

**QUALIFICAZIONE E INTEGRAZIONE DEI SERVIZI LOGISTICI
PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ DEL MEDIO E ALTO ADRIATICO:
LINEE D'AZIONE PROPOSTE DALLE IMPRESE COOPERATIVE**

TRACCIA PER L'INTERVENTO

Il progetto è stato sviluppato da SCS Azioninnova per conto delle imprese cooperative associate a Legacoop e operanti nei porti di Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

Le finalità del progetto erano quelle di analizzare la tipologia e le caratteristiche dei servizi offerti dalle imprese cooperative nei porti del Medio e Alto Adriatico e di avviare un confronto con tutte le Amministrazioni Pubbliche e le Istituzioni Portuali coinvolte, al fine di delineare delle possibili linee d'azione, coerenti con lo scenario evolutivo e finalizzate a favorire lo sviluppo di tale sistema portuale e la qualificazione del posizionamento delle imprese cooperative.

- I processi di concentrazione in atto nel mercato mondiale della logistica hanno creato grandi player globali in grado di spostare in maniera radicale le direttrici e i punti di passaggio dei loro flussi logistici per massimizzare efficienza ed economie di scala. Rispetto a questo scenario appare ormai inefficace che i singoli porti puntino ad affrontare la competizione in maniera isolata e con strategie autoreferenziali.

- Lo scacchiere mediterraneo evidenzia già gli impatti di tale evoluzione: l'entrata in funzione del nuovo hub di Port Said, gestito da una consociata di un grande player globale ha fatto sì che questo player abbia spostato i propri flussi da Gioia Tauro a Port Said: col risultato che Gioia Tauro non è più il principale hub del Mediterraneo, in quanto superata dall'hub spagnolo di Algeçiras. È evidente che ciò avrà impatto su tutti i porti italiani alimentati dai flussi di feederaggio di Gioia Tauro e che quindi sarà tutto il Sistema Portuale Italiano a perdere ulteriori posizioni.

The project was developed by SCS Azioninnova on behalf of cooperative enterprises within Legacoop operating in the ports of Ancona, Ravenna, Venice and Trieste. The aim was:

* to analyse the types of services offered by the cooperative enterprises in Central and Upper Adriatic

* to stimulate a debate and discussions among all the relevant public authorities and Port authorities in order to define possible plans of action (coherent with the evolving context) with the aim of:

1) encouraging the development of the port system

2) qualifying the positioning of the cooperative enterprises

The scenario shows that: concentration processes taking place in the world logistics market have created big global players able to make radical changes to the destination and the routing of the flow of goods so as to maximise efficiency and obtain economy of scale.

In this context it is no longer effective for a port to face the competition alone and with its own auto referential strategies.

- **The Mediterranean chessboard is already feeling the impact of this evolution:**

***the opening of the new hub of Port Said, managed by a branch of a big global player has led to this player transferring his movement of goods from Gioia Tauro to Port Said.**

So Gioia Tauro is no longer the main hub of the Mediterranean, in that it is now second in place to the Spanish hub of Algeçiras. It is evident that this will have an impact on all the Italian ports served by feeder from/to Gioia Tauro and that therefore the entire Italian Port System will lose even more trade.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Port Said e Damietta prevedono di intercettare entro il 2008 circa 8 milioni di teus che è poco meno di quanto fa oggi tutta la portualità italiana e sono hub già attrezzati a gestire le nuove postpanamax da 8000 e 12.000 teu: i feeder saranno sempre più grandi (3-5.000 teu) e, se i porti non si attrezzano, rischiano di essere marginalizzati verso i soli flussi feeder di seconda o terza classe | <ul style="list-style-type: none"> ▪ By 2008 Port Said and Damietta expect to handle about 8 million TEUs which is only a little less than what the all Italian Ports together handle at present
In addition these hubs are already equipped to handle the new 8000 and 12.000 TEU postpanamax ships. So the feeders will get bigger and bigger (3-5.000 TEU) and, if the ports don't become properly structured for these ships, they risk being marginalised into just handling second and third class feeder flows |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Indipendentemente da questo, il Sistema Portuale Italiano già oggi ha perso e sta perdendo quote rispetto ai competitori soprattutto spagnoli e rischi di essere sempre più bypassato dai flussi da e verso i grandi porti del nord Europa. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Apart from this, the Italian Port System has already lost and is continuing to lose ground to its competitors and it risks being increasingly bypassed by the flow of goods from and towards the large ports of northern Europe. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ : nelle previsioni per il triennio 2006/08, a fronte di tassi di sviluppo a due cifre dei porti del nord e a tassi comunque superiori al 3-5% annuo dei porti spagnoli, i porti italiani mostrano tassi prossimi all'1%, con una forbice destinata ad allargarsi nel tempo. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ in the forecasts for the three year period 2006/08, compared to development rates running at double figures of the northern ports and an annual rate of more than 3-5% of the Spanish ports, the Italian ports are showing a rate of about 1%, with an ever increasing differential in the future |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ La ragione di ciò va ricercata in primo luogo in limiti negli investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture, derivanti dalla limitatezza e non certezza delle risorse disponibili | <ul style="list-style-type: none"> ▪ The reason for this is principally a lack of investment in the development of infrastructures , due to the size and uncertainty of available resources |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Però, anche una volta risolto il tema della copertura degli investimenti, questi potranno essere realizzati e resi efficaci solo nel medio termine (min 3-5 anni): nel frattempo cosa occorre fare per sostenere la competizione senza essere definitivamente marginalizzati? | <ul style="list-style-type: none"> ▪ But even once the issue of covering investment has been resolved, the work will only be carried out and made functional in the medium term (min 3-5 years): in the meantime what can be done to support competitiveness so as not to be marginalised for ever? |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sembra evidente che non ha molto senso continuare a focalizzare gli sforzi sulla competizione tra i porti (di uno stesso bacino) e/o tra i mari (il Tirreno vs. l'Adriatico). Occorre realmente perseguire delle strategie di Sistema. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obviously there is no sense in continuing to concentrate energy on competition between the ports and/or between ports in the different seas (Tyrrhenian vs. Adriatic). What is really necessary is to adopt System-based strategies. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tutti in nostri porti hanno importanti punti di forza e strutturali punti di debolezza. Fare sistema significa: <ul style="list-style-type: none"> - mettere a fattore comune e creare massa critica rispetto ai punti di forza, valorizzando le singole specializzazioni e superando la frammentazione (<i>"l'Adriatico, visto dalla Cina, probabilmente non è un</i> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ All our ports have significant strengths and structural weaknesses. Adopting a systems approach means: <ul style="list-style-type: none"> - Pooling resources and standardising to create critical mass as regards strengths, paying particular attention to the different specialisations and overcoming fragmentation ("The Adriatic, seen from China, is probably not a sea but a gulf |

<p><i>mare ma un golfo che può avere al massimo un unico sistema portuale”)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppare azioni integrate soprattutto in relazione alla promozione congiunta e allo sviluppo del cabotaggio - realizzare sinergie in grado di compensare quanto meglio i punti di debolezza, evitando di duplicare gli sforzi e disperdere risorse. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rispetto a queste esigenze è fondamentale il ruolo che Politica e Istituzioni potranno e sapranno giocare: <ul style="list-style-type: none"> - a livello nazionale, per quanto riguarda: la definizione del ruolo dei porti nel sistema nazionale dei trasporti; la definizione delle regole di competizione; la definizione e attuazione di azioni di sostegno allo sviluppo (finanziarie e di promozione); - a livello regionale, per quanto riguarda le attività di pianificazione e programmazione; il lancio di progetti di ricerca e innovazione; la promozione territoriale; - a livello di istituzioni locali, per quanto riguarda l'attuazione dei programmi e il concorso alle attività di promozione territoriale e delle specifiche infrastrutture. ▪ Tutto ciò dovrebbe essere sviluppato prestando grande attenzione alla coerenza complessiva delle azioni intraprese/promosse per non disperdere risorse e per valorizzare le sinergie tra le singole infrastrutture e fra esse e l'intero sistema paese. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▪ è però fondamentale anche il ruolo delle imprese. Le Cooperative di Legacoop vedono nello sviluppo del sistema logistico nazionale un fattore fondamentale dello sviluppo economico del Paese e quindi di loro stesse. Esse hanno una propria visione delle strategie e delle azioni (sulle infrastrutture e rispetto ai diversi attori) da adottare per lo sviluppo dei porti Adriatici e del sistema logistico connesso e per favorire una maggiore apertura dei porti vs le imprese cooperative e hanno delle proposte imprenditoriali da avanzare al mercato e alle Istituzioni Portuali. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In particolare, per quanto riguarda il rilancio del sistema logistico e portuale del medio e alto Adriatico intendono lanciare una serie di iniziative concrete e rapidamente attuabili e avviare un confronto con le Istituzioni e tutti gli altri soggetti economici e sociali interessati, al fine di raccogliere ulteriori indicazioni progettuali e definire le 	<p><i>which at the most can expect to have one port system.”)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - to develop integrated actions concerning combined promotion and the development of coastal shipping - create synergies to compensate for the weak points, avoiding the duplication of efforts and wastage of resources. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Given these requirements, the role that Institutions will be able to and know how to perform is fundamental: <ul style="list-style-type: none"> - <i>At a national level, regarding: defining the role of the ports in the national transport systems; defining the rules of competition; defining and carrying out of actions financial and promotion to support development;</i> - <i>At a regional level, regarding; planning and scheduling activities; the launch of research and development projects; marketing and promotion of the local area;</i> - <i>At an local institutional level, regarding the carrying out of programmes, local promotion and support to the specific infrastructures</i> ▪ All this should be developed paying particular attention to the overall coherence of the actions undertaken so as not to waste resources and to make the most of synergies among the various infrastructures and between them and the whole national system <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▪ The role of enterprises is fundamental too. The cooperatives within Legacoop consider the development of the national logistic system to be a key factor in the economic development of the country and, consequently of their own enterprises. At the same time they have their own vision of the strategies and actions (concerning infrastructures and the various operators) to be adopted: <ul style="list-style-type: none"> * for the development of the ports in the Adriatic and the related logistics systems *to encourage more openness of the ports towards the cooperative enterprises. They also have business proposals to offer the market and the port institutions. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▪ As regards the relaunching of the logistics and port system of the Central and Upper Adriatic they intend: <ul style="list-style-type: none"> • to launch a series of concrete and rapidly achievable initiatives • to start discussions among the Institutions and all other interested economic
---	--

possibili convergenze e ricercare e definire alleanze concrete:

- lancio di azioni positive per la promozione del sistema portuale vs il sistema produttivo e distributivo e per la focalizzazione delle politiche settoriali.
- valorizzazione dei rapporti con i detentori delle merci (i caricatori: spedizionieri, operatori logistici, produttori, distributori, ecc.), operando come cerniera tra porti e sistema produttivo/distributivo a terra.
- progettazione, realizzazione e gestione di servizi innovativi e integrati: “dalla banchina al distripark”. In particolare per integrare i servizi nei terminal e sostenere i network di collegamento col territorio.
- investire direttamente risorse, relazioni e competenze in nuove attività/imprese focalizzate sullo sviluppo dei servizi nel sistema portuale e logistico.

- Le Cooperative aderenti a Legacoop possono fare ciò perchè hanno la consapevolezza di poter operare per creare e favorire un “sistema di convenienze” a sostegno delle politiche di sviluppo dei porti dell’Adriatico in quanto:

- sono in grado di stringere tra loro effettive alleanze, superando i vincoli di concorrenza diretta ancora presenti tra i porti dell’Adriatico,
- sono in grado più di altri di fare sistema con le imprese di produzione e distribuzione, soprattutto per quanto riguarda la logistica dei prodotti deperibili,
- sono in grado di interloquire con le Istituzioni Portuali senza particolari vincoli di posizione e di stringere alleanze con altri soggetti imprenditoriali

- Le Cooperative aderenti a Legacoop intendono pertanto lanciare un “Progetto Imprenditoriale di Sistema”, le cui linee di riferimento sono costituite da:

- Azioni di promozione generale dei Porti dell’Adriatico in termini di elaborazione di strategie di sviluppo delle infrastrutture portuali che evitino la duplicazione e la dispersione degli investimenti e favoriscano la connessione con il sistema ferroviario e lo sviluppo delle infrastrutture logistiche per aumentare il contenuto di servizio alle merci. Legacoop ha sviluppato e sta sviluppando studi e progetti in tal senso ed è interessata a confrontarsi con tutti, al fine poi di promuovere e sostenere la diffusione di strategie condivise

and social bodies with the aim of collecting further project proposals, identifying possible common interests and looking for and securing concrete alliances:

- launch of positive actions to promote the port system aimed at the production and distribution system and to increase the focus of policies in the relevant sectors
- improvement and enhancement of relations with goods handlers (shippers/carriers, logistics operators, producers, distributors, etc.), operating as a link between the ports and the production/distribution system on the land.
- Planning, creation and management of innovative integrated systems: “from the dock to the distripark”. In particular to integrate services in the terminals and to support the networks of connections in the area.
- Directly allocate resources, public relations and competences in new activities and enterprises focused on the development of services in the port and logistics system

- **The cooperatives within Legacoop can do this because they know how to operate to create and support the common interest in development policies of the Adriatic ports in that:**

- they are in a position to negotiate effective alliances amongst each other, overcoming difficulties of direct competition which are still present among Adriatic ports,
- more than anyone else, they are in a position to work effectively with production and distribution enterprises, above all as regards logistics when dealing with perishable goods,
- they are capable of liaising with the port Institutions without particular constraints and to secure alliances with other entrepreneurial operators.

- **Therefore they intend to launch a “Systems Project”, with the following aims:**

- General promotional actions of the Adriatic Ports, in terms of:
 - the definition of strategies for the development of port infrastructures avoiding duplication and waste of investment, which enable above all a link with rail logistics system and the development of logistics of infrastructures serving the ports in order to increase the goods services.
 - . Legacoop has developed and continues to develop studies and projects of this type and intends to exchange ideas with all interested parties to promote and support the dissemination of common strategic policies

- Azioni per lo sviluppo dei collegamenti a terra, in termini di:
 - Avvio di un confronto con i detentori delle merci soprattutto deperibili (produttori e distributori) per definire esigenze e modalità di sviluppo dei servizi. Su questo tema Legacoop è in grado di mettere a fattore positivo il fatto di rappresentare un sistema di imprese che abbraccia tutti i settori di attività: dalla produzione alla distribuzione ai servizi logistici: lo stiamo già facendo a livello locale, intendiamo integrare tale processo a livello di Sistema Logistico Adriatico.
 - Elaborazione di proposte imprenditoriali a supporto dello sviluppo dei traffici merci non accompagnate lungo le Autostrade del Mare, che costituiscono una grande opportunità di rilancio di una logistica sostenibile nel nostro Paese (servizi ai mezzi, alle merci e alle navi nei terminal; collegamenti a terra tra porti e snodi logistici di destinazione/partenza, valorizzando l'intermodalità),
- Ingegnerizzazione dei servizi portuali offerti in termini di confronto tra best practices realizzate dalle imprese di servizio nei diversi porti e di trasferimento di conoscenze per lo sviluppo di efficacia/efficienza, al fine di favorire la competitività dell'intero Sistema dei Porti Adriatici. In tal senso, già da un anno si è dato vita ad un regolare confronto tra le diverse imprese cooperative che operano nei porti del medio e alto Adriatico.

- Actions for development of connections on land, in terms of:
 - Start up of discussions with producers and distributors, particularly regarding perishables, to define needs and methods for developing services. On this subject Legacoop is in a strong position in that it represents an enterprise system which embraces all service activities: from production to distribution and logistic services: they are already doing it at a local level, and they intend extending this process to the whole Adriatic Logistics System.
 - Drawing up proposals to support trailer flows in Short Sea Shipping, which constitute a great opportunity for relaunching sustainable logistics in our country (services for the means of transport, for the goods and for the ships in the terminals; on land connections between the ports and logistics transit at destination and point of departure, enhancing intermodularity)
- Engineering of port services offered by comparing best practices developed by the service enterprises in the different ports and the transfer of knowledge to develop the effectiveness/efficiency, with the aim of encouraging competitiveness of the entire Adriatic Ports System. With this in mind, regular discussions have been taking place over the past year among the various cooperative enterprises which operate in ports in Central and Upper Adriatic.