relevant parties involved in the port sector. It has already started work on issues such as training, safety and health in the workplace.



When cars go to Russia Estonia imports new trains - by ©Andres Pütting, 42, Tallinn, Estonia.  
Foto vincitrice del concorso mensile "BE OUR GUEST PHOTOGRAPHER!" organizzato dalla Web Communication Unit per il sito Web del Parlamento europeo.

Lastly, on the legislative proposal itself, the key goals are to ensure fair and transparent access to the provision of port services and transparency to port funding, as well as to give more autonomy to port authorities. There is already a lively debate on these points, and I would like to take this opportunity to stress that the aim is not to impose a uniform model of liberalised markets or create additional burdens on port authorities or Member States. On the contrary, Member States and port authorities will be able to choose – if they so wish – to have a completely open tendering process when granting service contracts, or to entrust internal operators with public services obligations. For instance, the provision of pilot services may be subject to very valid concerns about service continuity and safety issues.

From the Commission side, our main concern is to provide legal certainty and equal conditions for competition so that port operations can be conducted in a fair, transparent and orderly manner that also takes safety, security and environmental concerns into account. It is vitally important to make public investments more effective and to attract private investors. The Commission's proposal is now being negotiated in the European Parliament and the Council. We are also engaged in discussions with a wide range of other interested parties. I trust that the future Italian presidency will play a key role in concluding this dossier and help European ports to play their vital part in speeding up the recovery of the European economy.

BRUSSELS, 16 JANUARY 2014

## L'ITALIA ALLA SFIDA DELLA NUOVA ECONOMIA LOGISTICA

MAURIZIO LUPI - Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



L'economia dei traffici logistici registra - negli ultimi due decenni - una crescita esponenziale dei livelli di complessità e delle interdipendenze.

Dopo l'inizio di quel processo che definiamo "gigantismo navale", che ha messo le infrastrutture portuali europee di fronte a sfide molto difficili, è in arrivo ora un nuovo fattore di complessità, l'alleanza stretta tra 3 delle maggiori compagnie marittime, denominata P3 Network, che entrerà in vigore nel secondo semestre 2014 e che porterà a una maggiore selezione dei porti di scalo.

Questo nuovo assetto può rappresentare un elemento di stimolo all'innovazione ma, al tempo stesso, una minaccia fatale a posizioni di mercato tradizionalmente consolidate. L'alleanza fra i tre *carrier* determinerà la concentrazione delle scelte di un potenziale pari a ben 255 portacontainer, incluse le mega-portacontainer da 18 mila teu, con una capacità complessiva di 2,6 milioni di teu su 29 rotte tra Asia ed Europa, Atlantico e Pacifico, con l'obiettivo di coprire il 40% del mercato tra Asia e Nord Europa.

Tale strategia avrà ripercussioni anche sul traffico mediterraneo dove cominceranno a transitare regolarmente navi da 13 mila teu che necessitano di fondali da 14,5 metri e gru in grado di operare dalle 20 alle 22 file di container: non molti porti europei sono oggi in grado di soddisfare questi requisiti. A differenza dei porti nordafricani che possono contare su spazi fisici molto ampi e su caratteristiche morfologiche che li rendono idonei per questo tipo di traffici.

Si tratta quindi di un contesto in rapidissima evoluzione nel quale le risposte dei decisori politici possono assumere un'importanza cruciale.

I porti - ma soprattutto la logistica come l'insieme dei flussi di traffico delle merci, senza soluzione di continuità fra mare e terra - assume quindi una posizione centrale nelle scelte trasportistiche e infrastrutturali del-



Terminal Vopak Dupeg (Neuhof) nel Porto di Amburgo. © Port of Hamburg Marketing

l'Europa e di ciascuno degli Stati membri. L'Italia vuole essere pronta a questo appuntamento.

L'offerta logistica italiana ha le caratteristiche di un sistema diffuso, con domanda e offerta poco concentrate e realtà che, per quanto efficienti, rischiano di non riuscire a rimanere con successo sul mercato. Una prima scommessa per la portualità italiana è certamente quella di mettersi in rete. La capacità competitiva è data dal garantire le migliori condizioni "ambientali" per lo sviluppo di un *network* portuale e logistico caratterizzato da alti livelli di competitività.

Il secondo fattore chiave di questa nuova economia logistica sta nei collegamenti fra il "lato mare" e il "lato terra". E qui il sistema italiano presenta carenze che vanno rapidamente superate.

La "densità" del territorio italiano e il forte grado di autonomia di soggetti - pubblici e privati - che operano lungo la *supply chain* determinandone, con le proprie scelte, l'efficienza complessiva, rendono necessaria un'azione di ampio respiro volta a creare co-

ordinamento e sinergie fra porti e gestori delle altre infrastrutture del distretto logistico, a fluidificare i corridoi, a superare rapidamente i colli di bottiglia con interventi infrastrutturali mirati.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è impegnato in questi mesi nella definizione di questi obiettivi che ci sembrano non solo rispondenti agli indirizzi europei in materia di sistema portuale, ma anche pienamente coerenti con la nuova strategia delle reti TEN-T. Questa strategia ha infatti affermato una visione "aperta" del sistema trasportistico del continente ed ha oggettivamente valorizzato il ruolo dei porti posti alla radice e lungo i corridoi - che diventano le principali "porte" che aprono il network europeo al resto del mondo. Questo salto di qualità impone un cambiamento di visione e pone, in capo alle autorità politiche e amministrative, responsabilità nuove.

L'Italia, per il ruolo che da sempre la sua posizione geografica le ha assegnato nell'economia del mare, saprà certamente rispondere al meglio a questa affascinante sfida.

## PORTI ITALIANI CAMBIARE PER EVITARE IL DECLINO

LUIGI BARONE - amministratore unico Finporto. Fa parte del direttivo del Centro in Europa

Con questo articolo introduttivo mi propongo di sintetizzare le questioni che a mio avviso risulteranno decisive nel processo evolutivo del sistema portuale europeo, interessato in particolare da profondi mutamenti di offerta e domanda di traffico, e che pertanto sono tali da condizionare in modo determinante l'evoluzione del sistema portuale italiano.

Lo farò procedendo per assunti, e di ciò mi scuso con i lettori, in quanto ritengo ormai non più procrastinabile il tempo delle decisioni, che tento quindi di stimolare ponendo le questioni in modo diretto e con un approccio sintetico e spero chiaro. D'altro canto i contenuti degli altri articoli presenti in questo numero potranno fornire il necessario riscontro analitico alle questioni introduttive qui proposte.

La componente marittima portuale è stata per troppo tempo trattata come un settore a sé stante, e in quanto tale lasciata ai margini delle politiche di sviluppo; la stessa "legge di riforma" del 1994 ha rinchiuso i porti nel loro recinto - le circoscrizioni - riducendo le autorità di gestione ad una sorta di amministratori del condominio portuale. Il settore portuale va invece considerato come parte integrante della rete di infrastrutture logistiche dedicate alle merci, in un disegno organico capace di recuperare livelli adeguati di competitività al sistema economico produt-

tivo. A questo principio di integrazione debbono pertanto essere ricondotte le decisioni - a livello comunitario e nazionale - relative alla programmazione degli investimenti pubblici nel settore, che vanno quindi incentrati sui *nodi* intermodali, dai quali far partire i programmi di potenziamento delle reti ferroviarie e stradali allo scopo di assicurare la connettività delle piattaforme logistiche. A questo principio si ispira la *Port Policy Review* che viene illustrata in questo numero da autorevoli esponenti della Commissione e del Parlamento europeo; bisogna che in casa nostra vi sia la necessaria consapevolezza dei conseguenti risvolti in termini di scelte nazionali sui *nodi* strategici e sulla loro *governance*, ciò che in particolare richiede il superamento dell'assetto istituzionale di tipo "landlord" e quindi la proiezione sul territorio extra-portuale delle autorità di gestione.

Per comprendere la centralità del settore marittimo portuale come fattore di competitività è sufficiente riflettere sul fatto che oltre il 75% dell'import/export della UE viaggia via mare e che i sistemi portuali europei gestiscono volumi consistenti di questi flussi. In questo quadro il contributo del nostro paese non è marginale, dato che i porti italiani intercettano oltre il 30% del traffico internazionale che transita nel Mediterraneo, evidenziando pertanto il ruolo importante della portualità italiana in ambito europeo. Nel

nostro paese coesistono dunque potenzialità – quali quelle appena evidenziate – e perdita progressiva di competitività del settore portuale, dovuta in particolare alla debolezza delle infrastrutture logistiche ed alla bassa efficienza del trasporto ferroviario delle merci. I porti italiani debbono abbandonare la loro “natura localistica” e diventare a tutti gli effetti porti europei integrandosi in modo coerente nella *Port Policy Review*. Essi potranno migliorare il proprio posizionamento e contribuire di conseguenza al necessario riequilibrio tra i porti del *Northern Range* ed i porti del Mediterraneo, se sapranno muoversi in anticipo sulle dinamiche attese nel commercio marittimo, attraverso una configurazione portuale e logistica adeguata rispetto al tessuto produttivo del paese e integrata con la rete europea Ten-T, che si può raggiungere solo se si deciderà di adottare – a discapito dei particolarismi/favoritismi – il metodo della programmazione unitaria degli interventi sul territorio, evitando la loro segmentazione settoriale.

La proposta di Regolamento in discussione può certo aiutare il raggiungimento di questi obiettivi, ma è altrettanto certo che il nostro paese per centrare l’obiettivo deve farsi trovare pronto ad applicare nei porti italiani, senza ulteriori ritardi, un quadro normativo destinato a presentare innovazioni importanti rispetto alla vigente legislazione. L’ammmodernamento dell’assetto istituzionale della portualità italiana non può essere limitato ad una operazione di cosmesi, ma deve confrontarsi con le sfide del gigantismo navale e con il conseguente riassetto dei grandi *global carrier* che insieme porteranno nel medio-lungo periodo a rilevanti modifiche nell’andamento dei flussi di traffico nel Mediterraneo e sulla loro distribuzione nel network portuale europeo. Non può di sicuro essere un sistema

fatto di 24 autorità portuali omologate verso il basso ad affrontare le grandi trasformazioni del mercato dei traffici e del commercio marittimo. È dunque essenziale una forte discontinuità istituzionale, che si può conseguire attraverso un urgente provvedimento legislativo che introduca e specifichi nel nostro ordinamento i caratteri salienti della proposta di Regolamento comunitario. Si tratta cioè di riconfigurare coerentemente la *governance* dei porti individuati come *nodi* intermodali, in termini di autonomia finanziaria, piena responsabilità gestionale e manageriale, latitudine e longitudine “*beyond the landlord*” delle Autorità chiamate a governare i *nodi*. Le considerazioni che a questo riguardo sono sviluppate negli articoli dedicati al tema rappresentano un’ulteriore conferma dell’importanza di un vero salto di scala – dal locale al comunitario – nel nostro ordinamento portuale, rispetto al quale il principio della cessione di sovranità alla scala comunitaria può essere decisamente salutare.

Non ci sono ulteriori spazi di mediazione: o si va verso una “radicale riforma” da inserire nell’accordo per il programma di Governo in discussione in questi giorni, che affronti anche “alcuni principi fondamentali tra cui vi è la riduzione del numero delle Autorità portuali, la definizione delle loro competenze e della loro autonomia finanziaria, il recepimento delle indicazioni che ci vengono dalla normativa comunitaria” – come ha di recente affermato, con parole finalmente nuove nel linguaggio parlamentare Debora Serracchiani, presidente del Friuli Venezia Giulia e responsabile per le infrastrutture nella segreteria nazionale del Pd – o la portualità italiana e conseguentemente il nostro sistema economico e produttivo dovrà rassegnarsi ad un ruolo marginale nel contesto europeo ed internazionale.

## THE EUROPEAN PORTS POLICY

DIMITRIOS THEOLOGITIS - Head of Unit "Ports & Inland Navigation", European Mobility Network Directorate, Directorate General for Mobility and Transport DG MOVE, European Commission



Europe has some of the best performing ports in the world but, at the same time, large differences can be detected between ports across Europe. This became evident during the Impact Assessment exercise for the Commissions’ current ports proposals. Also, the increase in size and complexity of fleets and the rapid development of major ports around the globe – not least in rising economies – are currently changing the settings in which ports operate. In order for European ports to deliver on their promise as motors in the European economic recovery, the European trademarks

of efficiency, predictability and reliability must be strengthened.

To this end, the Commission has launched a comprehensive review of the port policy as set out in its Communication from early 2013, *Ports – An Engine for Growth*. The effort has three parallel tracks:

- A legislative proposal to create a stable framework for developing ports.
- A Social Dialogue Committee to facilitate discussion between labour market partners on the sensitive social issues in ports.
- The integration of ports in the Trans-European Transport Network (TEN-T) with the aid of the €26 billion in the new Connecting Europe Facility (CEF).

Additionally, the Commission supports and encourages the ongoing greening of the port sector. This includes a focus – also within TEN-T – on cleaner fuels and potentially different port charges according to internationally established environmental categories of vessels.

### LEGISLATIVE FRAMEWORK

Optimisation of port services and operations will enable ports to handle more cargo and passengers with existing infrastructure as well as attract new investments to prepare for future growth. To underpin a development towards more efficient port services, the Commission has put forward a proposal for a Regulation on the provision of port services.

With lessons learned from Port Packages I and II, however, the proposal is heading in a very different direction from previous (failed) attempts. It is a different strategy simply because the policy goals this time are very different – namely:

- To attract new investments and create jobs in ports.
- To ensure legal certainty and prevent unfair competition between ports.
- To promote the Social Dialogue between the social partners.
- To prepare the 329 ports of the Trans-European Network to fully use the €26 billion in the Connecting Europe Facility.

To be clear, the proposed legislation is therefore not an exercise in liberalisation of port services but rather an effort to introduce transparency with two pillars: 1) clarify the framework for the provision of port services, and 2) ensure transparency in the use of public funds.

The provisions on market access acknowledges that, indeed, some of the services that are part of everyday port operations – pilotage, for example – may very well be closely linked to issues of general public interest, especially safety concerns. The Regulation proposal therefore provides a framework which confirms the possibilities of ports to keep services like pilotage, mooring and towage as publicly provided services or granted with exclusive rights. What is important to the Commission in this respect is that if restrictions or limitations of service provision are installed, this must be done in a manner that is transparent and adhering to basic EU principles. Notably, the Commission is of the clear view that the proposal actually provides far more legal certainty to ports and port stakeholders than if these issues are decided by court or competition authorities on a case-by-case basis.

As the second main part of the proposal, the provisions on transparency of public funding

## ABSTRACT

### LA POLITICA EUROPEA PER I PORTI

La Commissione europea ha lanciato dall'inizio del 2013 una revisione delle proprie politiche in materia portuale, allo scopo di rendere i porti europei motori della ripresa economica della UE attraverso una maggiore competitività, l'attrazione di investimenti e la creazione di lavoro. I settori di intervento sono tre. Con una proposta legislativa in materia di accesso ai servizi portuali si intende creare un quadro stabile per lo sviluppo dei porti, mantenendo l'autonomia delle autorità portuali. La creazione di un Comitato sul Dialogo sociale ha lo scopo di offrire uno strumento per facilitare il confronto tra partner del mercato del lavoro su questioni particolarmente sensibili inerenti al lavoro portuale. La terza linea d'intervento riguarda l'integrazione dei porti nella Rete Transeuropea dei Trasporti con il sostegno del nuovo *Meccanismo per collegare l'Europa*, che dispone di una dotazione di 26 miliardi di euro. Inoltre, la Commissione sostiene l'innovazione "verde" nei porti e, attraverso progetti di ricerca, promuove una migliore conoscenza del settore portuale e l'individuazione di soluzioni adeguate al mutato contesto internazionale.

Il successo delle proposte della Commissione richiede una forte determinazione da parte di tutti gli attori in campo, a cominciare dagli Stati UE.

should prevent the misuse of such funding to distort competition between ports. Fair competition among ports is paramount to attracting investments and should be in the interest of all port stakeholders. This is also one reason why the proposal introduces the concept of independent supervision, while another is the application of the basic rules referred to above in an impartial manner. An important note on the independent supervision is that, in the Commission's view, there is no need for Member States to create new bodies if existing ones can perform this task. The proposal is a framework to make ports more efficient and attractive to investments, not meant to impose additional burdens on port authorities or Member States.

Also, the proposal fully respects the social arrangements in place in ports. Firstly, the issues of cargo handling and passenger terminals are exempt from the provisions on market access. Labour issues are instead referred to the Social Dialogue Committee (see below). Secondly, it should be noted that labour rights, like the right to strike, are guaranteed by fundamental EU law, the European Treaties, and therefore cannot be overridden by special regulation of one specific sector. In short, the proposed legislation follows from the basic view of the Commission that attracting investments in ports – thereby creating jobs, integrating ports in the TEN-T and preparing them for CEF-funding and eliminating unfair competition requires a clear legal framework. The proposed regulation is neutral in respect of the organisation of ports and of the mechanisms for the provision of port services in the EU, it fully respects the diversity of European ports and actually clarifies the autonomy of port authorities.

#### SOCIAL DIALOGUE

EU ports employ, directly and indirectly, some 3 million people. In addition, research has shown that growth in ports means growth

and jobs in surrounding regions. In order to be able to adapt to changes in the demand of port users and to general developments in the freight sector, ports must be able to attract and maintain a highly qualified workforce. To this end, a good social climate and genuine social dialogue is very important.

The Commission, therefore, fully supports the efforts that are currently taking place in the Social Dialogue Committee. As the sensitive labour issues are not included in the legislative proposal, this process is paramount to bringing the partners closer together to the benefit of the port community as a whole.

The EU-PORTRAITS project, a research and development action funded by the Commission, intends to support this process by assisting the social partners with facts, data and analysis of social issues in ports.

#### TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

With the recently adopted Guidelines for the Trans-European Transport Network and the €26 billion in CEF (2014-2020) for co-funding infrastructure in Europe, the coming years provides a unique opportunity to further integrate ports in the overall transport system. The Commission is at the moment busy working out the details of the programmes, but some priorities are already fairly certain. Focus will be on ports that are part of the Core Network or are linked to this network through a Motorway of the Sea. On the shore side, the aim is to establish stronger hinterland connections that support intermodality and interoperability, especially with rail, while on the seaside focus will also be on promoting short sea shipping.

#### GREENER PORTS

Increased economic activity, as the Commission would like to see in European ports, often has negative external effects on the local environment as well as the climate. This appar-

ent trade-off between economy and environment is far from inevitable, however. Technologies that reduce the use of fossil fuels, for example, have the dual impact of promoting economic efficiency of ships, while reducing the sector's environmental footprint.

The Commission thus strongly supports green innovation within the maritime sector, also in view of long-term competitiveness. This is why the TEN-T guidelines have a clear 'green' component with possible funding, for instance, of LNG (Liquefied Natural Gas) or Shore Side Electricity projects.

Needless to say, the port sector is at the centre of such ambitions to move towards greener maritime transport. The Commission therefore welcomes very much voluntary sector initiatives; for instance the ESPO "Green Ports" effort of publishing guides to best practice solutions to be implemented in the daily operations of a port.

The Commission also encourages the application of differentiated port charges to promote the development towards greener fleets. Of course, such a scheme will have to be transparent and based on fair and objective criteria, which is why the Commission supports a European or at least regional approach, especially in order to establish a common categorisation of environmental standards for vessels building on existing work done at international level.

#### GAINING MORE KNOWLEDGE ON PORTS

The role of ports in the transport chain is currently undergoing a substantial transformation. Some changes stem from general changes in the freight sector, such as an increased focus on multimodality, while advanced logistic systems are introduced due to ports internal needs to run a smooth operation even with many stakeholders in the

process. To not only adapt to these changes, but also steer this development, it is important to have solid, research-based knowledge of the port sector.

With the new budget for 2014-2020 of close to €80 billion for "Horizon 2020", the EU's tool for financing research and innovation, there are definitely newfound possibilities to gain new knowledge of the port sector, including promoting further the green innovation agenda in the ports and maritime sector. Horizon 2020 has the kind of strong focus on bringing together the academic world and industry - theory and practice - that are so essential to the development of new solutions that are practically applicable and economically viable.

Also very promising is the Commission supported PORTOPIA project, promoting innovation and world class performance of the port sector. PORTOPIA aims at creating an integrated knowledge base and management system of port performance to improve the sustainability and competitiveness of European ports. Focus is, *inter alia*, on market trends, occupational health and safety, operational efficiency and governance as well as on user perceptions of quality.

#### CONCLUSION

The years to come are indeed very interesting times for European ports which are so important for our economy. The ports policy that the Commission has put on the table holds the potential to help ports realise their full potential as promoters of growth. For this to happen, however, a great deal of determination will be needed from all actors involved. The Commission is ready to do its best to promote this development and encourages the Member States and the sector to join this effort openly and constructively.

## LeaderSHIP 2020

### UNA RISPOSTA ALLE SFIDE DEL SETTORE NAVALE EUROPEO

FRANCESCO LAREA, ALICE SPELTA, LUCIA SELETTI  
Ufficio di Milano della Commissione europea

L'Iniziativa *LeaderSHIP 2015* è stata lanciata nel 2003 con lo scopo di rispondere alle sfide nel settore navale europeo.

Il punto focale è basato su un ritorno economico degli investimenti realizzati in ricerca, sviluppo e innovazione. In vista dell'impatto negativo che la presente crisi mondiale sta avendo sull'industria navale europea, il commissario per l'industria, Antonio Tajani, in cooperazione con tutte le parti interessate, aveva proposto a fine 2011, di rivedere e modernizzare *LeaderSHIP 2015*.

Nel 2008, a causa della crisi mondiale, i volumi commerciali si sono ridotti e i noli sono crollati di oltre il 90%, pregiudicando le ordinazioni. Questo ha colpito più di 50.000 posti di lavoro in diversi settori marittimi: l'Europa sta perdendo la propria autosufficienza, evidenziando una debolezza strategica globale.

La delocalizzazione dei processi produttivi più semplici rischia di essere seguita dal trasferimento dei sistemi più complessi e delle loro unità operative. L'espansione delle capacità nel settore della cantieristica è avvenuta prevalentemente in Cina, Corea e in altri mercati emergenti, mentre l'Europa non ha adottato lo stesso approccio.

La cantieristica impiega lunghi cicli di produzione, quindi l'impatto negativo della scarsità di ordini sull'occupazione inizia a essere percepito solo ora. Al contempo, stanno emergendo

nuove opportunità, in particolare nel settore della raccolta di risorse offshore, come le energie marine rinnovabili (eolica ed oceanica).

Con l'obiettivo di salvaguardare il settore marittimo, garantire una crescita sostenibile e la creazione di professioni di alto livello, il 20 febbraio 2013 è stata approvata la nuova strategia *LeaderSHIP 2020*, che fornisce una risposta politica aggiornata alle problematiche del settore, proponendosi di promuovere il necessario cambiamento e di contribuire allo sviluppo di un'industria realmente competitiva.

Il piano ha individuato 4 grandi aree tematiche su cui concentrarsi:

- "Occupazione e competenze": la strategia mette in risalto il problema della scarsità di personale qualificato nel settore e propone un approccio europeo per mappare le competenze disponibili e far fronte al fabbisogno di formazione con l'uso di programmi quali quello per il cambiamento e l'innovazione sociale 2014-2020. Si prevede, inoltre, la partecipazione degli Stati membri e delle regioni, specialmente mediante la creazione di reti regionali. La strategia raccomanda infine di promuovere la mobilità e i titoli di studio per soddisfare i bisogni del mercato e migliorare le prospettive d'impiego dei laureati.
- "Equa opportunità e accesso al mercato":

tali interventi comportano la partecipazione di organismi internazionali quali l'OCSE, l'OMC e l'OIL sui temi della proprietà intellettuale e degli appalti pubblici.

- "Accesso al credito": la strategia delinea un miglior uso dei finanziamenti offerti dalla BEI, valutando l'opportunità di ampliarne l'erogazione di prestiti; un eventuale finanziamento della cantieristica a carico della Commissione europea, degli Stati membri, degli operatori finanziari e del settore delle tecnologie marittime; la possibilità di creare un partenariato pubblico-privato per il settore marittimo.
- "Ricerca, sviluppo e innovazione": sfruttare le possibilità dei nuovi mercati, sti-

molare la ricerca e l'innovazione, attraverso il partenariato pubblico-privato europeo (Horizon 2020) dedicato alla ricerca marittima su navi a emissioni zero e ad alta efficienza energetica.

Infine, il rapporto della Commissione chiede agli Stati membri e alle regioni costiere di destinare in modo ottimale i fondi strutturali 2014-2020, diversificando le tecnologie marittime in nuovi mercati.

Al fine di realizzare questa visione strategica, è necessario che le attività politiche a livello di Unione, Stati membri e regioni siano coordinate con il settore privato e le autorità competenti.



## COMMISSIONE EUROPEA UFFICIO DI MILANO

Corso Magenta, 59 - 20123 Milano

<http://ec.europa.eu/italia>

Seguici su Facebook

Se vuoi essere informato sull'Europa,

leggi *Le 12 Stelle* ([http://ec.europa.eu/italia/milano/le\\_12\\_stelle\\_it.htm](http://ec.europa.eu/italia/milano/le_12_stelle_it.htm))

Twitter: @europainitalia - Youtube: Europainitalia - Flickr: Europainitalia

**LeadersHIP**

**The Sea**  
**New Opportunities for the Future**

Enterprise and Industry

# Dalla parte delle persone. Da sempre.



Non ci accontentiamo mai.  
Insieme a chi ci ha scelto abbiamo costruito solidità, risultati, innovazione.  
Dalla parte delle persone, con la forza di una grande storia  
e di una grande terra a cui apparteniamo.  
Con questa forza, oggi, Banca Carige  
è a capo di uno dei principali gruppi bancari italiani,  
con una rete di oltre 700 sportelli bancari che servono 2 milioni di clienti.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.



Un porto sicuro nella vostra città.



[www.gruppocarige.it](http://www.gruppocarige.it)

Barabino & Partners Design

[www.coeclerici.com](http://www.coeclerici.com)

BLACK HEART,  
GREEN SKIN.



**Crediamo nelle nuove tecnologie del "carbone pulito" per costruire un futuro di benessere nel rispetto dell'ambiente.** Siamo protagonisti nell'estrazione, trading e logistica del carbone, al servizio delle industrie energetiche e dell'acciaio di ogni parte del mondo. Da sempre crediamo in una fonte d'energia che contribuisce a migliorare la vita di una sempre più vasta comunità globale. Oggi l'evoluzione tecnologica ci dà ragione, dimostrando che il carbone può essere una risorsa fondamentale per uno sviluppo condiviso e sostenibile.

GRUPPO COECLERICI

▶ ITALIA ▶ AUSTRALIA ▶ CINA ▶ GERMANIA ▶ INDIA ▶ INDONESIA ▶ OLANDA ▶ RUSSIA ▶ SINGAPORE ▶ SVIZZERA ▶ USA ▶ VENEZUELA

# Al diavolo la spazzatura!



## arrivano gli Angeli del Riciclo.

Da oggi nelle strade di Genova arrivano gli Angeli del Riciclo. Volontari dell'associazione Auser ti aiuteranno a separare correttamente i rifiuti per migliorare la **raccolta differenziata**. Scopri di più su [www.amiu.genova.it](http://www.amiu.genova.it)



COMUNE DI GENOVA

**Amiu**

**Dauser**  
Genova

# 25.000

## un solo numero, tanti valori

25 mila infatti sono i Soci, i giovani e i cittadini che ogni anno prendono parte alle attività sociali, culturali, solidali, aggregative e per il tempo libero, promosse da Coop Liguria, su tutto il territorio regionale e in alcune località del Basso Piemonte dove la Cooperativa opera.



Oltre 800 iscritti a "Coop Incontri", il programma dal forte valore aggregativo che propone settimanalmente ai propri iscritti momenti culturali e di svago, alla scoperta del patrimonio artistico e paesaggistico della nostra regione e non solo.



Quasi 700 iscritti a "Camminiamo Insieme", il programma escursionistico di Coop Liguria, che ogni anno propone camminate sui sentieri della Liguria e del Basso Piemonte, con l'accompagnamento di guide accreditate presso la Federazione Italiana Escursionismo.



oltre 8.500 partecipanti a "Corsi & Percorsi", il programma che propone incontri, conferenze e visite guidate, per promuovere la cultura del gusto, il consumo consapevole e la valorizzazione del territorio. Le attività si svolgono in tutte le località dove Coop Liguria è presente e sono gratuite e aperte a tutti.



15 mila bambini e ragazzi coinvolti nei percorsi didattici proposti dalla Cooperativa per formare e orientare i giovani verso stili di vita e comportamenti di consumo attenti alla salute, responsabili verso l'ambiente e i diritti delle persone, solidali verso le popolazioni del Sud del mondo. Le attività si svolgono prevalentemente nelle Sale Punto d'Incontro di Coop Liguria sul territorio oppure nel punto vendita, utilizzato come un vero e proprio laboratorio didattico. Ulteriori informazioni sul portale [www.saperecoop.it](http://www.saperecoop.it).

**P**romuovere la cultura, valorizzare il territorio, difendere l'ambiente, creare momenti di socialità all'insegna di un intrattenimento intelligente sono obiettivi importanti per un'impresa cooperativa, che non nasce per perseguire il lucro privato, bensì per offrire un valore aggiunto ai propri Soci, ai consumatori e a tutta la collettività. Questi impegni si attuano grazie al supporto di oltre 500 Soci volontari, organizzati in 38 Sezioni Soci sul territorio, che partecipano attivamente e in forma del tutto gratuita alla pianificazione e alla realizzazione delle attività sociali.

Per informazioni, contattare il numero verde di Coop Liguria 800 017 247, oppure rivolgersi al Punto Soci del proprio supermercato o ipermercato di riferimento



**coop**  
Liguria



Porti di Bari, Barletta, Monopoli

## PORTI DEL LEVANTE, THE BALKAN gateway to EUROPE



### The Network

On February 22nd, 2007, the **Port Authority of Bari** extended its competence to the ports of **Monopoli** and **Barletta**. The new entity now represents three different ports with a total area of 750,000 sm and different flows in terms of passengers and freight, in order to turn the offer and differentiate it according to the market demand. The purpose is to be competitive in the shipping market, by means of a synergic modular port system.

## PORT REGULATION: STRIKING THE RIGHT BALANCE

KNUT FLECKENSTEIN - MEP, rapporteur on the EC proposal  
for a Regulation on Market access to port services and financial transparency of ports



The European Parliament is confronted with the challenge of modifying the Commission's proposal for a European port regulation into a text, which strikes the right balance in many regards. The goal is to find a solution which improves the efficiency of some lagging ports, while not negatively affecting well-working ports.

In order to achieve this goal it is important that the new ports regulation reflects and accounts for the various port systems. Ports vary according to size, to geographic location, to traffic (trans-shipments or final destination),

with regard to the way they are financed and the way the management is operating (from service ports providing all the services themselves to completely private ports).

In addition, the Parliament has to find a fair balance between a transparent set-up of the port service charges and the infrastructure charges, which on the one hand makes the calculation comprehensible for the user, but at the same time respects the ports autonomy in setting the charges, leaving room for commercial negotiations.

The fact, that it is already the Commission's third effort to regulate the ports on the European level, after two unsuccessful attempts in 2001 and 2004, highlights the difficulty of the job at hand. It becomes evident, that creating a common framework doing justice to all these different set-ups is no easy task and cannot be done through a one-size-fits-all solution.

The Commission's proposal has received much criticism for imposing unnecessary bureaucratic burden for well-functioning ports and for restraining too heavily the port management's autonomy regarding the setting of the infrastructure charges.

Much work has been left to the European Parliament to improve this proposal. Currently, the Parliament is negotiating compromises between the different political groups on the basis of the draft report and over 450 amendments in order to arrive at a common

standpoint. One of the most controversial issues is the scope of the regulation. The opinions which services should be excluded especially from the market opening chapter vary widely not only between groups, but also within groups.

On many issues, however, the members of the European Parliament have common approaches. The so-called supervisory body should not lead to increased bureaucratic burden, where independent complaint mechanisms are already in place. The role of the port manager and its ability to set the infrastructure charges according to its economic strategy has to be strengthened to account for the expanding role of the port management. Port authorities have become more and more active in developing trade profiles, attracting certain traffics, or supporting regional industry. These tasks require the use of strategic charges as a tool.

Whether this port regulation is really necessary or even the right instrument to make European ports more competitive, is a concern often raised. It is a reasonable concern, looking at the difficulties inherent in the maritime sector. The proposed regulation can only serve as a first step towards a system of well-functioning ports, but is in no means the magic bullet.

In order to address the challenges facing the maritime sector today, ports are definitely a key to more efficiency - not, if they are considered and dealt with as isolated delimited areas, but rather if seen as important links in the supply chain. Two main obstacles in this regard need to be removed in order to enable ports to operate in an optimal way.

On the one hand, it is essential that administrative and custom procedures are simplified, so that maritime transport can enjoy the full benefits and live up to the expectations of the internal market. To this end, the Commission needs to implement the actions set out in its communication 'Ports: an engine

## ABSTRACT

### REGOLAMENTO PORTUALE: TROVARE UN GIUSTO EQUILIBRIO

Il compito principale cui si confronta il Parlamento europeo nell'esame della proposta di regolamento per l'accesso ai servizi portuali è trovare una soluzione che migliori l'efficienza di alcuni porti in ritardo di sviluppo, senza danneggiare i porti che già funzionano bene. Il PE deve inoltre trovare un giusto equilibrio tra un sistema di tariffe dei servizi e di diritti d'uso delle infrastrutture portuali che sia trasparente e quindi comprensibile per l'utente e allo stesso tempo rispetti l'autonomia dei porti.

Il regolamento può consentire a quei porti che ancora risentono di un'impostazione centralista di realizzare un'autonoma strategia economica, stabilendo al contempo regole di base comuni per il sistema dei porti europei che ne accresca l'efficienza complessiva. Va salutata con favore l'esclusione dalla proposta di regolamento della movimentazione del carico e del servizio passeggeri, in quanto sottrae alle pressioni del mercato settori sensibili sotto il profilo delle condizioni di lavoro e della sicurezza. Il relatore per il PE ha rafforzato le disposizioni a tutela dei diritti dei lavoratori e degli standard sociali. L'iter della proposta di regolamento si incrocia con quello della direttiva sulle concessioni e sui tentativi della Commissione di definire una disciplina degli aiuti di Stato per il settore marittimo.

for growth' swiftly. The complexity of administrative procedures for customs' clearance often results in delays in ports and still represents a major obstacle to the competitiveness of short-sea shipping and the efficiency of European ports.

On the other hand, hinterland connections pose a problem that deserves special attention and is being addressed through the TEN-T network. A port can only be as efficient as its hinterland capacity. There is no point in trying to attract more cargo or passengers to a certain port, if the load is subsequently stuck in the port. Ports often form bottlenecks in the transport chain, which the TEN-T approach is trying to eliminate by setting up transport corridors and by better targeted funding. It becomes clear, why it is so essential to consider ports within the framework of the whole logistics chain.

Especially the TEN-T ports have the potential to add substantially to the competitiveness of European industries, to foster the development of coastal regions and to create plenty of jobs and job opportunities in the wider port area. Many of the job profiles directly linked to the maritime sector are labour intensive, highly specialized, as well as safety and security relevant. This circumstance evokes responsibility also on the European level to ensure that workers' rights are protected and social standards are secured.

The Social Dialogue for the maritime sector has started its work in June 2013 and has convened a few times since then. The outcome of the discussions and negotiations between the employer representatives, the employee representatives and the Commission remains to be seen and cannot be predicted at the moment. However, many aspects of labour and social law remain outside the realm of this dialogue as they fall under national competences.

As the rapporteur of the Commission's proposal on market access of port services and

financial transparency of ports (port regulation), I have been faced with many questions: Do we need this regulation in Europe? What is the added-value of the current proposal? How do we avoid that a liberalization of market access negatively impacts the working conditions?

*Do we need this regulation?* For many well-functioning ports the answer is "No", but for ports working not so efficiently yet the proposed regulation contains elements that could lead to a better functioning of these ports, such as the autonomy of the managing body of the port to set the infrastructure charges. For ports which are currently subjected to central charge setting, this regulation would offer them a new tool to actively pursue an economic strategy. Especially if we do not consider port by port on an individual basis, but rather look at the network of ports, the proposed regulation could help to even out the playing field and to help the inefficiently working ports to catch up, thus strengthening the European position in the maritime sector.

*What is the added value?* Frankly, after Port Package I and II, I believe that the added-value would mostly lie in having set some common rules for ports on the European level, in order to have peace for a few years. It is naive to believe that the Commission will leave the port sector as a white spot. If we do not come to an agreement on this proposal, a new proposal will follow for sure. And I do not expect a better proposal from a newly composed Commission. On the contrary, I would not be surprised if we had to fight for the exclusion of cargo handling and passenger services from market opening all over again.

*How do we secure working conditions?* A rather promising start has been that the Commission seemed to have learned at least a bit from the last two failed attempts. This time Commissioner Kallas proposed to exclude cargo handling and passenger services from

the chapter on market access. Therefore the dock workers and their jobs would not be affected by this proposal. Furthermore, we need to ensure that those services which are highly relevant for safe and secure port operations are not subjected to market pressure, but can be performed in public interest, if the managing body of the port or a competent authority deems this necessary.

The question of pilotage has been one of the most controversial ones in the two last attempts. I strongly believe that pilotage should be exempted from the provisions in the chapter on market access due to its high relevance for safety and security within the port area and the pilots' involvement in the decision making process. Its organisation should be up to the Member States and it should not be aligned with the new rules on market access. In other elements of the proposal we are aiming to secure the right to collective action, as well as the workers' rights in cases of transfer of staff, and the inclusion of social standards among the minimum criteria.

Most stakeholders, who all criticized the Commission's proposal severely, have welcomed the draft report as an improvement compared to the original text and support the approach taken by the Rapporteur. The European Sea Ports Organization (ESPO) considers it "a serious step in the right direction". The unions, however, still remain critical and fear that this regulation will only be a first step leading to further liberalization and the eventual deterioration of dock workers' labour standards. Furthermore, the proposal for a port regulation has to be considered in tandem with the directive on the award of concession contracts and the currently on-going modernization of state aid rules. Even though the concessions directive was still in the process of negotiations between the council, commission and parliament when the port proposal was adopted, there are several cross links in the legal text.



Una metaniera GNL (Gas Naturale Liquefatto) ormeggiata nel Porto di Fos-sur-Mer (Francia)  
© Commissione europea

The maritime sector has been calling for sector specific state aid rules to ensure legal certainty for a long time. Up to this date the Commission's DG Competition has failed to deliver such rules and is now looking at ports within its modernization of the general state aid rules. The fact that DG Competition reveals its ambition to open up old sores again increases the mistrust of stakeholders and unions, and thus threatens to hamper the current discussions on the ports regulation.

To conclude, the fate of the proposal will be decided in the upcoming weeks and depends on mainly two variables. The first factor is the ability of the European Parliament to arrive at a common well-balanced position, which is neither an empty shell, nor too confining and also does justice to the sensitivities of the labour intensive maritime sector. The second factor is the opinion of the various stakeholders, and especially the unions, towards the amended proposal in the context of the concessions directive and state aid modernization.

JANUARY 15, 2014

# CRESCITA ED ECONOMIA DEL MARE

## LA CANTIERISTICA E I PORTI EUROPEI

SERGIO COFFERATI - parlamentare europeo, vicepresidente della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori



Di fronte alla drammatica crisi economica che l'Europa si trova oggi ad affrontare non ci può essere altra via di uscita che quella di una politica keynesiana d'investimenti pubblici che sostengano una crescita sostenibile e inclusiva. La retorica neoliberista di una crescita che nasce da sola, magicamente, unicamente grazie alla creazione di un ambiente di maggiore mobilità interna d'impresе, prodotti, capitali e lavoratori, ha prodotto tanti danni e la sua egemonia si sta sgretolando di fronte all'evidenza sempre più lampante dei suoi fallimenti. È oggi sempre più condi-

visa la giusta analisi secondo la quale sono necessari investimenti significativi e su questi si deve concentrare la battaglia progressista, a livello nazionale ed europeo. Tali investimenti devono essere inseriti in una cornice di una vera politica economica europea.

Le azioni intraprese finora a livello europeo sono invece del tutto insufficienti, sia in termini d'investimenti che di definizione di una strategia coerente ed efficace. Il tessuto produttivo europeo ha pertanto subito ancora più duramente gli effetti della crisi e abbiamo assistito in questi anni alla progressiva e drammatica dismissione o disarticolazione d'interi settori e comparti industriali. Si deve segnare al più presto un deciso cambio di rotta: bisogna sviluppare una strategia economica e industriale chiara e ambiziosa e mettere in campo gli investimenti necessari alla sua attuazione, per favorire uno sviluppo che punti sulla qualità, sull'innovazione e sulla sostenibilità.

In questo quadro l'economia marittima riveste un ruolo fondamentale. Se contiamo le attività economiche che dipendono direttamente dal mare, essa rappresenta più di 5 milioni di posti di lavoro in Europa e circa 500 miliardi di euro di valore aggiunto lordo annuale. Il 75% del commercio estero e il 37% di quello interno dell'Unione Europea sono via mare. I porti e le aree costiere inoltre rivestono oggi un ruolo fondamentale nella produzione

di energia offshore e nella lotta per la riduzione delle emissioni di gas serra, attraverso l'investimento nel trasporto marittimo sostenibile. L'economia del mare dovrà dunque costituire un elemento importante nel superamento della crisi e si rendono necessari un'attenzione e uno sforzo particolari, a livello strategico e d'investimenti, per favorire il suo sviluppo. A livello europeo sono intervenute diverse novità per il settore in quest'ultimo anno ed è pertanto utile fare un punto della situazione rispetto alle opportunità e ai rischi che si presentano.

Un primo punto importante e positivo è la presentazione, all'inizio del 2013, della nuova strategia europea per la cantieristica navale: LeaderSHIP2020. La strategia è il risultato di diversi mesi di consultazione e di lavoro congiunto tra le parti sociali, stakeholders vari, la Commissione e le altre istituzioni europee, cui ho partecipato come rappresentante del Parlamento. Essa riguarda un settore fondamentale dell'economia marittima che, colpito molto duramente dalla crisi economica, solo oggi sta mostrando qualche segno di ripresa.

La strategia definisce quali dovranno essere le caratteristiche della cantieristica del futuro attraverso il perseguimento di due obiettivi chiave: migliori performances ambientali e maggiore sicurezza delle imbarcazioni.

Alcuni strumenti sono ipotizzati per favorire un aumento della domanda: per esempio un migliore utilizzo delle opportunità offerte dalla BEL, lo sviluppo di partenariati pubblico/privato e una forma di tassazione per le navi più inquinanti, i cui proventi dovrebbero essere utilizzati per costruire navi più efficienti e meno inquinanti. La strategia delinea inoltre gli obiettivi principali che le attività di ricerca, di sviluppo e di innovazione dovrebbero perseguire e gli strumenti che dovrebbero essere utilizzati per il loro sostegno.

Viene affrontato anche il problema della parità delle condizioni di mercato a livello globale.

Troppo spesso infatti le imprese europee si trovano a competere con imprese extraeuropee in condizioni di assoluta disparità, data anche da aiuti di stato irregolari che diversi Stati extraeuropei, soprattutto nel Sud-Est asiatico, forniscono alle imprese operanti nel mondo della cantieristica. In questo senso è richiesta una presenza più incisiva e forte dell'Unione Europea nel contesto internazionale per imporre, in sede bilaterale e multilaterale, un deciso avanzamento verso una situazione di parità di condizioni. Un altro elemento su cui sono date chiare indicazioni è quello della protezione della proprietà intellettuale, dal momento che le sue violazioni rappresentano costi e svantaggi crescenti per le imprese europee (che in molti casi investono in innovazione e dipendono fortemente dal vantaggio competitivo che da questi investimenti può derivare).

È utile sottolineare infine che nella strategia viene posta la giusta attenzione su tutto il ciclo di vita delle navi, ma manca un capitolo che sia specificamente dedicato alle attività di riparazione e smantellamento, che rappresentano, invece, un'importante occasione di diversificazione per i cantieri. Purtroppo le imprese del settore ancora non si rendono conto delle opportunità e delle prospettive offerte da queste attività, in particolare per quanto riguarda lo smantellamento eco-compatibile delle imbarcazioni.

Le proposte e la visione delineate nella Strategia LeaderSHIP 2020 sono assolutamente positive e disegnano possibilità concrete, nuove ed importanti per il settore. Permane tuttavia un problema fondamentale: le risorse disponibili per il perseguimento degli obiettivi delineati restano drammaticamente limitate. Un'altra novità assai importante per l'economia marittima è rappresentata dalla nuova proposta di Regolamento per istituire "un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti". La proposta, presentata il maggio

scorso dalla Commissione Europea, riconosce la fondamentale importanza dei porti europei e le difficili sfide che essi devono affrontare. La proposta tocca diversi aspetti che incidono negativamente, in alcune situazioni, sui servizi portuali (restrizioni di accesso al mercato e monopoli o oligopoli non giustificati; oneri amministrativi eccessivi e mancanza di coordinamento) o sugli investimenti (scarsa trasparenza nelle relazioni finanziarie e scarsa autonomia dei porti).

La discussione su questo Regolamento si è già sviluppata in Parlamento e in Consiglio e sta affrontando alcuni dei temi più controversi, come per esempio la l'inclusione o meno del dragaggio e del pilotaggio nel campo di applicazione, la definizione dei porti cui applicare la normativa e l'autonomia dei porti nel fissare i diritti d'uso. Altri temi chiave che saranno oggetto di discussione sono quelli della scadenza dei contratti in vigore, della data di entrata in vigore della normativa e della eventuale definizione di un'autorità di vigilanza indipendente.

È importante che i lavori delle istituzioni portino a un Regolamento equilibrato, che garantisca un'elevata autonomia, anche finanziaria, ai porti, in un quadro di semplificazione per gli utenti, nonché di trasparenza e apertura, che consenta di superare alcune situazioni d'ingiustificato monopolio o oligopolio nella prestazione dei servizi.

Un altro elemento di grande importanza è il nuovo Regolamento per le Reti di trasporto trans-europee (TEN-T), approvato quest'anno, che definisce nove corridoi principali per lo sviluppo di un'efficiente rete infrastrutturale europea e insiste opportunamente sul sostegno a progetti legati allo sviluppo dell'intermodalità (per la realizzazione delle infrastrutture necessarie a connettere mezzi di trasporto diversi) e dei retroporti. Questi risultati, che offrono importanti opportunità di finanziamento a progetti infrastrutturali legati ai porti, sono però fortemente indeboliti

dalla scarsità di fondi che sono stati resi disponibili dai Governi per il programma di finanziamento per le reti infrastrutturali europee (Connecting Europe Facility).

Si riscontra qui ancora una volta la schizofrenia che caratterizza troppo spesso, ahimè, l'azione comunitaria e che la rende nella maggior parte dei casi inefficace. Un atteggiamento che consiste nel definire l'obiettivo ambizioso e non creare poi le condizioni per realizzarlo e che influisce negativamente sulle condizioni materiali della vita delle persone.

Uno scarto del genere si può notare anche per quanto riguarda una delle proposte più importanti della strategia sulla cantieristica: quella della nascita di un partenariato pubblico-privato per il finanziamento di progetti d'innovazione e sviluppo finalizzati alla costruzione d'imbarcazioni meno inquinanti e più sicure. La Commissione si è espressa a favore, la proposta è contenuta nella strategia approvata, eppure le scarse risorse disponibili nel Programma europeo di finanziamento per l'innovazione e la ricerca (Horizon 2020) rendono difficile che quest'utile strumento sia effettivamente messo in campo. Insieme con altri eurodeputati di diversi stati membri e gruppi politici stiamo preparando una lettera alla Commissione e una dichiarazione pubblica di sostegno a tale iniziativa e continueremo a fare pressione perché il progetto sia effettivamente portato a termine, come richiesto nella strategia europea per la cantieristica.

Qual è dunque il quadro generale per l'economia marittima europea? Quali le sfide che abbiamo innanzi a noi e quali le opportunità da non perdere?

Il quadro è di luci e di ombre, come evidenziato dall'analisi proposta di alcune delle significative novità per il settore intervenute nell'ultimo periodo. Vi è una certa attenzione a livello europeo per le problematiche dell'economia del mare: alcune utili strategie industriali settoriali, come quella per la cantieristica, sono state sviluppate ed accompagnate da provvedimenti



Foto aerea del porto di Rotterdam. © Porto di Rotterdam

legislativi (non solo riguardanti i porti) che possono avere un ruolo importante. Il problema delle risorse disponibili si fa sentire però pesantemente e importanti strumenti come quello di un partenariato pubblico-privato per l'innovazione nella cantieristica oppure del finanziamento di progetti infrastrutturali portuali sono resi molto difficili. Sarà quindi necessario non solo seguire attentamente lo sviluppo dei provvedimenti legislativi riguardanti il settore (incluso il sopracitato Regolamento sui porti), ma anche e soprattutto portare

avanti una battaglia, non solo nel nuovo Parlamento Europeo e nella nuova Commissione ma anche nel contesto della Presidenza italiana dell'Unione Europea, perché siano messe a disposizione ulteriori risorse per progetti di interesse europeo e di sostegno allo sviluppo.

A questa sfida a livello europeo dovrà corrispondere un forte impegno a livello nazionale e locale, perché siano dedicate attenzione e risorse adeguate all'economia marittima ed in particolare al sistema portuale.

## QUANTI OSTACOLI PER I "MOTORI DELLA CRESCITA"

Intervista a ISABELLE RYCKBOST - segretario generale della European Sea Port Organisation (ESPO)



*La Commissione europea nella sua comunicazione dello scorso anno ha definito i porti « motore della crescita ». Quali sono a suo avviso gli ostacoli che si oppongono oggi al pieno dispiegarsi di questo potenziale dei porti europei? Come possono essere superati? La politica proposta dalla CE è sufficiente? ESPO ritiene che una regolazione dei porti - a condizione che si possa raggiungere un risultato ragionevole - è solo uno degli strumenti per rafforzare il potenziale dei porti europei. Vi sono molti altri fattori che mettono a rischio la competitività dei porti europei: il trasporto marittimo è il solo modo di trasporto per il quale non esiste un mercato interno. Il mercato interno*

per lo *shipping* ancora non esiste. Ciò chiaramente mette il trasporto marittimo in una situazione di svantaggio competitivo con altri modi di trasporto. Le navi che trasportano merci della UE tra un porto europeo ad un altro ancora nel 2014 sono considerati come provenienti da fuori l'Unione europea. I sistemi attuali di agevolazione doganale sono insufficienti e si applicano solo dal 10 al 15% del traffico marittimo. Dovremmo aggiungere a questo le procedure e i controlli doganali gravosi che ancora sussistono in alcuni Stati membri. I porti di questi Paesi devono competere con altri porti europei le cui autorità doganali sono più efficienti e maggiormente improntate alle esigenze delle imprese. Anche la legislazione ambientale, in particolare le disposizioni dell'allegato VI alla convenzione MARPOL, che impongono dal 2015 standard più restrittivi in materia di basso tenore di zolfo, aprono nuove sfide e possono modificare anche radicalmente modelli e modi di trasporto. Infine, è evidente che i porti della UE sono in quotidiana competizione con i loro porti vicini non europei, che operano in quadro legislativo completamente diverso. In molte aree (finanziamento pubblico, standard ambientali non uniformi, condizioni di lavoro, procedure doganali) i porti vicini alla UE godono di un regime più favorevole.

*Più specificamente, qual è l'opinione di ESPO sulla proposta della CE di un regolamento che stabilisce un quadro per l'accesso al mercato dei Servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti?*

ESPO è stata piuttosto critica sulla proposta iniziale della Commissione. Anche se la proposta attuale identifica alcune importanti questioni, come la trasparenza del finanziamento dei porti, la libertà di fornire servizi portuali e, ultima cosa ma non meno importante, il riconoscimento del ruolo dell'autorità portuale nello stabilire le sue proprie tariffe, ESPO ha espresso gravi preoccupazioni in merito a diverse altre proposte. Avvertiamo che la proposta interviene troppo pesantemente sulla libertà dei porti in materia commerciale e delle autorità portuali nel variare le tariffe a seconda della strategia economica nella gestione portuale ed è troppo prescrittiva relativamente al modo in cui i porti dovrebbero trattare con i loro clienti. Infine ESPO si oppone alla creazione di un organismo indipendente di vigilanza al quale verrebbe attribuito un gran numero di competenze. Siamo d'accordo sul fatto che dovrebbe esistere un meccanismo ben funzionante di reclamo, che il regolamento dovrebbe essere applicato e che gli utenti portuali dovrebbero sapere a chi rivolgersi in caso di reclami o controversie. Ma allo stesso tempo, dovremmo anche renderci conto che ci troviamo in un ambiente *business to business* e che gli utenti del porto detengono un indubbio potere di mercato. Rappresentano per i porti controparti forti.

Riteniamo che questo approccio dall'alto al basso non aiuterebbe i porti europei a sviluppare la loro propria strategia e politica per il porto e il suo ambiente economico.

Vediamo che il relatore per il Parlamento europeo, con il sostegno di diversi altri membri della commissione Trasporti, è riuscito a rendere la proposta della Commissione più equilibrata. Ci auguriamo che il Parlamento nel suo insieme possa sostenere questo approccio realistico.

I porti europei si confrontano a sfide *enormi*: volumi in crescita, navi sempre più grandi, ulteriore globalizzazione, crescente pressione sociale e ambientale. Hanno bisogno di una politica che li metta nella condizione di vincere queste sfide, non di regole che creino oneri aggiuntivi per i porti senza comportare un beneficio

reale per l'industria portuale o per gli utenti. Auspichiamo che i *policy maker* europei comprendano le nostre preoccupazioni e vogliano lavorare con noi al fine di ottenere un quadro che consenta a ogni porto in Europa di fare un passo avanti. Proprio in ragione della diversità dei porti europei, non è facile delineare in modo dettagliato una politica che funzioni per ciascuno di essi. Per questo dovremmo attenerci a principi base, dando ai porti un quadro dentro al quale operare ma non una camicia di forza regolamentare. Credo che molti all'interno del Parlamento europeo lo abbiano compreso e penso che anche la Commissione sta rendendosi conto che per giungere ad un accordo dovremmo riequilibrare la proposta iniziale.

*Il Parlamento europeo si è recentemente espresso sulla proposta di direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione. È d'accordo sul fatto che la direttiva potrebbe favorire i porti del nord Europa - che non utilizzano il sistema della concessione - nei confronti dei porti del sud, per i quali la concessione è la regola? Non penso che su questo punto si possa tracciare una distinzione così chiara tra porti del nord e porti del sud. Credo che il quadro sia molto diversificato e spesso vari da porto a porto.*

Ciò detto, siamo lieti che i contratti di mero affitto di terreni siano stati esclusi dalla nuova direttiva sulle concessioni. Le procedure dettagliate previste in tale direttiva non sono realmente adeguate per un pezzo di terra che viene affittato ad un'azienda in un porto. I porti europei vogliono attrarre a sé imprese. E nessuna azienda deciderà mai di avere la sua unità produttiva in un porto se rischia di esserne estromessa alla scadenza del primo periodo di locazione. Resta ora da vedere con quale ampiezza la direttiva sarà applicabile ad altri accordi nei porti. Da questo punto di vista la direttiva non è particolarmente chiara. Le autorità portuali stanno valutando l'impatto delle nuove regole sui contratti portuali. È dunque ancora troppo presto per identificare benefici o rischi connessi all'applicazione della nuova direttiva. Analogamente, è troppo presto per valutare se la direttiva condurrà porti diversi sotto regimi diversi.

## SARÀ L'EUROPA A SALVARE I PORTI ITALIANI?

LUIGI MERLO - presidente dell'Autorità Portuale di Genova



Sarà l'Europa a salvare i porti italiani? Mentre la discussione sulla riforma portuale in Italia prosegue senza esiti positivi da 8 anni, il Parlamento Europeo sta definendo il regolamento che potrebbe cambiare radicalmente l'attuale assetto degli scali italiani. Molti i temi aperti oggetto di discussione: gli aiuti di stato, le concessioni, la liberalizzazione dei servizi tecnici nautici, la natura giuridica delle autorità portuali. Il rischio di una Europa a due velocità è molto forte. Da una parte i porti del nord che possono con-

tere su maggiori poteri, vera autonomia finanziaria e operativa e su una visione e programmazione logistica complessiva. In Italia manca una vera programmazione nazionale, l'autonomia finanziaria non è mai decollata e burocrazia e campanilismi rischiano di marginalizzare il settore. L'Europa ha individuato gli scali internazionali "Core network" ma questa classificazione non trova recepimento negli strumenti programmatori italiani. Il mercato sta subendo radicali trasformazioni, le alleanze delle principali compagnie stanno determinando la riduzione degli scali toccati dalle portacontainers e il gigantismo navale richiede banchine più grandi e accosti più profondi. Questo dovrebbe indurre ad accelerare l'adeguamento dei porti di destinazione finale del Tirreno e dell'Adriatico. Occorre quindi che nell'agenda politica del Governo questo tema ritrovi centralità e si giunga ad approvare una vera legge di settore che tenga conto della necessità di integrare l'intera filiale logistica. Due le possibili strade: la prima un ridisegno complessivo della portualità italiana teso a semplificare il sistema, accorpando le autorità portuali realizzando contemporaneamente una vera e propria regia nazionale. In alternativa consentire ai porti Core di sperimentare nuove formule gestionali, mutare natura giuridica,

estendere il proprio raggio di azione sino al mercato produttivo e a quello logistico distributivo. L'attuale assetto oltre a determinare sprechi genera inutili sovrapposizioni impedendo la crescita di scala necessaria per competere nel mercato globale. Con un nuovo e chiaro quadro regolatorio sarebbe più semplice costruire una alleanza virtuosa con le imprese, afflitte oggi dalla burocrazia

e da un quadro normativo incerto, e con il mondo del lavoro. Per la ripresa economica del paese l'economia del mare può rivelarsi un asset strategico determinante ma occorre coraggio riformista ma soprattutto la forza e la volontà di arginare le sirene di chi vorrebbe non modificare la situazione attuale per beneficiare ancora per qualche tempo di rendite di posizione non più giustificabili.



Il Porto di Gioia Tauro. © Commissione europea

## UN FUTURO POSSIBILE OLTRE LE METAFORE

GIULIANO GALLANTI - presidente Autorità Portuale di Livorno



La formula "Rinascimento delle Autorità Portuali", usata in un recente documento-studio di ESPO, va intesa come una metafora, certamente suggestiva ed efficace, per sottolineare l'importanza della questione. In effetti, nel dibattito in corso, ESPO ribadisce alcuni concetti che sono ormai punti fermi e consolidati nell'idea di porto e della sua Authority, quale si è venuta affermando come una sorta di "modello europeo" di riferimento. Il primo aspetto che qui vale la pena di sottolineare è l'adozione di un approccio dinamico ed evolutivo, in base al quale il porto non va

più considerato come l'insieme di banchine e piazzali su cui transita la merce ma - bensì - una vera e propria "piattaforma di business". Ciò significa diventare il nodo centrale di una rete che connette allo scalo l'intero spazio urbano, territorio retrostante compreso; in uno stretto rapporto di fertilizzazione tra waterfront e hinterland: il primo intercetta e canalizza opportunità, l'altro le coglie e alimenta erogando servizi di qualità. Dunque, uno scambio virtuoso tra i vari soggetti d'area, che presuppone necessariamente il confronto e il dialogo finalizzati a realizzare operazioni "a somma positiva", da cui tutti i partecipanti traggono vantaggio. Nel caso contrario, l'esito scontato non potrebbe essere che la chiusura reciproca e il rispettivo rifiuto.

Proprio per questo motivo - in linea con la migliore cultura del cosiddetto "neoregionalismo economico" - gli studi di ESPO sottolineano il principio del cosiddetto "valore soft" della portualità. Ossia l'attenzione ai fattori anche immateriali generati dalle attività dedicate ai flussi dei traffici (relazioni, processi di apprendimento, crescita del capitale culturale, circolazione di informazioni), che devono essere percepiti da tutti i soggetti coinvolti (e - dunque - valorizzati) come vantaggio competitivo primario per lo sviluppo territoriale.

Ovviamente, a fonte di tutto ciò si pone il nuovo modo di concepire il profilo e il ruolo



Attracchi speciali a Barn Elms Reach, Porto di Londra, Gran Bretagna. © ILO

dell'Autorità Portuale, chiamata a svolgere funzioni di attivazione e regia di processi finalizzati all'incremento di competitività.

Ciò detto, va sempre tenuto presente che l'Authority come "agenzia di sviluppo" non opera in assoluta autonomia. Anzi, è chiamata a rapportarsi con le altre istituzioni di regolazione locale (nel nostro caso Comune, Provincia e Regione), deve misurarsi con le pressioni e le istanze che provengono dai cosiddetti *stakeholder*, i "portatori di interessi" (penso in primo luogo alle compagnie navali e ai terminalisti), per non parlare di una certa quale posizione di debolezza nei confronti dei grandi *players*.

Risulta pertanto evidente che il problema è innanzi tutto politico: come bilanciare spinte e contropunte indirizzandole a un obiettivo strategico condiviso. In altri termini, come operare in una logica di concertazione, riunendo tutti i soggetti interessati attorno a un tavolo comune.

Per quanto riguarda il caso italiano, va detto che diventa particolarmente urgente dare vita a questo "tavolo".

Situazione messa ulteriormente in luce anche da una classificazione operata dal documento di ESPO, che divide le portualità del Vecchio Continente in tre tipologie, che po-

tremmo tradurre in: conservatrici (*land lord*), facilitatrici e imprenditoriali.

Mettendo da parte il "tipo imprenditoriale", applicabile esclusivamente alla situazione inglese, dove gli scali furono privatizzati già al tempo di Margaret Thatcher (esemplare il caso di quello londinese, rilevato dai manager, risanato e poi rivenduto ad altri privati), oggi l'80 per cento delle realtà portuali europee si posiziona nel modello dei "facilitatori". Mentre quelle cosiddette di tradizione latina sono sovente riconducibili alla fattispecie "conservatrice". Modello che non ha grande futuro. Esiste un problema normativo: tutte le Autorità continentali restano pubbliche, ma secondo forme giuridiche differenti: c'è il "modello anseatico" e quello "latino". Il primo prevede una presenza determinante del territorio, azionista di riferimento in una configurazione a SPA. In quello latino la posizione centrale continua a essere di spettanza dello Stato. Ma anche in questo secondo caso si registrano significative evoluzioni; come quelle di Marsiglia e Le Havre, ormai gestite da un board manageriale e con le istituzioni centrali a svolgere funzioni di sorveglianza.

Si potrebbe dire che ormai noi italiani siamo rimasti "affezionati" ad un modello con le caratteristiche proprie dell'ente pubblico tradizionale.

Peraltro già la raccomandazione della Commissione Europea (con il Commissario Barrot in prima linea) del 2007 invitava i Paesi membri a rimodellare le proprie Autorità Portuali secondo lo schema di cui si diceva: con netta autonomia finanziaria per essere effettivo punto di riferimento del territorio. Quindi sono queste le logiche inaggrabili nelle odierne politiche dello sviluppo; non solo marittimo, del resto.

Riguardo alle quali spetta al Decisore Pubblico italiano dare risposte di prospettiva, che tengano conto che i tempi e i mercati sono profondamente mutati.

## UNA NUOVA GOVERNANCE PER LA PORTUALITÀ ITALIANA

LORENZO FORCIERI - presidente dell'Autorità Portuale della Spezia



L'Italia, grazie alla sua collocazione geografica che di fatto la pone al centro del sistema degli scambi commerciali nel Mediterraneo, mantiene un ruolo di primo piano nel settore della portualità, nonostante la crisi e una continua burocratizzazione degli organi di governo dei porti abbiano contribuito, negli ultimi anni, a far perdere ad essa importanti quote di mercato.

Tuttavia, i porti italiani hanno in questo momento di fronte a sé un'occasione unica per riscattare il proprio ruolo, riconoscendo alle Autorità Portuali una forte autonomia ge-

stionale e finanziaria e investendo in opere volte a rafforzare i porti alle loro spalle, nell'hinterland, in modo da rendere più efficienti i collegamenti con i centri logistici ed i mercati dell'entroterra, con particolare riferimento al trasporto ferroviario.

Il Connecting Europe Facility, lo strumento che la Commissione Europea ha appena approvato, può costituire un'ottima opportunità per potere finanziare opere strategiche e per migliorare i collegamenti dei porti, soprattutto quelli ferroviari, con i corridoi della rete centrale Core Network. Ma, anche in questo caso, è necessaria più che mai una coerenza programmatica che sappia armonizzare il regolamento comunitario con le azioni necessarie da realizzarsi non solo nei singoli porti, ma nell'intero sistema portuale del Paese.

Recuperare quindi una dimensione europea è ciò che, a mio avviso, debbono porsi come primo obiettivo i porti italiani. Ed è lo stesso obiettivo che è stato opportunamente posto alla base del documento avanzato da Assoporti per contribuire fattivamente alla riforma della legge 84/94.

Il collegamento ai Corridoi Europei rappresenta oggi la più interessante e concreta opportunità per i nostri scali, al fine di disegnare un sistema portuale e logistico coerente con la visione europea e con il mercato.

A questo proposito, mi preme sottolineare l'importanza di una vera riforma della por-

tualità che individui le Autorità Portuali strategiche in quanto porte di ingresso alla Core Network. Dobbiamo avere il coraggio di recuperare una capacità di scelta e selezione che sia basata sulla nuova regolamentazione europea delle reti TEN-T, Core Network e Core Corridors, affinché i porti strategici possano sviluppare sistemi logistici che garantiscano l'efficienza dei servizi e la velocità nel trasferimento delle merci. Da questo dobbiamo ripartire per tornare ad essere competitivi. Ma dobbiamo avviare allo stesso tempo una vera riforma portuale che non restringa il ruolo delle AP, ma che dia loro maggiore autonomia finanziaria ed amministrativa.

Un'autonomia che permetta alle AP di sviluppare forme di compartecipazione pubblico - privata per la realizzazione degli interventi infrastrutturali nei porti, incentivando il privato a concorrere all'investimento e concentrando invece i finanziamenti pubblici su progetti realmente strategici, evitando di disperderli in opere sovradimensionate, con il rischio che queste non vengano poi utilizzate e rimangano "cattedrali nel deserto".

Da questo punto di vista il Porto della Spezia ha anticipato i tempi con un importante investimento in un'opera prevista dal Piano Regolatore Portuale da parte del gruppo Contship, che si tradurrà anche in nuove prospettive per l'occupazione e che rappresenta il primo intervento di partenariato pubblico - privato applicato ad uno scalo italiano.

Ma il porto della Spezia si è contraddistinto in questi ultimi anni anche per il ruolo europeo di primo piano che è riuscito a conquistare grazie ad una azione di sistema portata avanti da tutti i soggetti della comunità portuale, attraverso l'iniziativa ed il coordinamento da parte dell'AP.

Lo scalo spezzino, in virtù delle caratteristiche operative, dell'efficienza e delle performance soprattutto dal punto di vista dell'intermodalità, ambito nel quale raggiunge livelli di eccellenza a livello europeo, è stato inserito

nella rete Centrale Core Ports e individuato come uno dei porti del corridoio prioritario Scandinavia-Mediterraneo nella nuova regolamentazione delle reti TEN-T, così come approvato dal Consiglio e dal Parlamento Europeo nel dicembre scorso. I porti, quindi, come gateway dei corridoi prioritari della rete TEN-T, come porte di ingresso verso i mercati e l'hinterland i cui collegamenti saranno assicurati in modo efficiente con la realizzazione degli interventi e delle opere sulle reti di trasporto.

La conseguenza di questa operazione è stata la concretizzazione dell'iniziativa in campo europeo che l'AP ha intrapreso con successo. Nel 2013 quello spezzino è diventato l'unico porto italiano a coordinare un progetto sul programma TEN-T MOS, denominato WiderMos, che pone al centro delle attività che verranno svolte in futuro i temi dell'efficienza della catena logistica, della velocizzazione delle procedure e del collegamento funzionale e operativo tra la dimensione marittima e la dimensione terrestre, dove i porti giocano un ruolo di primo piano quali nodi logistici dell'intera catena. Tale progetto può essere una grande opportunità per La Spezia, grazie al ruolo di coordinamento nell'ambito di tutte le attività legate alla governance dei corridoi della rete TEN-T, ma anche rappresentare uno schema esemplare per l'intero Paese.

Serve quindi un approccio nuovo, che possa dare una svolta al dibattito a livello nazionale sul nuovo sistema di Governance necessario per la portualità italiana in questa fase delicata dal punto di vista economico e programmatico, riportando la discussione su temi concreti. In questo senso la migliore strada da seguire risulta essere comunque quella indicata dalla merce e dalle esigenze degli operatori dell'intera catena logistica.

La portualità mediterranea ha quindi davanti a sé una grande sfida e una grande opportunità: promuovendo un dibattito concreto tra

tutti i soggetti coinvolti nella catena logistica e ragionando in termini di governance logistica, collegata alla nuova regolamentazione europea delle reti TEN-T e dei corridoi prioritari. Solo così potrà riappropriarsi di un ruolo che purtroppo ha perso forza e credibilità in questi ultimi anni.

Il recupero del ruolo e di una dimensione europea significa, per la nostra portualità, riacquisire credibilità anche nei confronti dei potenziali investitori e degli operatori internazionali del settore in modo da recuperare velocemente le quote di mercato e la competitività che abbiamo perso negli ultimi anni.



La Queen Mary II nel Porto di Rotterdam. © Porto di Rotterdam

## PORTI LIGURI

### COLLEGARE BANCHINE E MERCATI

GIAN LUIGI MIAZZA - presidente Autorità Portuale di Savona  
e presidente in carica di Ligurian Ports



Il clima di crisi che continua a condizionare l'economia globale ha inevitabilmente toccato i porti liguri, anche se emergono diversi elementi positivi. I traffici complessivamente tengono: i 3 porti della Liguria, Genova, La Spezia e Savona-Vado, nel 2013 hanno raggiunto i 79 milioni di merci trattate con una flessione generale che interessa soprattutto il comparto rinfusiero e in particolare gli oli minerali, merci di grande volume ma basso valore. Hanno invece segno positivo le attività di maggior rilievo per l'economia e il lavoro portuale: il comparto container ha chiuso con 3,3 milioni di TEU; in leggera crescita l'ortofrutta, il settore

ro-ro, i prodotti forestali e quelli siderurgici. Non bisogna dimenticare poi il comparto turistico, con le crociere che hanno raggiunto quota 2 milioni e 200mila passeggeri, con un trend in continua crescita, cui gli scali fanno fronte tramite intensi piani di investimento.

Nel caso di Savona, la compagnia Costa Crociere, che gestisce il terminal dal 2003, ha messo in campo un investimento di 9 milioni di Euro per costruire la seconda stazione marittima, sulla banchina dedicata e allestita negli anni scorsi dall'Autorità Portuale. Grazie all'entrata in servizio della nuova struttura, prevista in primavera di quest'anno, e alle nuove navi che scaleranno regolarmente Savona, il traffico crocieristico aumenterà ancora trainando, in un sistema virtuoso, anche i terminal di Genova e La Spezia.

Tornando alle merci, non vi è dubbio che a livello globale il principale motore degli scambi marittimi internazionali resti il *Far East*, con la rotta verso l'Europa che si colloca al primo posto per intensità di traffico containerizzato. In questo caso Genova e La Spezia sono i porti che nel breve consolideranno le loro posizioni nel panorama internazionale, mentre Savona si sta costruendo il futuro con il progetto della piattaforma multipurpose di Vado Ligure, che consentirà la realizzazione di un nuovo terminal container da 800.000 TEU, in grado di ricevere anche le *carrier* più grandi, grazie agli elevati fondali a disposizione.

L'iniziativa, realizzata in partnership da Autorità Portuale di Savona e APM Terminals (gruppo

Maersk), operatore leader mondiale del trasporto marittimo, ha iniziato a prendere forma: i lavori entro fine anno si avvicineranno al 20% e l'obiettivo è di accogliere le prime navi nel 2017. Anche in questo caso, come già accaduto per il settore crocieristico, tutto il sistema portuale ligure beneficerà della nuova infrastruttura consolidando nei tre scali la presenza delle più grandi compagnie di linea mondiali e candidando la nostra regione a vera porta del nord Mediterraneo verso il centro Europa.

Scenario diverso, invece, quello che riguarda il Mediterraneo, dove sono diversi gli elementi che vanno a comporre un quadro evolutivo molto dinamico.

Da un lato la crescita degli scali di *transshipment* del Nordafrica, accompagnati dallo sviluppo di aree industriali in grado di attrarre forti investimenti stranieri, come nel caso di Tangermed; poi la ripresa delle economie del Maghreb, dopo le drammatiche e tutt'altro che concluse vicende della primavera araba; infine il forte sviluppo della Turchia, un Paese che ha scalato rapidamente le graduatorie relative all'interscambio dell'Italia, di cui è oggi il terzo partner commerciale, dopo Cina e Stati Uniti.

Nel caso dei 3 porti liguri, negli ultimi tre anni i traffici da e per il Maghreb hanno mantenuto una positiva stabilità, nonostante le crisi politiche che hanno afflittito prima la Tunisia, poi la Libia e l'Egitto e in maniera minore l'Algeria: al tradizionale import di prodotti energetici, si aggiungono sempre più intensi scambi di merci varie, soprattutto con modalità ro-ro.

A Savona, ad esempio, alle linee con l'Algeria, già attive da qualche anno, si sono aggiunti collegamenti con la Libia, per la fornitura di materiali, macchinari e veicoli necessari per la ricostruzione del Paese post guerra civile. Con la Turchia esistono collegamenti ro-ro settimanali, per ora concentrati sul settore automotive, mentre a La Spezia l'arrivo della compagnia turca Arkas, molto attenta ad investire in Italia, ha confermato il forte interesse che rappresenta il nord Tirreno.

In questo scenario, al di là delle problematiche dei singoli scali, il tema che coinvolge i nostri porti è quello del collegamento fra le banchine

e i mercati. Rispetto ai competitor europei, gli scali liguri presentano un vantaggio evidente, quello di essere in posizione ottimale rispetto alle rotte che dal *Far East* attraversano il Mediterraneo, ma anche penalizzazioni, come la necessità di superare la barriera degli Appennini e l'assenza di vie d'acqua interne, che invece rendono estremamente competitivi i porti del nord Europa. Per competere sul mercato europeo, dunque, bisogna essere molto bravi nel campo del trasporto ferroviario. Purtroppo questo aspetto è stato trascurato per lungo tempo ed ora serve uno scatto deciso per riguadagnare terreno. In questo percorso, fondamentale è la collaborazione con tutti i soggetti interessati, dagli operatori ferroviari agli interporti, allo scopo di perfezionare il sistema e definire i servizi più adatti per avvicinare i porti di Genova, La Spezia e Savona-Vado ai mercati più vivaci e importanti.

In questo senso, la competizione è con gli scali del *Northern Range*. È con loro che si gioca la partita del servizio a quella *catchment area* costituita dalla macroregione più ricca dell'Europa, tra Svizzera, Baviera e Austria. Gli scali spagnoli rappresentano un modello di dinamicità, ma sono troppo decentrati per avere un ruolo significativo rispetto a questo mercato, mentre dalla crescita degli scali di *transshipment* nordafricani possono derivare buone opportunità, essendo destinati ad aumentare i traffici *feeder* verso i porti *gateway* della sponda nord del Mediterraneo per il servizio al mercato europeo. È con questa consapevolezza che il sistema portuale ligure deve programmare una strategia integrata di sviluppo delle infrastrutture esistenti, mandando a regime gli attuali collegamenti ferroviari per il trasporto delle merci, così come l'Unione Europea impone sempre più pressantemente ai porti italiani, creando una rete retroportuale improntata all'efficacia per velocizzare le operazioni di svuotamento delle banchine per dimezzare tempi e costi agli operatori, puntando a velocizzare le operazioni di sdoganamento per colmare quel gap che rende il "*Southern Range*" (Liguria - nord Tirreno) appetibile ma meno competitivo rispetto ai porti del nord Europa.

## IL MARE, RISORSA PER LA RINASCITA DELL'EUROPA

FRANCO MARIANI - presidente dell'Autorità Portuale del Levante  
(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)



I porti europei non sono una realtà avulsa dallo stato di crisi profonda nel quale versa l'economia europea. I dati di traffico del 2013 lo testimoniano in modo evidente. Pur scontando una mancanza di omogeneità dei dati - nel momento in cui scrivo, infatti, non si dispone ancora del dato finale del 2013 per tutti i porti considerati - la tendenza appare comunque chiara. Perdono i porti spagnoli, con una flessione del 3,9% complessiva e del 2% per numero di TEU e del 5,2% per volumi di merci containerizzate. Cala il Northern Range, con la sola eccezione

di Amburgo la cui (piccola) crescita è dovuta all'aver sottratto alcune linee al porto di Rotterdam ma soprattutto al forte incremento del traffico feeder verso il mar Baltico. In altri termini Amburgo ha particolarmente beneficiato della crescita della Russia e delle repubbliche baltiche. È pure significativo notare che, nel generale quadro negativo dei traffici di Rotterdam, l'unico segmento che segna un dato positivo è il traffico ro-ro con l'Inghilterra, altro paese fuori dall'euro-zona. Nel Mediterraneo, detto degli spagnoli, cresce Marsiglia per numero di TEU movimentati (+ 5%) che tuttavia segna un secco -7 % sulle merci convenzionali. Genova segna decisamente il passo dopo i buoni risultati del 2012. Il porto ligure cala sui volumi complessivi del 4,5 %, del 4,3 % per numero di TEU e del 6,7% per volumi di merci containerizzate. Tale dato non è compensato dal leggero incremento di La Spezia, + 1,3 % per numero di TEU e 5 % per volumi movimentati. Anche in questo porto, tuttavia, è secco il decremento delle merci convenzionali (-7,5 %). Nel traffico container, con la sola eccezione di La Spezia, la flessione dei volumi è fortemente superiore alla flessione del numero di TEU, segno che i container viaggiano più vuoti di prima. I dati di traffico dei porti italiani - ma vale in generale per tutti i porti europei -, sarebbero stati addirittura drammatici se non avessero

“tirato” le esportazioni. Significativo il dato genovese dove, sul numero dei contenitori pieni, il dato in esportazione è del 40% superiore a quello del dato in importazione. Anche dal mio piccolo punto di osservazione barese, significativo come finestra aperta sull'economia del mezzogiorno, il dato, almeno riferito al 2012, è analogo. Queste considerazioni debbono essere ulteriormente integrate da alcune valutazioni di ordine generale sulla geografia mondiale dei traffici marittimi. Stiamo assistendo ad un sostanziale declino dell'Europa ed in parte degli Stati Uniti come forze trainanti dei traffici internazionali. Il valore degli scambi originati dai paesi sviluppati è passato, nel periodo 1995-2010 dal 69% del totale al 55%. Per i paesi emergenti si è passati dal 29% al 41%. A titolo esemplificativo, nel periodo considerato l'export africano è passato da 100 mld di USD a 560 mld di USD. La stessa analisi, riferita ai volumi, porta gli emergenti dal 43%, al 50%. Le rotte Sud-Sud, sono cresciute in media del 13,7% all'anno e quelle Sud-Nord del 9,5% su una media mondiale dell'8,7%. Almeno il 50% del traffico generato dal Sud Est asiatico (area ASEAN) è traffico “regionale”. Vale a dire che l'influenza sulla dinamica mondiale dei traffici generata dal “motore” asiatico, si riverbera sulle rotte internazionali soltanto per la metà del suo potenziale. Da questi dati si possono trarre alcune considerazioni.

È fuori di dubbio che i porti ed in generale la dotazione infrastrutturale rappresentino un fattore di competitività territoriale. È anche fuori di dubbio che, entro certi limiti, il sistema portuale ed i servizi logistici rappresentino, di per se stessi, un fattore di sviluppo e di creazione di valore.

È noto il rapporto più che proporzionale fra crescita del PIL e crescita dei traffici marittimi. Bisogna tuttavia prendere atto che, in questi anni, un equilibrio si è rotto e che non si possono più leggere i fenomeni

economici con le lenti del passato e soprattutto con i luoghi comuni che hanno segnato gli ultimi decenni. La grande crisi mette a nudo il sostanziale fallimento delle politiche seguite in questi anni in Europa. Al di là dei facili populismi e dell'antieuropeismo d'accatto, oggi di gran moda, è difficile non prendere atto che una politica economica che ha compresso drammaticamente i mercati interni dell'euro-zona sotto la mannaia del rigorismo finanziario non ha prodotto alcun risultato se non l'aumento della disoccupazione e del disagio sociale. È difficile non prendere atto che la ripresa e la crescita si sono manifestati, al momento, soltanto fuori dall'area euro. La stessa Germania, in pieno rallentamento, rischia di impiccarsi alla corda che ha essa stessa contribuito a fabbricare. I dati generali di traffico dimostrano che il solo export, oltre a non essere sufficiente ad indurre tassi di crescita tali da creare tangibili risultati sul piano occupazionale, non è nemmeno in grado, da solo, di reggere la tenuta del sistema portuale. Per questo non ritengo attuale una discussione che parta dai consueti stereotipi: la competizione con il Northern Range, il vantaggio competitivo dei porti italiani sulle rotte del Far East considerando il minore migliatico marittimo, il gap del nostro sistema logistico, la cattiva organizzazione del sistema dei controlli, il costo del lavoro, quello dei servizi tecnico-nautici e quant'altro ha alimentato in questi anni il dibattito sul sistema portuale italiano. Il tema oggi all'ordine del giorno è quello di una inversione di rotta della politica economica europea attivando le leve del rilancio della domanda aggregata, abbandonando il rigorismo masochista che rischia disgregare sia la società civile europea che l'Europa come costruzione politica. Parlare dei porti oggi significa dunque parlare del sistema industriale più che del sistema infrastrutturale, parlare dei bisogni dei territori e

dei centri urbani più che di una dogana che funziona a singhiozzo. È proprio nel rapporto fra l'economia marittimo-portuale ed i bisogni del territorio che va sedimentando un ulteriore corto circuito. Le opposizioni diffuse alle grandi navi (caso Venezia) ed alle grandi opere (difficoltà di adeguamento delle infrastrutture portuali, dragaggi etc.) è certamente un fenomeno degenerativo, la diffusione patologica della sindrome NIMBY e dimostra l'incomprensione di larghe fette dell'opinione pubblica circa le opportunità collegate allo sviluppo dei traffici marittimi. Eppure, siamo sicuri che l'industria marittima, specie quella armatoriale, sia esente da responsabilità rispetto a questo fenomeno? Siamo certi che coloro che hanno il compito di gestire la "governance" dei porti siano in condizione di dimostrare davvero il valore profondo dell'attività marittima per il territorio? Dobbiamo ammettere che siamo di fronte a grandi squilibri. La concentrazione spaventosa dei traffici marittimi, specie quelli containerizzati, in pochissime mani e la sempre crescente coincidenza della figura del terminalista con quella dell'armatore, pone ormai un problema, non solo di "antitrust" ma vorrei dire di "democrazia". Ben 35 paesi nel mondo dipendono, per il trasporto marittimo, esclusivamente dalle mani dei 3 grandi (MSC, Maersk, CMA - CGM). Si pone sempre più concretamente il tema di "che cosa" le multinazionali del mare lasciano effettivamente ai territori in termini di occupazione e creazione di ricchezza. Non sempre la risposta è scontata. Per fare fronte all'eccesso di stiva, sciaguratamente perseguito in questi anni, i tre grandi adottano l'unica risposta possibile, quella di un "cartello", la famosa P3. A questo punto Stati Uniti, Russia e Cina aprono procedimenti di verifica sotto il profilo dell'"antitrust" di una simile pratica mentre l'Europa, per bocca

del Commissario Kallas, si è affrettata a plaudire dato che si tratta, a suo dire "di interessi europei". È eclatante, a questo proposito, che il Regolamento sui servizi portuali di recente emanazione, basato sul principio della libera prestazione di servizi, escluda dal suo campo di applicazione i terminalisti ed il traffico passeggeri. Appare paradossale che, di fronte ad una situazione tanto complessa, proprio sotto il profilo della concorrenza, l'attenzione si concentri sui rimorchiatori piuttosto che sugli ormeggiatori, che alla fine, risulterebbero gli unici destinatari del provvedimento. Sembra, ancora una volta, che l'Europa perda un'occasione per essere vicina alle necessità dei suoi cittadini. Una politica di rilancio della portualità deve essere parte integrante di quella politica di crescita della domanda aggregata cui mi richiamavo precedentemente. Le opere di adeguamento delle infrastrutture, le manutenzioni diffuse, l'eliminazione delle strozzature di ultimo miglio, la semplificazione e l'informatizzazione delle procedure sono tutti elementi costitutivi di una simile politica di crescita che deve fare perno proprio sull'Europa, sulle sue capacità finanziarie e di regolazione. Se invece la politica marittima europea continuerà ad essere il connubio fra un'astratta tutela della concorrenza ed una concreta tutela degli interessi "forti" allora non ci sarà speranza. Certo non sarà la politica del mare la causa della crisi dell'idea europea ma il mare potrebbe essere una delle risorse per una sua rinascita. Ciò sarà possibile solo se i cittadini ed i territori, l'idea della coesione sociale, cara ai padri fondatori dell'identità europea torneranno ad orientare le scelte dell'Europa. In caso contrario saranno le prossime elezioni europee dalle quali potrebbe scaturire un Parlamento a maggioranza anti-europea a raccontarci un'altra storia, gravida di rischi e pericoli.

# PROSPETTIVE DELLA PORTUALITÀ MEDITERRANEA

## IL TRASPORTO DI LINEA

CLAUDIO FERRARI - Università di Genova, Dipartimento di Economia (DIEC)



Il Mediterraneo è sempre stato uno snodo nevralgico della trama del traffico marittimo di merci e persone ed è intorno a ciò che su questa trama si muove che si sono sviluppate le società, le culture e le economie dei paesi che vi si affacciano.

Negli ultimi venti anni, specie sulla spinta della crescita economica della Cina, si è ulteriormente accentuato il ruolo di area di transito del Mediterraneo con particolare riferimento ai traffici containerizzati di linea

che si muovono dall'Asia verso l'Europa e viceversa. Tale evoluzione ha consentito una crescita del traffico movimentato dai porti mediterranei del sud Europa (e più recentemente anche del Nord Africa), particolarmente quello di trasbordo.

Limitando il commento, per mere ragioni di spazio, al solo trasporto di linea, quindi al traffico containerizzato servito da navi full-container e al traffico servito da navi ro-ro (o ro-ro-pax), si possono evidenziare alcuni trend che hanno caratterizzato il bacino del Mediterraneo in questi ultimi anni e che si può ragionevolmente prevedere caratterizzeranno ancora l'area nel medio termine.

Considerando i servizi operati dalle navi full-container la tendenza più evidente, pur in un momento non certo felice per il mercato come dimostrato dall'andamento dei noli, è la messa in servizio di navi di crescente dimensione da parte di tutti i principali operatori. Al tempo stesso a seguito della crisi economica internazionale le compagnie hanno progressivamente fatto ricorso alla pratica del cd. *slow steaming* ovvero a ridurre la velocità di crociera - anche inferiore a 20 nodi - così da contenere i consumi e i costi di carburante (che possono arrivare, se si riduce notevolmente la velocità, quasi a dimezzarsi); in tal modo si riduce anche la capacità di trasporto offerta

sul mercato (in quanto una stessa nave compie meno rotazioni nel corso dell'anno). Il ricorso a tale pratica ha determinato una riorganizzazione dei servizi marittimi riducendone complessivamente il numero, ma impiegando un maggior numero di navi per ogni servizio offerto (così da garantire le stesse frequenze ai clienti rispetto ai servizi offerti a velocità "normale") e riducendo il numero di porti scalati. Mentre dal punto di vista delle compagnie marittime, quindi, lo *slow steaming* rappresenta un'opportunità di riduzione dei costi operativi e di diversificazione dell'offerta per il sistema dei porti esso ha determinato un incremento del potere contrattuale delle compagnie di shipping.

Infatti, le due novità - navi sempre maggiori e riduzione della velocità - comportano una selezione degli scali effettuati per ogni servizio e, a parità di carico trasportato, un incremento della rata di sbarco/imbarco per ogni porto scalato. La conseguenza è una concentrazione dei traffici portuali e una maggiore competizione tra gli scali per garantirsi la toccata. Tuttavia trattandosi di navi sempre maggiori occorre un adeguamento degli scali e da qui la corsa a nuovi investimenti per la realizzazione di terminali e canali di accesso in grado di accogliere in sicurezza queste nuove navi. Il rischio su questo versante è che si creino nuovi terminali o si adeguino quelli esistenti senza alcuna certezza che tale nuova offerta di servizi portuali trovi una adeguata domanda negli anni a venire. La questione rileva in quanto solitamente tali interventi prevedono una partecipazione rilevante, talora quasi esclusiva, di capitale pubblico. E questo può riguardare anche i cd. terminali dedicati, cioè quelli gestiti da società cui partecipano direttamente o indirettamente le stesse compagnie di linea, come dimostra la situazione attuale del nuovo terminal tedesco in acque profonde di JadeWeserPort che pur essendo partecipato da Maersk ad oggi basa i suoi (pochi) traffici su due servizi settimanali.

Sempre sul versante del trasporto svolto da navi full-container una recente novità è l'annuncio a giugno 2013 della costituenda alleanza strategica tra le tre compagnie più grandi al mondo: Maersk, MSC e CMA-CGM. Tale alleanza, denominata P3, opererà su 29 tratte nei tre principali *trade* (Asia-Europa, Trans-Pacifico, e Trans-Atlantico) e dovrebbe diventare operativa da maggio 2014, anche se la data è suscettibile di variazioni, in quanto le autorità garanti della concorrenza nei mercati coinvolti (Stati Uniti, Cina ed Europa) ne stanno ancora analizzando i contenuti e le condizioni operative. Le informazioni diffuse sulla riorganizzazione dei servizi indicano l'utilizzo di navi di dimensioni maggiori rispetto all'attuale (su queste tratte si utilizzeranno le navi Triple-E da 18 mila teu e sulle rotte destinate al Mediterraneo la dimensione massima al momento è prevista assestarsi sulle navi da 15 mila teu) e quindi un ampliamento della capacità di trasporto offerta per ogni servizio a scapito di una lieve contrazione nel numero di servizi offerti. Le informazioni ad oggi diffuse non sembrano penalizzare gli scali italiani, in particolare per quanto riguarda i porti di Genova e La Spezia (taluni servizi toccheranno anche i porti di Napoli e Trieste), così come per lo scalo di transhipment di Gioia Tauro. Pur tuttavia la tendenza è verso la concentrazione, sia dal lato dell'offerta di trasporto via mare (in queste settimane si è anche diffusa la notizia della fusione tra la compagnia cilena CSAV e la tedesca Hapag-Lloyd), sia dal lato dei servizi e delle toccate da parte delle navi e delle rate di imbarco/sbarco.

Per quanto concerne invece il traffico marittimo svolto dai traghetti, quindi le cd. navi ro-ro, si tratta di un traffico che serve le medie distanze e che in gran parte, ma non esclusivamente, si svolge all'interno dell'area mediterranea. Le statistiche diffuse da Eurostat mostrano come la domanda per questa tipologia di servizi marittimi si sia ripresa dopo

la battuta d'arresto derivante dal manifestarsi nel 2008 degli effetti della crisi economica e al termine del 2011 ultimo anno per il quale si dispone di un dato ufficiale si sia registrato un picco con oltre 73 milioni di tonnellate scambiate nell'area del Mediterraneo (cui si devono aggiungere i flussi ro-ro che hanno origine o destinazione all'esterno di quest'area). Di queste quasi i due terzi sono rappresentati da traffico semovente. È un mercato nel quale, a differenza di quanto accade nel trasporto containerizzato, l'Italia ricopre un ruolo di primo piano grazie al suo armamento (basti citare, tra gli altri, le compagnie Grimaldi e Messina).

Si tratta di servizi via mare che rientrano nella definizione di traffico a corto raggio (o *short sea shipping*) ma in prevalenza sono internazionali, in quanto il traffico nazionale (merci) stenta ancora a svilupparsi nonostante i numerosi sforzi fatti in questi anni per promuovere e sviluppare i servizi di autostrade del mare, sia in Italia che a livello europeo. Lo sviluppo di questo settore e di questi traffici risente meno del fattore di scala, se non altro rispetto ai container, ed è meno soggetto a tendenze alla concentrazione quindi appare in grado di beneficiare l'insieme della portualità mediterranea e di spargere in modo più uniforme le sue ricadute positive.

Per concludere, si può quindi affermare che con riferimento al traffico marittimo di linea la portualità mediterranea è di fronte a tendenze contrastanti. Da un lato, i flussi container determinano una forte competizione tra gli scali giocata prevalentemente su significativi adeguamenti dell'offerta di spazi e su una sempre più severa selezione degli scali. Dall'altro, il traffico ro-ro che esige anch'esso un ammodernamento delle strutture portuali non tanto, e non solo, nell'ampliamento degli spazi quanto in una più snella gestione delle operazioni e particolarmente delle pratiche burocratiche legate al passaggio del nodo portuale. A ciò si aggiungono due

elementi decisamente importanti la cui portata ad oggi non è ancora completamente valutabile: la possibilità che la Commissione europea riesca a far approvare un Regolamento che non riguarda solo l'accesso al mercato (come le passate proposte di direttiva mai approvate) ma anche la trasparenza finanziaria e la *governance* dei porti; il nuovo disegno di riforma della legge 84/94 ventilato dal Ministro Lupi - il cui testo non è ancora disponibile - che sembra andare, come da molti auspicato da diverso tempo, nella direzione di un maggiore coordinamento tra le odierne Autorità Portuali.

Il modo in cui si combineranno tra loro queste diverse tendenze, talune non ancora compiutamente definite, determinerà il futuro della portualità nel Mediterraneo e quello di ciascuno scalo; fermo restando che i porti continueranno a mantenere quel carattere di motore dello sviluppo che da sempre, con ragione, gli si riconosce.



Lavoratori nel Porto di Tianjin (Cina), uno tra i venti maggiori porti del mondo. © ILO

## LA DIFFICILE ALLEANZA DEI PORTI LIGURI E ITALIANI

PIER PAOLO PULIAFITO - professore al Dipartimento di Informatica, Bioingegneria, Robotica e Ingegneria dei Sistemi (DIBRIS), Università di Genova. Fa parte del direttivo del Centro in Europa



Chiunque volesse rendersi conto dell'importanza dei porti per l'economia italiana ed europea, potrebbe accedere a numerose fonti nazionali e internazionali, per toccare con mano la consistenza degli scambi di merci in entrata e in uscita e dei passeggeri che transitano da questi fondamentali nodi logistici. Si tratta di capire se e quanto questa rilevanza abbia una corrispondenza nella politica nazionale italiana e in quella europea. Credo che purtroppo non ci sia la possibilità di equivocare sull'argomento: i porti, in Italia, non sembrano, da molto tempo, nella

lista delle priorità politiche ed economiche. Il disegno di legge di riforma dei porti, debole e assolutamente inadeguato, ha navigato per anni nella Commissione del Senato in balia delle onde dell'indifferenza, sbalottata fra fatiscenti ambizioni e frenate corporative. Adesso, proprio in questo periodo, si spera in un provvedimento del Ministro competente, che potrebbe contenere elementi innovativi, ma, ammesso che arrivi, c'è già chi paventa opposizioni nell'ambito di Assoporti, che certamente potrebbero rendere problematica la stesura del testo legislativo corrispondente, secondo un copione fin troppo recitato nel nostro teatro istituzionale. In questo breve contributo vale la pena di soffermarsi su uno dei problemi che dovrebbero trovare attenzione da parte degli addetti ai lavori: la dimensione e la governance dei porti. Soprattutto in chiave europea, sia politica sia di competitività, dato che l'importanza dei nostri porti, almeno di quelli più rilevanti, si misura quasi esclusivamente nella loro capacità di competere con quelli europei, sia in import che in export.

La dimensione dei porti italiani è modesta, se paragonata con quella dei porti dell'Europa del Nord, ma soprattutto se truardata con le dimensioni dei mercati e delle principali compagnie che operano a livello globale. Il più grosso porto italiano non di transhipment pesa, in termini di container movimen-

tati, 0,25 rispetto al più grande porto europeo e 0,1 rispetto ai container movimentati dalle prime 20 compagnie internazionali. Parallelamente il numero delle Autorità Portuali italiane (25) è spropositato. La conseguenza di questa parcellizzazione ha pesanti conseguenze: la moltiplicazione delle funzioni e delle strutture, le diseconomie di scala, le difficoltà d'investimento entro e fuori delle cinte portuali, ecc... È evidente, ad esempio, che non è possibile assicurare a ciascun porto un'adeguata connessione terrestre sia su strada sia su ferrovia, indipendentemente dalle dimensioni del porto stesso.

Ogni Autorità Portuale possiede, almeno in teoria, le stesse regole di gestione e ciò accentua le notevoli differenze fra porto e porto, nel senso che per i porti più piccoli tali regole possono essere troppo complesse e impegnative mentre per i porti più grossi tali regole sono sicuramente inadeguate per le esigenze dello sviluppo dei mercati e per la dimensione dei territori di riferimento.

Il problema è dunque quello di adeguare dimensioni, regole e principi gestionali delle AAPP dei principali porti. Tralasciando le più generali problematiche dell'auspicata legge sui porti, mi vorrei soffermare qui sulla rilevanza del coordinamento fra porti "vicini", e della conseguente necessità di muoversi verso la realizzazione di forme di collaborazione e sinergia più o meno spinte fra porti con caratteristiche fisico-commerciali simili e vicini fra loro. Una legge aiuterebbe? Non c'è dubbio che sì, ma il gioco delle forze contrastanti sembra essere prevalente e allora potrebbe apparire addirittura meno avveniristico procedere con accordi locali che siano basati sulla definizione di convenienze certe e condivise. Guardando all'Europa e a quello che i porti del Nord stanno facendo sulla base dell'autonomia operativa e istituzionale di cui godono. Supponiamo di prendere in considerazione l'insieme dei porti del nord

Adriatico costituito da Ravenna, Venezia, Trieste, magari anche con Koper e Rijeka ovvero dei porti liguri situati nel nord Tirreno Savona, Genova e La Spezia, magari esteso a Piombino e Livorno. Cioè due cluster portuali già ritenuti a livello nazionale i due sistemi primari su cui investire e puntare per uno sviluppo che preveda l'inclusione dei mercati europei a nord delle Alpi. C'è qualcuno che potrebbe ritenere negativa o controproducente la partecipazione congiunta da parte dei porti di un cluster a progetti europei che pongano le basi per realizzare innovazioni condivise? O qualcuno potrebbe ritenere pericoloso intraprendere azioni tese al risparmio energetico o effettuare investimenti comuni, per esempio nei territori retroportuali, o massimizzare le connessioni trasportistiche fra porti contigui e pensare che ciascuna o tutte queste azioni costituisca una diminuzione di potere delle Autorità Portuali partecipanti o un declassamento dei territori comunali di riferimento dei singoli porti?

E si può immaginare che gli sforzi per adottare filosofie d'innovazione basate sulle best practices fra i porti di un cluster o per realizzare un unico Port Community System, che assicuri ai clienti il massimo possibile di efficienza e informazione, costituiscano il principio base della gestione di ciascun porto? E si potrebbe auspicare che ciò avvenga?

E si può prevedere che, almeno a livello regionale, le attività di programmazione e la stesura dei Piani Regolatori Portuali dei porti appartenenti a un cluster siano sincronizzati, sicché le valutazioni possano tenere conto di comuni sforzi e investimenti, le azioni siano coordinate fra loro, almeno nei tempi e gli obiettivi siano compatibili e sinergici o complementari a seconda dei casi? E dovrebbe questa eventualità essere considerata pernicioso e portatrice di lungaggini maggiori di quelle che già ora si manifestano per questa incombenza dei porti?



Porto Autonomo di Strasburgo. © Commissione europea

E, sul piano dei rapporti con gli utenti terminalisti, si può pensare di realizzare una politica comune e innovativa nella definizione degli oneri concessori, sulla base di principi che tendano a premiare la disponibilità a investire, l'efficienza e la produttività degli assets portuali da parte dei privati? E si potrebbe nel contempo salvaguardare e anzi aumentare gli interessi e le convenienze dei porti, senza dover prendere atto che le differenze dimensionali fra un singolo porto e i più importanti operatori, di fatto, comportano "inferiorità" dei porti nelle trattative e possibili conseguenze negative sui testi degli accordi contrattuali?

Si potrebbe proseguire con le domande retoriche. Ci sono molti problemi che potrebbero costituire oggetto di azioni comuni da parte dei porti, senza intaccare significativamente le invocate autonomie e senza appesantire le insopportabili complessità che affliggono le attività portuali.

Per realizzare molte delle iniziative sopra accennate non è necessaria una legge nazionale di riforma, anche se sarebbe auspicabile averne una che le favorisse. Per avere questo atteggiamento proattivo e aperto sarebbe importante avere Autorità Portuali con un as-

setto organizzativo adeguatamente strutturato, con personale motivato e rinnovato nell'atteggiamento e nelle competenze, con organi decisionali non affetti da condizionamenti e interessi di parte.

Che i problemi dei porti ristagnino in un limbo incolore e asettico, fra l'indifferenza e, in alcuni casi, l'avversione di larghe fasce di popolazione, per i motivi più vari e non sempre giustificati, sembra far parte dell'orizzonte denso di nuvole minacciose del nostro panorama politico istituzionale.

I due cluster portuali di cui sopra posseggono già uno strumento di dialogo, embrione di una struttura che potrebbe fare alcune delle cose di cui sopra. Ma entro NAPA (North Adriatic Ports Association) e Ligurian Ports le attività sono modeste e in molti casi sembrano prevalere le forze che privilegiano la competizione rispetto alla collaborazione. Dovremmo augurarci che l'Europa ci aiuti a riprendere il filo dello sviluppo dei porti, impegnandoci affinché la politica europea faccia largo alle innovazioni e favorisca le sinergie dentro e fuori del nostro Paese. È una speranza e un auspicio: ne beneficerebbero i porti italiani e, sicuramente, la nostra economia.

## CONCESSIONI E SERVIZI PORTUALI

### LA POSIZIONE DEI TERMINALISTI



LUIGI ROBBA - direttore Assiterminal



Vista l'attualità del tema, si ritiene utile esporre alcune considerazioni sulla proposta di Direttiva UE COM (2011) 897 concernente l'aggiudicazione dei contratti di concessione e sulle concessioni di aree e banchine rilasciate ai terminalisti italiani, nonché un flash sulla proposta di Regolamento UE COM (2013) 296. In base alle norme italiane, cioè la legge ordinamentale n. 84/94 s.m.i., le operazioni portuali di sbarco, imbarco, ecc. delle merci e i servizi accessori specialistici e complementari alle medesime, cioè il c.d. servizi di handling portuale, competono alla impre-

ditoria privata, terminal operator ed imprese portuali. Alle Autorità portuali ed ove non esistenti alle Autorità marittime (Capitanerie di porto) è inibito l'esercizio delle predette attività; le stesse autorità svolgono la funzione di autorizzazione all'esercizio, ai sensi dell'art. 16 L. 84/94 conferita alle imprese private, nonché, amministrando il Demanio marittimo portuale, quella di dare in concessione le aree demaniali e le banchine e piazzali portuali alle imprese terminalistiche ai sensi dell'art. 18 L. 84/94.

Il testo della direttiva in argomento nella versione recentemente approvata a maggioranza dal Parlamento europeo prevede tra l'altro quanto segue:

art. 1 (oggetto e ambito di applicazione) "La presente direttiva stabilisce norme relative alle procedure per gli appalti da parte delle amministrazioni aggiudicatrici e enti aggiudicatori per mezzo di una concessione...", nonché "si applica all'aggiudicazione di lavori o concessione di servizi".

Il Considerando 15, già 6, nonché il Paragrafo 8 dell'art. 10, già Par. 5 dell'art. 8, del provvedimento in argomento sostanzialmente stabiliscono che gli atti aventi per oggetto il diritto di un operatore economico di gestire determinati beni o risorse del demanio pubblico, in particolare nel settore dei porti marittimi..., "non dovrebbero configurarsi come concessioni" ai sensi della presente direttiva.



Porto di Amburgo. © Port of Hamburg Marketing

“Ciò vale di norma per i contratti di locazione di beni e terreni...”

Rammentato quanto sopra, qualora nell'applicazione della direttiva si assumesse una interpretazione meramente letterale dei testi delle citate norme, ne potrebbe derivare che le locazioni di terreni e beni pubblici portuali sono chiaramente esclusi dal campo della direttiva, mentre gli atti o contratti qualificati come concessioni degli stessi beni potrebbero annoverarsi tra quelli ai quali si applica la direttiva medesima. Se così fosse, per la stessa materia e nell'ambito dello stesso mercato, vale a dire uso di infrastrutture e sovrastrutture portuali di proprietà pubblica per erogare servizi di handling da parte dei terminalisti, si applicherebbero due situazioni diverse a seconda se trattasi di locazione (esclusa dalla direttiva) o di concessione (includibile implicitamente nella direttiva), generando una irrazionale spere-

quazione e una distorsione del tutto ingiustificata delle condizioni di concorrenza. Siffatte osservazioni sono state ripetutamente formulate sia da Assiterminal, sia da rappresentanti dei terminalisti di Spagna, Portogallo e Francia, nei quali Paesi vigono regimi concessori simili a quello italiano.

Si ritiene pertanto necessario e auspicabile che il Governo italiano in sede di Consiglio europeo, nell'esame finale del provvedimento voglia insistere affinché non si realizzi la predetta sperequazione e venga quindi adottato/raccomandato un indirizzo, soprattutto in sede di recepimento della direttiva da parte del nostro Paese, affinché le concessioni di terreni e di beni pubblici nel settore portuale-marittimo siano equiparate alle locazioni ai fini della presente direttiva. In tal senso si sono verbalmente espressi, a nostra domanda, alcuni membri italiani del Parlamento europeo.

D'altro canto, tenuto conto delle vigenti norme nazionali, sarebbe illogico e irrazionale paragonare il regime delle concessioni di aree/terreni/beni pubblici portuali dati in uso ai terminalisti italiani al regime dell'aggiudicazione degli appalti e servizi conferiti dalle pubbliche amministrazioni cui, come sopra rammentato, esclusivamente si riferisce in modo chiaro la presente direttiva. Peraltro ci viene segnalato l'orientamento della Corte europea nel senso che la concessione demaniale, a differenza della concessione di servizi o della concessione di costruzione, non integra né un appalto né una concessione di servizi; essa è assimilata ad una concessione d'uso o di affitto, comunque fuori dal campo di applicazione della direttiva in questione.

Quindi, meraviglia alquanto che la Commissione UE abbia inserito nel Considerando 20 della proposta di Regolamento UE COM

(2013) 296 concernente accesso ai servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti, un concetto che esprime il suo intendimento di far rientrare i contratti di concessione (di aree e banchine) stipulati dai terminalisti portuali nell'ambito della più volte citata Direttiva sulle concessioni.

Circa poi il testo di questa proposta di Regolamento, attualmente all'esame del Parlamento, varie sono le criticità riscontrate e i rilievi che sono stati mossi da più parti, ivi compresi la DG Porti del M.I.T. e la VIII Commissione Lavori pubblici e Comunicazioni del Senato.

In estrema sintesi le principali osservazioni riguardano il rigido strumento normativo proposto dalla Commissione europea, l'incertezza del collegamento di alcune previsioni inserite in detto Regolamento con altre contenute nella Direttiva orizzontale sulle concessioni, la eccessiva delega conferita alla Commissione europea, ed altre specifiche disposizioni che abbisognano quantomeno di chiarimenti. Come osservato anche da Feport (Federation of European Private Port Operators), cui aderisce Assiterminal, questa proposta di provvedimento risulta poi carente, perché non ha dato il giusto rilievo alla realtà fattuale del mercato dei servizi portuali nell'Unione europea, che hanno dimostrato di essere efficienti e competitivi, ed inoltre non affronta temi quali gli investimenti già effettuati dai privati a favore del porto ove forniscono i propri servizi all'utenza, la necessità di garantire continuità ed efficienza dei medesimi servizi nell'interesse anche del mercato per il caso di subentro di nuovi operatori.

È auspicabile che nell'ambito della discussione nelle competenti sedi comunitarie si pervenga ad introdurre quelle correzioni che rendano questo strumento legislativo, magari convertito in Direttiva, utile per fornire regole generali al mercato dei servizi portuali ed alla trasparenza finanziaria dei porti.

28 GENNAIO 2014

# IL FUTURO DELLO SPEDIZIONIERE

## SCENARI E PROSPETTIVE DI UNA PROFESSIONE IN COSTANTE DIVENIRE

FEDESPEDI

PIERO LAZZERI - presidente Fedespedi, Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali



La categoria degli spedizionieri ha sempre saputo assecondare e assorbire i cambiamenti che hanno interessato il comparto logistico rendendosi pronta a soddisfare le esigenze della merce e del commercio internazionale. Forse per via di questa predisposizione che potremmo definire "genetica", anche oggi, in un contesto di mercato globalizzato, gli spedizionieri internazionali continuano ad avere un ruolo centrale negli scambi commerciali garantendo alla merce la massima assistenza da un capo all'altro del mondo. La nostra categoria, che oggi in Italia vanta oltre 3.000

mila aziende, 120 mila dipendenti ed oltre 5 miliardi di euro di fatturato complessivo, comincia però a manifestare una certa preoccupazione per il proprio futuro a causa del crescente gap competitivo che separa le nostre imprese da quelle dei competitors europei, dovuto in larga parte a un surplus di burocrazia che finisce inevitabilmente con il penalizzare l'intero sistema logistico nazionale. Tutto questo mentre Olanda, Germania e Belgio, solo per fare qualche esempio, hanno investito con decisione in infrastrutture e hanno lavorato per la creazione di una vera e propria "cultura logistica". Questi Paesi possono infatti contare oggi su una capacità infrastrutturale imponente, su un equilibrio modale tra trasporto contenitori su gomma e via ferrovia e su una legislazione fortemente orientata al business. È innegabile che la crisi e la recessione hanno colpito con forza il nostro settore toccando picchi mai visti prima e portando centinaia di aziende nostre associate a ricorrere alla cassa integrazione straordinaria per salvaguardare i propri livelli occupazionali. Ma ciò che oggi preoccupa maggiormente è l'epocale cambiamento che riguarderà le condizioni operative entro cui sono chiamate ad operare le case di spedizioni internazionali. E mentre i Paesi a noi vicini, grazie alle scelte compiute in questi anni che hanno portato la logistica ad essere una leva di sviluppo e crescita delle rispettive economie, sembrano essere maggiormente pronti ad ac-



Porto di Zeebrugge (Belgio). © Commissione europea

cogliere le novità di prossima introduzione, il nostro Paese rischia di vedere crescere ulteriormente quello "spread logistico" che lo separa dai competitors internazionali. Non può che suscitare preoccupazione, ad esempio, quanto potrà accadere dal 2016, quando la combinazione tra l'entrata a regime del nuovo Codice Doganale Comunitario, che darà la possibilità di sdoganare le merci in qualsiasi paese della comunità, e la libera circolazione dei lavoratori, già in atto, azzereranno la capacità delle nostre imprese di offrire servizi logistici alla merce a prezzi competitivi. Un timore dovuto non tanto alle misure in sé, che sono da leggersi come la volontà di rendere il

mercato della Comunità Europea effettivamente aperto e libero da barriere per gli Stati membri, quanto al divario che già oggi separa il nostro Paese dalle best practices internazionali e che, in assenza di provvedimenti, è destinato inevitabilmente ad acuirsi. Il grave ritardo nell'adeguamento delle infrastrutture unito al costo della burocrazia e ai suoi tempi incompatibili con le attività di importazione ed esportazione, sono i fardelli più grandi che il settore logistico nazionale è costretto a sopportare in un mercato sempre più competitivo. Quali sono, dunque, le azioni prioritarie che, se attuate, consentirebbero al settore di guardare con maggiore ottimismo alle sfide future? Nell'immediato, oltre ad interventi seri per diminuire il costo del lavoro e la pressione fiscale, è innanzitutto imprescindibile una decisa riduzione della burocrazia e un taglio netto alla duplicazione dei controlli sulle merci, misure che, se attuate pienamente, da sole garantirebbero una forte riduzione dei costi legati alla movimentazione dei prodotti. Nessuno mette in dubbio la necessità dei controlli ma, come avviene già da anni all'estero, il loro impatto temporale ed economico deve essere ridotto al minimo. Oltre a un'accelerazione verso la semplificazione amministrativa è inoltre necessaria una politica che sostenga il settore attraverso la realizzazione di progetti e programmi che, fino ad oggi, sono rimasti puri esercizi intellettuali su carta. Gli spedizionieri, oggi non più solamente architetti del trasporto, bensì veri e propri "software della logistica" in grado di gestire l'intero processo di movimentazione delle merci, sono ancora una volta pronti ad affrontare quella spinta evolutiva che un mercato sempre più globalizzato impone. Quello che chiediamo è solo di poter giocare questa partita alla pari con i nostri competitors, per poter fornire appieno il nostro contributo alla tanto auspicata ripresa economica del Paese.

MILANO, 31 GENNAIO 2014

# INNOVAZIONE, INTEGRAZIONE E SEMPLIFICAZIONE: CONCETTI CHIAVE PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

GUIDO PORTA - amministratore delegato di I.Log – Iniziative Logistiche S.r.l.  
e presidente di Fuorimuro – Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l.



Ciò che nel trasporto merci viene comunemente definito “shift modale”, ovvero il trasferimento di quote di traffico dalla gomma ad altre modalità di trasporto più sostenibili (tra tutte, il trasporto ferroviario), è oggi una priorità acclarata e condivisa. Ne sono chiari esempi la politica di Bruxelles degli ultimi decenni - che ha portato alla definizione dei nove corridoi europei destinati a costituire il

network TEN-T - così come le scelte operate da alcuni tra i maggiori player industriali e della grande distribuzione, convinti che la green economy sia un’opportunità per uscire dalla crisi e che sia necessario orientarsi verso soluzioni logistiche in grado di coniugare efficienza e rispetto per l’ambiente.

Secondo lo studio presentato lo scorso ottobre da SRM - Studi sull’economia del Mezzogiorno e del Mediterraneo, in Italia la logistica ha un peso di 200 miliardi di Euro, incide per il 13% sul PIL nazionale e dà lavoro a 1 milione di persone, un settore, dunque, in grado di incidere significativamente sulle performance e sulla ripresa economica del nostro Paese.

In questa partita un ruolo determinante è giocato dai porti - che rappresentano la principale via d’accesso all’Europa continentale - dalle realtà retroportuali e dai collegamenti tra porto e territorio, infrastrutture fondamentali per assicurare la competitività della catena logistica. Troppo spesso i porti vengono considerati come sistemi “chiusi”, la cui efficienza viene misurata in base a indicatori come l’occupazione diretta, e la cui funzione è correlata solo al carico/scarico delle merci

sui moli. Al contrario, gli scali marittimi dovrebbero essere valorizzati come gateway di una catena logistica più ampia, capace di integrare infrastrutture e operatori e produrre sinergie con il territorio.

Adottare questo approccio, che vede i porti come una tappa intermedia di un sistema logistico, permette inoltre di considerare gli scali portuali come un’opportunità di sviluppo e crescita, piuttosto che come vincoli alla circolazione delle merci. In questo contesto vale la pena di citare la Direttiva europea 40/2010/UE del 7 luglio 2010, secondo cui “...l’aumento della congestione stradale non può essere arginato limitandosi alle misure tradizionali. L’innovazione dovrà avere un ruolo di primo piano nella ricerca di soluzioni adeguate...” e ancora “...l’uso di sistemi intelligenti di trasporto e l’applicazione di tecnologie dell’informazione e della comunicazione al settore del trasporto stradale e alle interfacce con altri modi di trasporto fornisce un contributo significativo al miglioramento delle prestazioni ambientali, dell’efficienza, compresa l’efficienza energetica, della mobilità dei passeggeri e delle merci, assicurando al tempo stesso il funzionamento del mercato interno nonché accresciuti livelli di competitività e occupazione”.

Fatte queste premesse sulla necessità di migliorare i collegamenti tra porti, retroporti, interporti e hinterland, con il fine ultimo di pervenire ad un modello realmente multimodale, occorre ricordare l’importanza di ricercare soluzioni innovative, sia sul piano della tecnologia, sia su quello dei modelli organizzativi.

Un esempio è FuoriMuro che, inizialmente operativa solo nella manovra ferroviaria all’interno del porto di Genova, ha successivamente esteso la propria attività ai collegamenti in linea integrando le attività di manovra con la trazione, al fine di offrire servizi non solo all’interno del porto ma anche verso le principali realtà retroportuali. La Società

ha posto in atto, fin dalla sua costituzione, tutte le procedure necessarie per ottenere prima la licenza di Impresa Ferroviaria dal Ministero dei Trasporti e poi la Certificazione di Sicurezza per l’esercizio in linea dall’ANSF - Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria.

Parallelamente, parte del personale è stato riqualificato per lavorare nel settore ferroviario, con oltre 800 ore di formazione in aula, oltre al tirocinio operativo presso altre aziende. Inoltre, la Società è impegnata in un programma di investimenti che, oltre all’acquisto di locomotori da manovra, prevede l’acquisto di due locomotori Siemens Vectron di ultima generazione.

FuoriMuro, che conta su un organico di 106 dipendenti, ha avviato nell’ottobre 2012 un servizio internazionale, che oggi collega regolarmente Marsiglia a Mortara (Pavia) e Castelfelfo (Parma), garantendo ai clienti un servizio completo di trasporto ferroviario, noleggio e fornitura di carri e casse. Gli altri collegamenti operati dall’Impresa Ferroviaria consistono attualmente nel navettamento, effettuato con una/due corse giornaliere, tra i porti di Genova e La Spezia e l’Interporto di Rivalta.

Oltre a FuoriMuro, che può considerarsi un unicum nel panorama italiano, e che ritengo possa trovare applicazione in altre primarie realtà del nostro Paese, non vanno dimenticati altri modelli interessanti, come quello del porto di Savona che ha messo in gara l’attività di manovra e i collegamenti a corto raggio e La Spezia, dove la neo-costituita “La Spezia Shunting Railways” gestirà in modo unitario l’intero servizio ferroviario portuale, senza distinzione tra manovre primarie e secondarie. Più in particolare, la società spezzina - che riunisce Autorità Portuale, ter

Se all’integrazione e alla razionalizzazione, due leve strategiche per sviluppare il sistema portuale e garantire un suo più efficace inserimento nella rete logistica, si affianca l’innovazione tecnologica di processo, si può

realmente porre in atto un piano di sviluppo del sistema portuale nazionale. Nuove soluzioni automatizzate, nello specifico, possono offrire un supporto tangibile per superare i vincoli legati ai mezzi o all'infrastruttura. Di questo tema si è occupato il progetto Slimport, finanziato nell'ambito del programma Industria 2015.

Tra le soluzioni innovative sviluppate, una proposta concreta di innovazione in grado di trasformare questa criticità in un'opportunità è costituita dall'adozione, all'interno dei terminal ferroviari, di soluzioni tecnologiche e informatiche avanzate, come il sistema "Metrocargo".

In grado di operare sotto la linea elettrica di contatto dei locomotori, Metrocargo consente di caricare e scaricare container e casse mobili da treno a treno, o da treno a veicolo stradale, in un'unica operazione interamente automatizzata, in piena sicurezza e rispetto per l'ambiente.

Grazie a questa attrezzatura, che si basa sulla movimentazione orizzontale dei container, il tempo di carico si riduce drasticamente a meno di un ora e non è più necessaria la manovra di ingresso dei convogli ferroviari. Inoltre, se adottato nei terminal retroportuali, la fermata del treno diventa economicamente vantaggiosa anche per il carico/scarico di solo una parte dei contenitori presenti sul convoglio, sostituendo contenitori meno urgenti con quelli che devono essere inviati con urgenza all'imbarco e consentendo di con caricare sullo stesso treno contenitori per diverse destinazioni, superando così gli attuali vincoli in termini di quantità o di massa critica che è necessario raggiungere per utilizzare la ferrovia e, in ultima analisi, per attuare lo shift modale.

Metrocargo può quindi essere installato lungo le principali direttrici ferroviarie in modo da creare centri di raccolta/distribuzione delle merci e servire il territorio circostante. Un'apPLICAZIONE, questa, che potrebbe rivelarsi

strategica per i corridoi europei, dove le fermate intermedie assolverebbero alla funzione di smistamento delle merci destinate alle aree adiacenti al Corridoio, sia per servire i centri urbani sia per integrare nel network le principali aree industriali e distributive del paese limitando il trasporto su gomma all'ultimo miglio.

Un altro elemento di rilievo è l'adozione di sistemi ICT capaci di monitorare la circolazione dei treni in tempo reale, di gestire la documentazione e assicurare una completa tracciabilità delle singole unità trasportate anche quando sono sul treno, come la soluzione individuata dall'Autorità Portuale per il porto di Genova.

A regime gli operatori portuali, la dogana, le Imprese Ferroviarie, i terminal e gli operatori in trasporto multimodale (MTO) saranno in grado di conoscere, in tempo reale, la posizione delle singole unità di carico, del treno e le motivazioni di eventuali ritardi.

Per quanto riguarda i modelli organizzativi, si sta imponendo il "treno shuttle" a composizione bloccata e con carri dedicati e operazioni di verifica e formazione treno da attuarsi all'interno dei singoli terminal portuali. Non ultima è inoltre l'esigenza, sempre più sentita dagli operatori, di spostare le verifiche doganali a destino e non nel porto adottando sigilli elettronici e procedure che coinvolgano non solo il porto di arrivo ma anche il porto di partenza. A ciò si accompagna una diffusa esigenza di semplificazione dei processi, che deve avere come obiettivo primario la riduzione dei tempi di uscita delle merci dai porti anche nel caso dell'utilizzo della ferrovia.

Innovazione, integrazione e semplificazione sono, in ultima analisi, le vie obbligate per lo sviluppo del sistema portuale italiano e per la sua integrazione nella rete logistica europea: è ormai diffusa la convinzione che la condizione imprescindibile perché un porto funzioni è che si utilizzi in maniera rilevante la modalità ferroviaria e che esso sia oppor-



Transito nel canale di Panama. © ILO

tunamente e pienamente incluso nel sistema territoriale di contorno.

Lo sforzo necessario è quello di far sposare questa visione dal decisore politico, integrando tale visione nella revisione della normativa

sui porti, la 84/94. È quindi a portata di mano la possibilità che i porti diventino motore di sviluppo per l'intero comparto logistico e per il Paese tutto.

GENOVA, 20 GENNAIO 2014

**AS LEADING GATEWAY TO THE EUROPEAN MARKET**

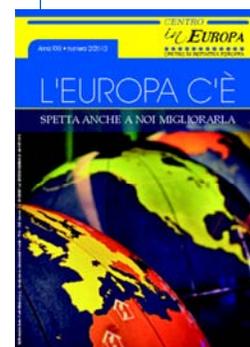
**LPA**  
LIGURIAN PORTS ALLIANCE  
SAVONA • GENOVA • LA SPEZIA

www.ligurianports.it

**CENTRO**  
*in* **EUROPA**  
CENTRO DI INIZIATIVA EUROPEA

## ABBONARSI ALLA RIVISTA IN EUROPA

Sottoscrivere un abbonamento alla rivista In Europa costituisce un contributo indispensabile per dare continuità a questa pubblicazione e permettere di migliorarla



TIPI DI ABBONAMENTO:

- Abbonamento ordinario per l'anno 2014 50,00 €
- Abbonamento sostenitore anni 2014-2015 100,00 €

MODALITÀ DI ABBONAMENTO:

- Pagamento presso la sede dell'Associazione
- Bonifico bancario sul c/c bancario n. 53318/80 intestato al Centro In Europa presso la Banca CARIGE, sede centrale di Genova (dip. 040, ABI: 06175, CAB: 01400, IBAN: IT83Z0617501400000005331880)
- Invio di assegno bancario non trasferibile intestato a CENTRO IN EUROPA

Si prega di comunicare per posta elettronica ([ineuropa@centroineuropa.it](mailto:ineuropa@centroineuropa.it)) o per telefono (010 2091270):

Nome e cognome dell'abbonato; indirizzo completo; telefono/fax; indirizzo di posta elettronica. La rivista sarà spedita in abbonamento postale all'indirizzo indicato dopo la corresponsione dell'abbonamento

## ASSOCIARSI AL CENTRO IN EUROPA

L'associazione Centro in Europa svolge dalla sua fondazione (1992) attività di informazione e discussione sui temi dell'unificazione europea e dell'integrazione interculturale, a livello locale, nazionale e internazionale.

Svolge attività di elaborazione e proposta attraverso gruppi di lavoro, incontri, conferenze e pubblicazioni varie. Il Centro In Europa si basa essenzialmente sul lavoro volontario di tanti di noi per tenere viva la riflessione e il dibattito su temi europei e di attualità politica e culturale. Per associarsi seguire le stesse modalità dell'abbonamento alla rivista In Europa.

La quota annuale è libera (in media 100 euro).

Per informazioni: [www.centroineuropa.it](http://www.centroineuropa.it), [ineuropa@centroineuropa.it](mailto:ineuropa@centroineuropa.it)

FINITO DI STAMPARE  
NEL MESE DI MARZO 2014