

Giovanni Moscherini

Il Coordinamento del Medio Tirreno

50 The "Coordinamento del Medio Tirreno" Giovanni Moscherini

The cruise market, so sensitive to international tensions, appears increasingly oriented towards the selection of ports offering a "security package" as a qualifying element of the offer itself.

The Port of Civitavecchia has been and is currently the leader in the Italian cruise market with over 500 ships per year and almost 600.000 passengers. Despite a profile of excellence and a 7% growth trend, confirmed in 2003, an articulated port offer remains a necessity: an upgrade in quality that addresses the main input of the market and the global challenges it must confront. Receptive capacity is not guaranteed simply by infrastructures dedicated to the cruise sector (current plans include the construction of two turn-around cruise terminals), but requires the elaboration of a territorial marketing plan based on a system policy, which has already prompted the Port of Civitavecchia to move towards extending its port district to the entire Lazio region during the

course of the year 2002. Ports must necessarily adopt new strategies against a highly aggressive market, particularly in the Western Mediterranean, given the exclusion of the Eastern Mediterranean due to military conflict.

Networking policies offer the possibility of expanding cruise offers, generating investments in new hospitality structures and especially offering market areas of unquestionable interest to tourism, such as the archipelagos of the Lazio. If the Port of Civitavecchia previously represented mere access to the capital as the port of Rome, the port network now allows integration with comparable "products/offers" from competing areas in the Mediterranean and even the Caribbean. The offer consisting in "island + large world-class urban center" just a few nautical miles apart, represents an excellent opportunity for cruise lines.

This integration is not limited to the Lazio region: the Port Authority is currently exploring networking policies with Sardinia, the largest island of the Mediterranean, which has always

Il mercato crocieristico, sensibile agli equilibri internazionali, appare oggi sempre più orientato verso un'offerta portuale che si associa al "prodotto sicurezza", intesa come elemento qualificante dell'offerta stessa. Il Porto di Civitavecchia è stato ed è leader italiano delle crociere con oltre 500 navi all'anno e quasi 600.000 passeggeri. Nonostante profili di eccellenza e trend di crescita confermati anche per l'anno 2003 del 7%, rimane l'esigenza di dover procedere verso un'offerta portuale articolata: un salto di qualità che vada verso i principali input del mercato e verso quelle sfide globali cui si deve far fronte.

La capacità ricettiva non è solo garantita da infrastrutture dedicate al settore crocieristico (è prevista la costruzione di due terminal crociere dedicati al *turn-around*), ma è altrettanto necessaria l'elaborazione di un piano di marketing territoriale attraverso politiche di sistema che hanno già visto il Porto di Civitavecchia impegnato in uno sforzo teso ad estendere la circoscrizione portuale all'intero Lazio nel corso dell'anno 2002. I porti devono necessariamente utilizzare strategie nuove rispetto a un mercato fortemente aggressivo, in particolar modo nel Mediterraneo occidentale, vista l'esclusione del Mediterraneo orientale dovuta agli eventi bellici.

Le politiche di network consentono di ampliare l'offerta crocieristica, di investire in strutture ricettive nuove e, soprattutto, di offrire al mercato aree di consumo turistico di sicuro interesse come gli arcipelaghi laziali.

Se in precedenza il Porto di Civitavecchia rappresentava unicamente l'accesso alla capitale quale porto di Roma, il network portuale consente oggi un'integrazione con "prodotti" paragonabili ad altre realtà concorrenti nel Mediterraneo ma anche nei Caraibi. La proposta rappresentata da "isola + grande centro urbano di interesse mondiale", alla distanza di poche miglia marine, costituisce una grande opportunità per gli armatori.

Questa integrazione non si limita al solo territorio laziale: infatti l'Autorità Portuale si è impegnata nella ricerca di politiche di network anche con la Sardegna, principale isola del Mediterraneo, da sempre servita in modo prioritario dallo scalo di Civitavecchia. Il lavoro ha portato alla creazione di un Coordinamento del Medio Tirreno, il più grande network del Mediterraneo occidentale per numero di passeggeri trasportati e merci RO/RO.

Costituito il 21 febbraio del 2001, il Coordinamento del Medio Tirreno è un laboratorio essenziale nelle tappe di riequilibrio del sistema dei trasporti del nostro paese, inserito nel contesto di riferimento della "prima autostrada del mare" fra il Continente e la Sardegna. Il Coordinamento del Medio Tirreno unisce i porti di Cagliari, Civitavecchia, Olbia-Golfo Aranci, i Comuni sede delle Autorità Portuali interessate e le Camere di Commercio dei territori correlati e la società Confitarma. Nel dicembre dello stesso anno, ha aderito anche il

been served primarily by the port of Civitavecchia.

This effort has led to the creation of the Coordinamento del Medio Tirreno, the "Coordinating committee for the mid-Tyrrhenian Sea", the largest network in the Western Mediterranean in terms of passengers and RO/RO cargo. The Coordinamento del Medio Tirreno was constituted on February 21 2001, as an indispensable laboratory seeking to put order in the country's transportation system, in a context determined by the creation of the "first highway on the sea" between the Continent and Sardinia. It represents the ports of Cagliari, Civitavecchia and Olbia – Golfo Aranci, the Municipalities where the Port Authorities are located, the Chambers of Commerce of the relative territories and the Confitarma organization. In December of the same year, the municipality of Porto Torres also joined. It is therefore an organization without juridical form, a permanent and effective round table. Together with the network of the Lazio region which includes the ports of Fiumicino and Gaeta, it is the most important integrated port system of the western Mediterranean with the highest number of passengers in transit.

Today, after a full year of activity, the results of this experience are extremely positive. Attention has been focused primarily on cabotage which, as a result of deregulation, must pay increased and more organic attention to the demands of the market and to its potential within the system of the "highways on the sea", relying on efficient programming to eliminate the uncertainty which currently hinders cabotage in the Mid-Tyrrhenian. As a further step, the Coordinamento has approached the cruise market by launching a unique port offer, presented at the Miami Convention, where the Coordinamento del Medio Tirreno was promoted in lieu of the previously consolidated image of the Port of Rome.

The slogan "Caribbean in the Med" expresses both the integration of Sardinia into the cruise offer as well as the presentation of a product similar to the Caribbean destinations, and represents a simultaneous reduction in expenses for the large cruise lines in terms of economy of scale.



51

Navi e traghetti nel porto di Civitavecchia
Cruise ships and ferries in the port of Civitavecchia



Comune di Porto Torres. Si tratta quindi di un organismo privo di personalità giuridica, una tavola rotonda permanente ed efficace. Insieme al network laziale che comprende i porti di Fiumicino e Gaeta, è il più importante sistema portuale integrato del Mediterraneo occidentale con il più elevato numero di passeggeri movimentati.

Oggi, dopo un anno di attività, il bilancio di questa esperienza è più che positivo. L'attenzione si è concentrata in primo luogo sul cabotaggio che, a seguito dell'avvenuta liberalizzazione, impone un'attenzione diversa e più organica al mercato e alle sue possibilità anche nell'ambito delle cosiddette "autostrade del mare", con l'obiettivo di superare l'attuale incertezza che grava sul cabotaggio del Medio Tirreno, attraverso un'efficiente programmazione. In seconda istanza, il Coordinamento si è occupato del mercato crocieristico proponendo un'offerta portuale unica, che ha avuto il suo momento topico nella Convention di Miami, dove è stato promosso il Coordinamento del Medio Tirreno, piuttosto che portare avanti l'immagine consolidata del Porto di Roma. Lo slogan "Caribbean in the Med" esprime quanto l'integrazione nell'offerta crocieristica con la Sardegna sia

un prodotto analogo alle mete caraibiche e rappresenti la contestuale riduzione di costi in termini di economia di scala per i grandi armatori.

Sette porti, due terminal crociere, tre stazioni marittime, quattro aeroporti – di cui uno intercontinentale –, una natura incontaminata e la presenza di Roma e del suo hinterland in un'area di 140 miglia: la rete di queste caratteristiche rappresenta un sistema logistico e portuale che può entrare in concorrenza soltanto con un altro territorio come il Mediterraneo Orientale e non con una singola realtà portuale.

A livello europeo, i porti del Sud (Francia, Spagna e Italia) stanno avviando un protocollo di intesa per promuovere e coordinare lo sviluppo del cabotaggio sulla direttrice Barcellona-Marsiglia-Genova, in modo da liberare le infrastrutture viarie e autostradali da consistenti quote di traffico; a livello di traffici globali, lo sviluppo del porto di Gioia Tauro ha creato un hub per il transhipping che permette di abbreviare i tempi di percorrenza lungo le rotte del Far East, offrendo importanti economie di scala ai Liners intercontinentali.

Ci troviamo pertanto al centro di un sistema dalle grandissime possibilità operative e di mercato che va



Traghetti per la Sardegna nel porto di Civitavecchia
Ferries leaving for Sardinia in the port of Civitavecchia

Seven ports, two cruise terminals, three maritime stations, four airports – one of which is intercontinental, uncontaminated nature and the presence of Rome and its surroundings in an area of 140 square miles: a network with these characteristics represents a port and logistics system which can compete with similar territories, such as the Eastern Mediterranean, and not just single ports.

On a European level, the Southern ports (France, Spain and Italy) are working on a protocol to promote and coordinate the development of cabotage along the Barcelona-Marseilles-Genoa route, to liberate the infrastructure system of roads and highways of consistent volumes of traffic; in terms of global traffic, the development of the port of Gioia Tauro has created a transshipping hub which allows shorter transit times along the Far East routes, offering significant economies of scale to intercontinental Liners. We are therefore at the center of a

system with significant operative and market potential which must be regarded as a network to succeed in establishing an effective inter-modal system. To this end, coordinated interventions on the infrastructure are indispensable to restore balance to the system and to avoid the collapse of the roadway infrastructure and railway transportation by sea. In addition to price increases, a regular schedule and fare incentives, there is also a need for structural projects which can give the ports real combined potential for demand and services offered. The Coordinamento del Medio Tirreno today constitutes the most important laboratory-observatory for the dynamics of management and design of new infrastructures at the service of logistics and port activity. It has generated an intense analytical, strategic and policy effort. Meeting once every two months, the components of this integrated system of design and development have made a precise assessment of

the infrastructures available in each of the ports concerned, the effective state of territorial continuity with Sardinia and the current fare structure. By defining future development strategies (tourism, cargo) and shared promotional programs, the Coordinamento is laying the foundations to reach a new “critical mass”, dynamic and virtuous.

In terms of dimensions, traditions and resources, none of the Italian ports included in the Coordinamento could have become a node in the international shipping network by themselves, whereas this will be made possible by their presentation to the trade as a group.

At the end of 2002, the Coordinamento drafted the “Libro Bianco del Coordinamento”, a publication detailing the projects and development plans for each of the ports involved except Porto Torres, which is preparing its own project publication. It contains an

analytical list of the major infrastructure requirements for the ports of the Coordinamento, seen as a unique type of system and network. Each single infrastructure is coordinated and built in synergy with the others. The following step will be the presentation of the data contained in the “Libro Bianco” to the Minister of Infrastructure and Transportation, Congressman Lunardi, to request the necessary financing.

The goal of the Coordinamento del Medio Tirreno is to reduce the number of its contracting and institutional counterparts for building infrastructures, and the number of its business counterparts for creating new potential and new routes.

Their belief is that the obstacles which slow down an effective stabilization of the modal system include the multiplicity of the figures involved, the excessive fragmentation of ports, redundant port cycles, centralized organisms blind to the needs of the periphery, an irrational



54 affrontato in una prospettiva di rete per riuscire ad attivare un efficace sistema intermodale. A tal fine, sono indispensabili interventi infrastrutturali coordinati per riportare in equilibrio il sistema ed evitare il collasso della rete infrastrutturale viaria e del trasporto ferroviario via mare.

Oltre agli adeguamenti tariffari, alla regolarità delle corse e alla incentivazione tariffaria, sono necessari opere strutturali che dotino i porti di un reale potenziale aggregativo di domanda e di offerta di servizi.

Il Coordinamento del Medio Tirreno costituisce, ad oggi, il più importante laboratorio-osservatorio sulle dinamiche di gestione e progettazione delle nuove infrastrutture a servizio della logistica e delle attività portuali. Esso ha dato origine a un'intensa attività analitica, strategica e di indirizzo.

Con incontri bimestrali, gli attori di questo sistema integrato di progettazione e sviluppo sono giunti a una ricognizione puntuale dello stato di infrastrutturazione dei porti interessati, sulla effettiva rispondenza alla continuità territoriale verso la Sardegna e alla organizzazione tariffaria attualmente posta in essere. Individuando linee di sviluppo futuro (turismo, merci) e azioni promozionali comuni, il Coordinamento sta ponendo le basi per raggiungere una "massa critica" nuova, dinamica e virtuosa. Per dimensioni, tradizioni e risorse, nessuna delle realtà portuali italiane inserite nel Coordinamento sarebbe

redistribution of resources, trade associations which inevitably protect special interests, etc. The figures are self-explanatory: a number of empiric projections indicate that in the year 2010 the cargo traffic in our country will increase by 40%, an increase superior to that of the GNP. The definition of "highways on the sea" and short-sea routes will no longer be simply an opportunity for economic growth, they will become a necessity, the *conditio sine qua* non to prevent the collapse of the transportation system in the entire country. Therefore, all the operators in the Italian and Mediterranean logistics cycle must necessarily play a natural role depending on their characteristics. The ports must implement networks and system policies capable of redistributing both demand and supply. The need for coordination between ports is also important for minor destinations, which the current situation penalizes compared to the larger destinations. The organizational challenge is therefore to create forms of coordination which respect management autonomy and avoid overburdening the

decision process, but allow the synergies and necessary rationalizations to become operative in order to develop a transportation system suited to the needs of developing maritime transportation.

A final consideration regarding the role of regional government. In the Lazio region, the extension of the Port Authority's district to the ports of Fiumicino and Gaeta created the first regional network. The role of Regional governments becomes fundamental.

The Regional governments must promote the needs of their territorial logistics, because they are the ones that can integrate the different modes of transportation available on the territory and their respective needs.

We therefore hope that the Coordinamento del Medio Tirreno is guided at a strategic level by the Regional governments, and that the Port Authorities play an exclusively operative role.

potuta diventare singolarmente nodo del network internazionale dello shipping, cosa che, al contrario, potrà accadere proponendosi agli operatori economici in modo unitario.

A fine 2002, il Coordinamento ha predisposto il “Libro Bianco del Coordinamento”, che riporta i progetti e le linee di sviluppo per ciascuno dei porti interessati, fatta eccezione per quello di Porto Torres che ha in corso di preparazione le proprie schede progettuali. Si tratta di una raccolta analitica delle principali necessità infrastrutturali dei porti del Coordinamento, vista da un’ottica di sistema e di network unica nel suo genere. Ogni singola infrastruttura è coordinata e realizzata in sinergia con le altre.

Il passo successivo sarà la presentazione al Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, on. Lunardi, delle schede contenute nel Libro Bianco per richiedere i necessari finanziamenti.

Il tentativo del Coordinamento del Medio Tirreno è la riduzione delle controparti contrattuali sia istituzionali, per quanto riguarda la realizzazione di infrastrutture, che imprenditoriali, per quanto riguarda la creazione di nuove possibilità e nuove linee.

Si ritiene che tra gli ostacoli che rallentano un effettivo riequilibrio del sistema modale ci siano la molteplicità degli attori implicati, un’eccessiva frammentazione portuale, cicli portuali ridondanti, organismi centrali inadempienti alle istanze della periferia, una redistribuzione irrazionale delle risorse, associazioni di categoria che hanno una fatale “deriva corporativa” ecc. I numeri sono esemplificativi: alcune proiezioni empiriche indicano che nell’anno 2010 il traffico merci nel nostro Paese avrà un tasso di crescita pari al 40%, una crescita superiore a quella del PIL.

Da una opportunità economica e di crescita, la realizzazione delle “autostrade del mare” e dello *short-sea* diverranno una necessità, la *conditio sine qua non* perché il sistema di trasporto dell’intero Paese non collassi.

Pertanto, tutti gli attori del ciclo della logistica italiana e mediterranea devono necessariamente giocare un ruolo naturale secondo le proprie caratteristiche. I porti devono realizzare network e politiche di sistema in grado di redistribuire sia la domanda che l’offerta.

L’esigenza di un Coordinamento tra i porti è inoltre importante per gli scali minori i quali, nella situazione attuale, risultano penalizzati rispetto a quelli di maggiore dimensione. La sfida organizzativa posta in essere è quella di realizzare forme di coordinamento che rispettano le autonomie gestionali, evitano l’appesantimento dei processi decisionali, ma consentono al tempo stesso di rendere operanti le sinergie e le razionalizzazioni che sono necessarie per realizzare un sistema trasportistico adeguato alle esigenze di sviluppo del trasporto marittimo.

Un’ultima considerazione relativa al ruolo delle Regioni.

Nel Lazio, con l’estensione della circoscrizione dell’Autorità Portuale ai porti di Fiumicino e Gaeta, è stato realizzato il primo network regionale. Il ruolo della Regione diventa quindi fondamentale.

Le Regioni devono farsi promotrici delle necessità logistiche territoriali, perché sono i soggetti che possono integrare fra loro le varie modalità del trasporto presenti sul territorio e le rispettive esigenze.

Si auspica pertanto che il Coordinamento del Medio Tirreno venga gestito a livello strategico dalle Regioni e che alle Autorità Portuali siano lasciati esclusivamente compiti operativi.