



Livorno: gigantismo navale e autostrade del mare. Jose' Anselmo (Ue) " porto Livorno e' strategico"

Il Forum Euro Mediterraneo 2013

Livorno, 15 novembre 2013 - «I tre grandi colossi, Maersk, Msc e Cma, hanno deciso di formare un cartello e di escludere dalle linee principali di traffico molti porti del Sud Europa. Il rischio è che l'intero Mediterraneo sia tagliato fuori dalle scelte dei big operator». Stavolta è qualcosa di molto diverso dal classico allarme lanciato prima che divampi l'incendio. Stavolta, quello del presidente Gallanti, è un appello carico d'ansia a trovare "insieme" gli anticorpi necessari per "resistere ad una concorrenza spietata".

Al Forum Euro Mediterraneo 2013, l'euro conclave organizzato quest'oggi dall'Autorità Portuale labronica per parlare di autostrade del mare e di gigantismo navale, il numero uno del porto di Livorno fa un passo in più sul tema della cosiddetta cooperazione competitiva, argomento su cui si era ampiamente soffermato nel corso della conferenza stampa di presentazione dell'evento, e chiede ai rappresentanti della Commissione Ue e del mondo portuale di mettere in campo un'azione sinergica e condivisa: «Ho la convinzione - afferma - che in questa fase storica il gioco del libero mercato non sia in grado di risolvere i problemi che abbiamo di fronte. Dobbiamo davvero cominciare a parlare di collaborazione senza che questo significhi costruire dei cartelli».

Il fatto è che lo sviluppo del gigantismo navale, al di là delle migliori buone intenzioni, riduce la capacità di molti porti di servire lo shipping: «Non sappiamo su quali basi la P3 abbia deciso di includere certi scali marittimi e di escluderne altri - riflette Gallanti - Mi viene però fatto spontaneo di notare che in alcuni casi determinati porti sono stati scelti anche perché avevano un terminal appartenente o in concessione ad uno dei tre gruppi».

Quello che il primo inquilino di Palazzo Rosciano osserva è che da tempo è in gioco una offensiva portata avanti da questi colossi per acquisire non soltanto i terminal, ma anche interi pezzi della catena logistica: «Vedremo se gli organismi di controllo sulla concorrenza non avranno nulla da dire. Ma quello che conta è che gli Stati Membri definiscano delle sinergie per contenere o respingere gli effetti perversi di quello che sta accadendo».

Sinergie: ecco il punto politico che unisce le preoccupazioni di Gallanti e di molti altri

illustri ospiti riunitisi al forum euro mediterraneo. Tra questi c'è il presidente dell'Organizzazione dei Porti Europei, Santiago Milà, che, rivolto alla platea dell'euro conclave, batte il tasto sulle sfide che l'Ue dovrà affrontare nel breve termine. «Crediamo che una politica europea efficace debba essere giocata su cinque grandi linee direttrici: connessioni efficienti con l'hinterland, snellimento delle procedure per il controllo delle merci, autonomia finanziaria per gli enti di governance dei porti, ecosostenibilità e rapporti di buon vicinato con i paesi della Sponda Sud del Mediterraneo».

Santiago Garcia Milà pensa ai paesi maghrebini: «Le vie principali dall'Asia alla East Coast passano anche attraverso i paesi del Nord Africa. Gli scali italiani, francesi e spagnoli non distano che poche miglia dal Marocco, dalla Tunisia o dall'Egitto, ma non riescono ancora a beneficiare del tutto di questa vicinanza».

L'invito rivolto da più parti all'Unione Europea è quello di fare il possibile perché le autostrade del mare siano estese anche ai paesi extra-ue: «Alcuni studiosi - dice Gallanti - sostengono che inevitabilmente nei prossimi anni lo sviluppo del continente africano avrà uno slancio impetuoso simile a quello cinese. Dobbiamo capire che partita giocare, se cominciare una concorrenza folle per accaparrarci ognuno una quota di mercato della sponda sud, oppure se costruire insieme al Marocco, la Tunisia e l'Egitto, una rete mediterranea che faccia del nostro bacino un'area geopolitica strategica».

L'Europa, insomma, deve tornare a parlare il linguaggio della chiarezza e deve individuare politiche comuni per lo sviluppo dei porti che si affacciano sul Mediterraneo. Ne è convinto anche José Anselmo, che nella Commissione Europea è uno dei principali referenti sulla materia delle autostrade del mare: «Oggi - dichiara -, l'Ue ha spostato la propria attenzione da una politica di tipo bilaterale ad una di tipo orizzontale: i legami trans-eruopei e trans-mediterranei sono sempre più importanti, ma devono essere i porti a sapere dove e con chi connettersi. In questo senso, politiche di cooperazione virtuosa sono state portate avanti da Genova, e ci aspettiamo importanti risultati anche da Livorno, che ha saputo giocare col tempo un ruolo sempre più strategico nell'ambito della promozione di importanti progetti di innovazione tecnologica, come il Port Community System. Vogliamo rassicurarvi che l'Ue sosterrà, anche attraverso gli investimenti promossi dalla Bei (la Banca Europea di investimenti), tutte quelle azioni che mirino a creare interconnessioni politiche e commerciali con i vicini stati non europei».

E se quella delle autostrade del mare è per molti relatori una delle vie da seguire per rafforzare il ruolo del Mediterraneo nel contesto europeo e per reagire in qualche modo al gigantismo navale, c'è chi ritiene che nel libero mercato possano essere prodotte tutte le opportune strategie per sfruttare in modo positivo il fenomeno della concentrazione del potere commerciale nelle mani di poche grandi compagnie di navigazione. Victor Schoenmakers, che del porto di Rotterdam è il direttore degli affari internazionali, è proprio di questa idea: «La nascita della p3 - ammette - mi sembra una conseguenza logica, soprattutto se si considerano le pressioni che gli operatori devono affrontare al giorno d'oggi. Come attori del mercato dobbiamo reagire per non soccombere: questo significa che i porti devono, sì, rispettare le norme contenute nei trattati di funzionamento dell'Unione Europea, ma non ci devono essere regole prescrittive che riducano la nostra capacità di negoziazione».

Il riferimento è alla nuova bozza di regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali, che in certi punti limita, o inibisce, la capacità in capo ad alcune Port Authorities di concordare liberamente con l'armatore le tariffe che devono essere pagare per l'uso di una infrastruttura portuale.

Insomma, la battaglia tra i porti del Nord e quelli del Sud Europa pare essere ancora in corso e coinvolge oggi due modi diametralmente opposti di pensare la portualità. Ne sa qualcosa il sindaco di Livorno, Alessandro Cosimi, che più volte ha rappresentato il Comitato delle Regioni a Bruxelles: «Il Momento nel quale ci troviamo - afferma il primo cittadino - è delicato e richiede da parte dell'Unione Europea una chiara unità di intenti. Sul regolamento Ue c'è un dibattito molto serrato tra chi sostiene che la riforma voluta dal Commissario Kallas imbrighi l'autonomia negoziale degli enti di governance dei porti e chi invece pensa che sia una buona legge. L'Italia è in mezzo a tutto questo, ma non potrà mai affrontare in modo serio questioni così rilevanti se prima non si doterà di una unica cabina di regia».

«Livorno e il sistema dei porti toscani - è l'osservazione dell'assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli - devono assumere un ruolo sempre più strategico nel bacino del Mediterraneo, anche in considerazione di quello che è il tema oggi strategico del cosiddetto Gigantismo navale. La domanda che ci si fa è se sia una opportunità o una minaccia. La risposta credo stia nelle scelte che si fanno nel prendere atto di questa situazione. Il porto di Livorno, ha grandi prospettive di sviluppo, ma dobbiamo lavorare per adeguarlo e modernizzarlo».