



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

1 OTTOBRE 2015

Riconsegnate all'Autorità Portuale le aree del container terminal del porto di Taranto

L'ente potrà avviare le procedure per l'individuazione di un nuovo terminalista

inforMARE - Oggi la Taranto

Container Terminal Spa in liquidazione, a seguito dell'accordo sottoscritto lo scorso 11

settembre (inforMARE dell'11 settembre 2015), ha

formalmente riconsegnato all'Autorità Portuale le aree del terminal contenitori al Molo Polisettoriale del porto pugliese ed i beni inclusi chiudendo così ufficialmente un quindicennio in cui, come evidenzia il grafico a fianco, lo scalo portuale jonico si è conquistato una fetta del traffico containerizzato che attraversa il Mediterraneo e che viene movimentato dai porti di transhipment, scali che

si occupano principalmente di smistare quote di questo consistente volume di traffico verso i porti di destinazione finale. Un'attività che a Taranto, con il container terminal gestito dalla TCT, società partecipata dal gruppo terminalista Hutchison Port Holdings (HPH) di Hong Kong, dal gruppo armatoriale taiwanese Evergreen e dalla GSI Logistic del gruppo italiano Maneschi, si era progressivamente sviluppata e consolidata fino all'approssimarsi della crisi economico-finanziaria mondiale del 2008 per poi ridursi fino all'azzeramento del traffico di quest'anno.

L'Autorità Portuale di Taranto ha sottolineato che con quest'ultimo atto è nelle condizioni di poter avviare le procedure per l'individuazione di un nuovo operatore terminalista che potrà avere interesse ad insediarsi nell'area del terminal contenitori. (2/1)

AP Taranto riceve area terminal container

Terminal in liquidazione ha formalmente riconsegnato le aree del terminal container all'Autorità Portuale di Taranto.

Questo atto sblocca definitivamente il contenzioso tra la società che gestiva il terminal, è che è stata posta in liquidazione dai soci, e l'Autorità Portuale, che ora ha la completa disponibilità dell'area e delle strutture e può quindi avviare le procedure per trovare un nuovo operatore terminalista. I 539 dipendenti di Taranto Container Terminal sono in cassa integrazione, rinnovata il 14 settembre scorso per "cessazione d'attività" e che scadrà dopo un anno. Termina così una vicenda iniziata nel 2001, quando TCT avviò le attività nello scalo pugliese, con grandi speranze. Per ora, non ci sono indicazioni su eventuali società interessate a rilevare la concessione del terminal

container. L'unico segnale è giunto dalla filippina Ictsi, che però si è sfilata. Intanto è terminata la piattaforma logistica, che è stata affidata alla società Taranto Logistica.

Autorità portuali, la Puglia potrebbe averne due: Taranto e Bari

Anche la Puglia attende il rush finale della riforma dei porti e delle Autorità portuali messa in cantiere dal ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio. Quest'ultimo, si apprende da fonti parlamentari, incontrerà i deputati del Pd nella mattinata dell'1 ottobre e intende portare la riforma in Consiglio dei ministri entro la metà del prossimo mese. A novembre, poi, l'assetto dovrebbe essere completato.

Attualmente la Puglia ha quattro Authority: Bari, Taranto, Brindisi e Manfredonia. Con la riforma dovrebbero scendere a

una o al massimo a due, essendo Autorità di distretto e di logistica. L'ipotesi di due Authority sembra prendere quota: Bari, che accorperebbe Manfredonia, e Taranto, che aggregerebbe Brindisi.

Bari e Taranto sono entrambi sede di Core Ports riconosciuti dall'Unione Europea. E di recente Delrio ha dichiarato: «La nostra ipotesi è di riorganizzare il sistema a partire dai Porti Core, collegando a questi tutti i sistemi regionali portuali minori». Sino a prima dell'estate si ragionava su una sola Authority e sembrava che potesse essere allocata a Taranto in base al ruolo di questo porto, ai suoi volumi di traffico - che restano comunque elevati nonostante la crisi Ilva e la dismissione del terminal container da parte della società Tct, a giugno messa in liquidazione dagli azionisti Hutchinson, Evergreen e Gsi Logistic - e agli investimenti in corso tra adeguamento dello stesso terminal e costruzione delle opere della piattaforma logistica, la prima delle quali è stata ultimata nei giorni scorsi. Terminal e piattaforma sono un pacchetto da quasi 400 milioni di euro. Poi, restando sempre con una sola Autorità portuale di distretto, c'è stata la rivendicazione da parte di Bari, che tra gennaio e marzo scorsi ha all'attivo un transito di oltre 151 mila passeggeri, +3,6%, e di 54 mila veicoli di cui 30 mila camion e rimorchi (+3,2%). Dato, questo, che beneficia del sensibile incremento dei volumi di traffico da e per l'Albania. Bene anche il comparto merci, il cui indice generale sfiora un aumento del 34% grazie alle performance del grano (+39) e del general cargo (+60), mentre i container mettono a segno un +45% nei tre mesi di riferimento che per i soli container pieni sale a +79.

Sulla base di ciò che i due porti esprimono, dunque, la possibilità (adesso rilanciata) di due Authority, Bari e Taranto, da un lato andrebbe incontro all'indicazione dei Core Ports della Ue e dall'altro permetterebbe anche di trovare un punto di equilibrio, visto che Bari non intende essere "sacrificata" e Taranto non vuole essere accorpata a Bari. In tal caso, infatti, si avrebbe una governance più spostata sul capoluogo di regione poichè nel vertice della

nuova Authority sederebbero il sindaco della città metropolitana, che è Bari, e il presidente della Regione Puglia. Tra i nomi nuovi che si fanno per la presidenza dell'Authority a Taranto c'è quello di Ugo Patroni Griffi, presidente della Fiera del Levante di Bari, sostenuto, a quanto pare, da un'area del Pd pugliese. Ma è in corsa anche Sergio Prete, nei mesi scorsi è stato nominato da Delrio commissario dell'Authority dopo essere stato presidente per quattro anni. Prete è anche sostenuto dal sindaco di Taranto che l'ha proposto al ministero dei Trasporti come nome unico per la riconferma. Non così, invece, per Camera di Commercio e Provincia di Taranto che hanno avanzato una terna senza Prete. Che però, negli ultimi mesi, ha avuto uno stretto rapporto col Governo e con Palazzo Chigi per la gestione del caso Tet a metà settembre conclusosi con l'accordo al ministero del Lavoro per la cassa integrazione per i 539 di Taranto container terminal.



RILANCIARE IL «SISTEMA» PUGLIESE

MILANO - Il sistema pugliese laboratorio per soluzioni che possono dare sviluppo all'intera logistica del Meridione d'Italia. Di questo ne sono convinti Luca Castigliero (presidente di Spedapi), Massimo Tavolaro (nella foto) (Apulia Logistics) e Riccardo Fucchi (operatore logistico internazionale) i che abbiamo incontrato per capire meglio quali siano le loro proposte per favorire quella che può rappresentare una svolta per l'intera economia nazionale.

Da dove bisogna partire per iniziare questo cambiamento?

«Come noto la logistica pubblica è rappresentata dalle

infrastrutture materiali ed immateriali. Le prime sono il ferro ed il cemento, l'hardware cioè i porti, aeroporti, strade, interporti, ferrovie, scali intermodali, ecc. Le seconde sono date dal software cioè autorità di gestione delle infrastrutture pubbliche, autorità preposte al controllo delle merci, ecc., che fa girare le prime. Oggi il reale collo di bottiglia sono probabilmente le seconde. E' palese che in Puglia sia così, il porto di Taranto è l'emblema di questa situazione. Ferro e cemento abbondano già oggi ma nessuno sa far girare il software di questa autentica Ferrari della logistica italiana. Se gira il porto di Taranto, come sistema, anche le imprese che in esso insistono, ma anche l'indotto, non girano. Nel tess economico del porto e retroporto di Taranto ci possono essere anche autentici Maradona della logistica, ma se manca campo e il pallone con cui giocare, come si fa a dimostrare quanto sono bravi? ».

Cosa può fare la politica in questo contesto?

«Non si può lasciare che la politica scelga non tecnici per gestire la logistica pubblica. La scelta dei gestori deve essere ponderata, il rischio è di mettere in ginocchio un intero tessuto economico territoriale. Ad Hong Kong le procedure chi portano alla nomina del ministro dei Trasporti prevedono un parere anche delle associazioni di categoria che ne valutano il profilo tecnico. Occorre mutuare queste buone prassi in uso a livello internazionale anche per il nostro territorio. Occorre avere tecnici di alto livello in tutte le postazioni della logistica pubblica per mettere nelle condizioni il sistema imprenditoriale di poter rendere al meglio».

Da tempo gli operatori italiani puntano il dito sulla questione del "franco fabbrica", delle spedizioni effettuate con la resa "Ex-Works" (Exw) che generano un traslazione di Pil verso il Paese dove si sta spedendo la merce
«Se una spedizione viene gestita per esempio in "Cfr", porto specifico di arrivo, l'esportatore pugliese chiamerà uno spedizioniere pugliese, oppure una filiale pugliese di una ditta di spedizioni internazionali. Chiederà una quotazione e molto probabilmente a seguire gli affiderà la spedizione. In tal modo, primo step vero un maggior valore aggiunto, gli esportatori hanno la possibilità di fare margini in fattura sull'addebito dei costi di spedizione. E' chiaro poi che lo spedizioniere pugliese ha l'obiettivo di elevare la qualità dei servizi offerti, secondo step. Lo spedizioniere pugliese che ben conosce i servizi offerti dal territorio, farà poi di tutto per avvalersene, e siamo al terzo step. Infine tutti i soggetti che lavorano per la spedizione, cioè nella ditta che sta esportando, nello spedizioniere, nelle diverse ditte facenti parte della catena logistica funzionale allo spostamento della merce come l'autotrasportatore, il doganalista, il terminalista, la compagnia marittima l'operatore "nvoce", eccetera, spenderanno molto probabilmente gran parte del loro reddito in Puglia. La somma di tutti quanto sopra descritto, determinerà un aumento del Pil regionale e di conseguenza anche nazionale.

Se al contrario la spedizione venisse gestita "franco fabbrica", in "Exw", l'importatore, per esempio australiano, darebbe l'incarico ad un suo spedizioniere di fiducia, quindi australiano. Questi contatterebbe i suoi corrispondenti in Italia, che di delle volte, se non quasi sempre, non risiedono in Puglia, per aprire un'asta al ribasso per l'effettuazione del servizio e tralasciando una buona parte del margine nel suo Paese. Non è detto che i servizi utilizzati per lo spostamento della merce



infrastrutture materiali ed immateriali. Le prime sono il ferro ed il cemento, l'hardware cioè i porti, aeroporti, strade, interporti, ferrovie, scali intermodali, ecc. Le seconde sono date dal software cioè autorità di gestione delle infrastrutture pubbliche, autorità preposte al controllo delle merci, ecc., che fa girare le prime. Oggi il reale collo di bottiglia sono probabilmente le seconde. E' palese che in Puglia sia così, il porto di Taranto è l'emblema di questa situazione. Ferro e cemento abbondano già oggi ma nessuno sa far girare il software di questa autentica Ferrari della logistica italiana. Se gira il porto di Taranto, come sistema, anche le imprese che in esso insistono, ma anche l'indotto, non girano. Nel tessuto economico del porto e retroporto di Taranto ci possono essere anche autentici Maradona della logistica, ma se manca campo e il pallone con cui giocare, come si fa a dimostrare quanto sono bravi? ».

Cosa può fare la politica in questo contesto?

«Non si può lasciare che la politica scelga non tecnici per gestire la logistica pubblica. La scelta dei gestori deve essere ponderata, il rischio è di mettere in ginocchio un intero tessuto economico territoriale. Ad Hong Kong le procedure che portano alla nomina del ministro dei Trasporti prevedono un parere anche delle associazioni di categoria che ne valutano il profilo tecnico. Occorre mutuare queste buone prassi in uso a livello internazionale anche per il nostro territorio. Occorre avere tecnici di alto livello in tutte le postazioni della logistica pubblica per mettere nelle condizioni il sistema imprenditoriale di poter rendere al meglio».

Da tempo gli operatori italiani puntano il dito sulla questione del "franco fabbrica", delle spedizioni effettuate con la resa "Ex-Works" (Exw) che generano un traslazione di Pil verso il Paese dove si sta spedendo la merce

«Se una spedizione viene gestita per esempio in "Cfr", porto specifico di arrivo, l'esportatore pugliese chiamerà uno spedizioniere pugliese, oppure una filiale pugliese di una ditta di spedizioni internazionali. Chiederà una quotazione e molto probabilmente a seguire gli affiderà la spedizione. In tal modo, primo step vero un maggior valore aggiunto, gli esportatori hanno la possibilità di fare margini in fattura sull'addebito dei costi di spedizione. E' chiaro poi che lo spedizioniere pugliese ha l'obiettivo di elevare la qualità dei servizi offerti, secondo step. Lo spedizioniere pugliese che ben conosce i servizi offerti dal territorio, farà poi di tutto per avvalersene, e siamo al terzo step. Infine tutti i soggetti che lavorano per la spedizione, cioè nella ditta che sta esportando, nello spedizioniere, nelle diverse ditte facenti parte della catena logistica funzionale allo spostamento della merce come l'autotrasportatore, il doganalista, il terminalista, la compagnia marittima l'operatore "nvoce", eccetera, spenderanno molto probabilmente gran parte del loro reddito in Puglia. La somma di tutto quanto sopra descritto, determinerà un aumento del Pil regionale e di conseguenza anche nazionale.

Se al contrario la spedizione venisse gestita "franco fabbrica", in "Exw", l'importatore, per esempio australiano, darebbe incarico ad un suo spedizioniere di fiducia, quindi australiano. Questi contatterebbe i suoi corrispondenti in Italia, che a delle volte, se non quasi sempre, non risiedono in Puglia, per aprire un'asta al ribasso per l'effettuazione del servizio e tralasciando una buona parte del margine nel suo Paese. Non è detto che i servizi utilizzati per lo spostamento della merce

misura in un porto o aeroporto non pugliese. La traslazione del pil è così compiuta».

Come lottare contro questo fenomeno?

«Servono incentivi al cambio della resa da "Exw" almeno in cfr perché più si controlla la spedizione più Pil si incamera. Il primo vero incentivo è la formazione in ambito logistico/spedizionieristico. Molto spesso si preferisce non gestire le spedizioni per non competenza. Si potrebbe pensare ad incentivi di carattere fiscale, come per esempio, deduzione sulla base imponibile di fatture di esportazione aventi una resa, o se preferite Incoterm, pari a Cfr, Cif, Dap, Ddp.

Un altro fronte su cui operare è l'agglomerazione dei flussi export/import dal Meridione per generare servizi made in S che possano fungere da leva competitiva per le imprese. Per aiutare lo start up di questi servizi potrebbero tornare utili degli aiuti alla promozione dei servizi stessi oltre che un contributo alla instaurazione che in fase di start-up si verrebbe creare sulle unità di carico. Il risultato di questa politica sarebbe la generazione di servizi diretti dal Sud verso l'estero, questi più efficaci ed efficienti, oltre che nuovi posti di lavoro».

Come dovrebbero essere individuate le azioni da inserire nel Piano della logistica per il Sud?

«A nostro parere, hanno risposto Castigliano, Tavolara e Fuochi sarà necessario tener conto di almeno due distinti pur



vista: quello del business dei servizi e duello della leva competitiva territoriale».

Potete chiarire questi due punti?

«Oggi oltre alle merci si possono esportare anche servizi. A Rotterdam con il motto "freer than a free port" si intende l'estrema velocità dei processi burocratici legati all'importazione delle merci consente di offrire servizi logistici per merci che hanno come destinazione finale un ambito territoriale diverso da quello olandese. Nell'offerta di questi servizi non amovera solamente il transhipment, ma anche servizi a valore aggiunto sulla merce. Dalla gestione di traffici Lcl, ai servizi logistici, ma anche alla ultimazione, personalizzazione vera e propria dei prodotti pre-immissione in commercio nel Paese destinazione. Tutto questo fa sì che il porto di Rotterdam venga definito "the engine of dutch economy", il motore dell'economia olandese, producendo una parte cospicua del Pil nazionale olandese. Il sistema logistico di quel Paese non misura la sua performance esclusivamente contando quanti teu sono passati dal porto in un anno, ma bensì contando quanti di quelli sono stati aperti e lavorati nelle piattaforme logistiche. Il transhipment è un'attività capital-intensiva, mentre le attività logistiche svolte nelle piattaforme sono labour-intensive. Al sud Italia interessano più le seconde. Ebbene il sistema logistico pugliese deve puntare allo stesso obiettivo, sviluppare un software di procedure di sistema rapido che in grado di offrire le stesse performance di una zona franca, se non si vuole proprio puntare alla istituzione di una vera propria zona franca. Ciò ci consentirebbe di intercettare flussi di merce proveniente dal lontano oriente ed occidente, lavorarla per poi ridistribuirli verso il centro nord Europa ed anche verso i Balcani che sono molto vicini e ben collegati con Bari».

E passando all'altro punto, come la logistica può essere leva della competitività territoriale?

«Le aziende che insistono su un sistema economico regionale devono tenere conto delle inefficienze e delle efficienze del sistema logistico di quel territorio. Nella fase attuale di internazionalizzazione spinta che stiamo vivendo in Italia, ed anche in Puglia, la possibilità di poter operare in un contesto economico dotato di un sistema logistico efficace ed efficiente, fare la differenza. Quando l'obiettivo è quello di aumentare la performance delle imprese che producono e spediscono i propri prodotti chissà dove in giro per il mondo, occorre valutare attentamente le produzioni tipiche di quel territorio e destinazioni attuali e potenziali delle stesse. Potenziali perché ci possono essere delle produzioni che hanno un mercato potenziale da qualche parte nel globo ma che mancando opportune soluzioni dal punto di vista logistico non sono in grado di raggiungerlo. A volte invece esistono ma sono poco efficienti ed efficaci».

Come dare risposte in sintonia con questi punti di vista?

«Tra i due punti possono esserci delle sinergie. Per esempio la possibilità di intercettare flussi da mercati lontani per redistribuirli a livello locale (Balcani, nord e centro Europa), consente di poter far leva su una massa critica supplementare rispetto a quella generata dalla Puglia. Ciò permetterebbe di innestare i flussi pugliesi in quelli in arrivo da altre parti del mondo e generare servizi diretti, più efficaci e più efficienti, eliminando situazioni paradossali che impongono la necessità per esempio di consolidare la merce in partenza per la Grecia a Milano, ovvero evitare di portare la merce in Grecia da Puglia passando da Milano. Oppure evitare che per andare in alcune destinazioni del nord Africa si debba utilizzare come porto di imbarco Anversa».

Costi e tempi sono fattori che influenzano le dinamiche del trasporto. L'intermodalità può dare risposte efficienti. Come promuovere e sviluppare al Sud efficacia ed efficienza, cioè adottare soluzioni che consentono di spostare una merce da una parte all'altra del globo in breve tempo e a basso costo?

«L'unica soluzione che consente di raggiungere l'efficacia è l'intermodalità strada/aereo/strada. Per quanto attiene il secondo obiettivo, l'efficienza, essa è raggiungibile attraverso le intermodalità strada-mare-strada, quando i punti di origine/destinazione sono prossimi ai porti di imbarco/sbarco, oppure strada/ferro/mare/ferro/strada, quando i punti di origine/destinazione sono distanti dai porti di imbarco/sbarco. Ovviamente esistono anche le soluzioni strada/ferro/strada quando ci si muove esclusivamente a livello continentale, strada/ferro/mare/strada, quando i punti di origine sono distanti dai porti di imbarco, e strada/mare/ferro/strada, quando i punti di destinazione sono distanti dai porti di sbarco».



A meno che non ci siano delle particolari motivazioni che portano ad utilizzare una modalità piuttosto che un'altra, con esempio la deperibilità, l'urgenza, la pericolosità, eccetera, la scelta tra la modalità aerea e quella marittima viene operata base all'utilizzo del seguente algoritmo: costi di trasporto + oneri finanziari che gravano sulla scorta in transito = costo totale di trasporto. Estremizzando il concetto, in presenza di una partita di merce che ha un volume ridotto ma il cui valore è rilevante (soprattutto se in presenza di alti tassi di interesse e bassi costi di trasporto aereo) converrà spedire la merce via aerea. In presenza di una partita di merce molto voluminosa, caratterizzata da un valore basso (soprattutto se in presenza di bassi tassi di interesse e basso costo di trasporto via mare) converrà spedire la merce via mare. In mezzo a questi due estremi ci sono sicuramente altre vie. Tra il bianco ed il nero ci sono sempre tante gradazioni di grigio».

La Puglia come può inserirsi con ancor più forza nelle rotte di traffico internazionale?

«Stante quanto descritto in precedenza e dato lo scenario attuale economico internazionale, una possibile potenziale gradazione di grigio è sicuramente il servizio intermodale che si può generare dal porto di Taranto per portare, ma anche ritirare, i container sbarcati e provenienti/destinati dall'estremo oriente/occidente nel cuore dell'Europa continentale. Ci saranno delle partite di merce per cui sarà più indicato utilizzare una "terza via intermedia" tra i due estremi per raggiungere per esempio la bassa Baviera via treno dal porto di Taranto. Già in passato questo sistema era stato attivato, ma poi era stato abbandonato. Il porto di Taranto per essere più appetibile per le compagnie marittime avrebbe bisogno di una zolla franca.

Per quanto già detto non vedo invece sbocchi per l'intermodalità mare-aereo tra il porto di Taranto e l'aeroporto di Grottaglie talvolta paventata da qualcuno in passato. Non è indirizzata né verso efficacia, né verso l'efficienza del servizio. Non avrebbe nessun senso. Vedo invece l'aeroporto di Bari quale possibile veicolo di distribuzione a livello globale della Puglia in quanto da e per quell'aeroporto ci sono già dei voli e quindi effettuare dei progetti pilota è più semplice. Basta solo innestarsi nelle connessioni già in essere. Inoltre Bari è sicuramente un hub regionale a livello di trasporti stradali e collettivi, sia a temperatura ambiente sia a temperatura controllata, per cui la raccolta/distribuzione effettuata da Bari verrebbe quasi naturale. Vedo piuttosto una collaborazione tra l'interporto di Bari, dove si possono raccogliere le spedizioni ed effettuare tutte le operazioni pre-imbarco, compreso stoccaggio a temperatura controllata e dogana, e l'aeroporto di Bari dove si possono effettivamente imbarcare le unità di carico sugli aerei».

Quali i settori merceologici interessati da questa sinergia?

«L'agroalimentare pugliese, latticini freschi, pane, pasta fresca ed altro ancora, ed i prodotti floreali vivaistici hanno bisogno di "volare" e quindi l'aeroporto di Bari, collegato ai principali hub aeroportuali di smistamento merci, per esempio con Turkish, costituisce già una valida risposta. La merce spedita per via aerea spesso viaggia nelle stive degli aerei passeggeri. È inutile pensare di fare uno start up da zero, zero assoluto, dell'aeroporto di Grottaglie. Piuttosto sarebbe meglio sfruttare le connessioni operanti oggi nell'aeroporto di Bari. Nei trasporti via aerea le modalità di spedizioni sono fondamentalmente due: o con aerei all cargo (che trasportano solo merce) o nelle stive degli aerei passeggeri (che trasportano passeggeri e merce). La differenza o se preferite il collo di bottiglia è rappresentato dall'altezza della merce caricabile sui due tipi di aerei. Negli aerei passeggeri può essere caricata merce non più alta di 1,6 metri. Nel caso specifico di Bari si potrebbe cominciare a consolidare merce avente le caratteristiche suddette di merce caricabile in aerei passeggeri. Tali flussi potrebbero essere indirizzati verso il vicino scalo di Istanbul (hub di primaria importanza in ambito trasporto merci ottimamente e direttamente collegato con i principali scali internazionali). Tale soluzione potrebbe essere ottima per canalizzare i flussi di merce deperibile più tutto il resto del range del general cargo avente un'altezza inferiore a 1,6 metri. La canalizzazione verso un hub importante come quello di Istanbul consentirebbe di caricare verso un buon numero di destinazioni mondiali così da raggiungere una discreta massa critica in breve tempo. Poi come si suol dire "l'appetito viene mangiando", ovvero se la massa critica dovesse arrivare a giustificare un collegamento "all cargo" nulla toglie che si potrebbe pensare di mettere in piedi un servizio di quel tipo su cui potrebbero viaggiare merci anche più alte di 1,6 metri. Magari poi si aprirebbe il dibattito su come bilanciare i flussi export con quelli import».



Nella nostra chiacchierata, che va a concludersi, due questioni da voi evidenziate possono davvero costituire una spinta decisiva per il sistema logistico meridionale. Parliamo della formazione e della creazione di una zona franca...

«Sì. Dovrebbe esserci una formazione multilivello per la diffusione di una vera e propria cultura logistica e "spedizionieristica". Oggi, se volessimo fare un parallelo con la terminologia militare, in Italia ci sono corsi di formazione per ufficiali, ovvero manager, e soldati, autisti, magazzinieri, picker, carrellisti e così via. Di contro i sottufficiali, gli operativi mare aereo e terra che lavorano nelle ditte di spedizioni, gestori di flotte, personale di ufficio che opera nelle ditte di logistica, non li forma nessuno. A nulla vale l'aver creato un indirizzo scolastico "trasporti e logistica" se poi mancano insegnanti preparati su tali argomenti. Sarebbe utile in questo caso potenziare il progetto alternanza scuola lavoro. Insieme alla formazione anche la creazione delle zone franche. In Puglia si potrebbe sviluppare attività di logistica integrata anche per ambito territoriale di competenza il sud Europa. Seguendo il business model di alcune realtà cinesi quali la Shanghai Free Trade Zone - Waigaoqiao, Suzhou Industrial Park Integrated Free Trade Zone, e del nord Europa, Rotterdam in particolare modo, si potrebbe replicare lo stesso sistema di agevolazioni fiscali, per esempio zona franca, depositi doganali, automatizzazione delle procedure doganali, sistema di differimento dell'Iva, eccetera, per rendere attrattivo il territorio e quindi attirare attività quali la logistica integrata di flussi di merce da redistribuire in tutto il sud-Europa. Un tale processo potrebbe spingere talune società a centralizzare i propri depositi ed a concentrarli in Puglia per poi distribuirli. I vantaggi per le società committenti sarebbero enormi. Oltre alle agevolazioni fiscali, la concentrazione degli stock consentirebbe un'importante ottimizzazione delle risorse finanziarie investite in scorte e la riduzione dei costi di trasporto unitari. Il Sud Italia ha potenzialità enormi. Tutti gli imprenditori della logistica e la politica devono credere in esse e favorirle».

Authority del Levante: semplificare sui dragaggi

30 settembre 2015 |

La relazione del segretario generale Mega e il commento del commissario governativo Mariani - L'impegno dell'onorevole Velo

FERRARA - Anche l'Autorità Portuale di Bari è stata presente al RemTech Expo - Coast Esonda presso la Fiera di Ferrara, con uno stand allestito per la divulgazione dei risultati della sperimentazione del prototipo di National Maritime Single Windows ARGES, sviluppato nell'ambito del Programma di Cooperazione Territoriale E.T.C.P. Grecia - Italia 2007-2013.

Nella sessione tecnica della Conferenza Nazionale dei Porti che si è tenuta nell'ambito di Coast Esonda - dedicata alle tematiche relative alle opere portuali sui sedimenti, dragaggi portuali e sostenibilità - è intervenuta l'ingegner Nancy Attolico, responsabile dell'Ufficio Ambiente dell'Autorità Portuale del Levante, per illustrare l'intervento autorizzato nel Porto di Bari per il dragaggio manutentivo nei pressi dell'imboccatura e la successiva immersione dei sedimenti in un'area marina non costiera.

E' stata l'occasione per segnalare le grandi difficoltà che un'Autorità Portuale oggi deve affrontare per ottenere tutte le autorizzazioni necessarie per realizzare interventi di dragaggio, neanche particolarmente complessi dal punto

di vista tecnico, che sono indispensabili per assicurare il mantenimento di competitività dei porti.

Presente anche il segretario generale dell'Autorità Portuale, ingegner Mario Mega, che fa parte dal 2011 del Comitato Scientifico della Fiera e che è stato uno dei promotori di questo importante momento di confronto tecnico tra le Autorità Portuali ed il mondo accademico e quello delle Istituzioni centrali e regionali a cui sono affidati i controlli in materia ambientale.

Nel corso della giornata sono state illustrate anche le importanti novità legislative che sono in via di approvazione sull'argomento dei dragaggi anche per effetto dell'intensa collaborazione in questo specifico ambito tra Assoporti ed il Governo nella persona del sottosegretario all'Ambiente onorevole Silvia Velo, che ha partecipato alla conferenza.

Il commissario dell'Autorità Portuale del Levante Francesco Mariani con riferimento al tema dei dragaggi ha così commentato l'iniziativa: "La semplificazione delle procedure per la realizzazione dei dragaggi è una delle richieste che da anni le Autorità Portuali avanzano al Governo ed al Parlamento perchè si renderebbe possibile il miglioramento infrastrutturale di molti porti italiani che, negli anni, hanno perso competitività nei confronti delle altre realtà sia europee che del nord Africa anche per la difficoltà di soddisfare le esigenze di maggiori pescaggi conseguenti all'aumento delle dimensioni delle navi. Il Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica ha per fortuna individuato in una delle azioni di attuazione quella della semplificazione delle procedure per l'esecuzione dei dragaggi ed i grandi passi avanti illustrati nel corso della conferenza di Ferrara dimostrano che si è sulla buona strada. I porti pugliesi, in particolare, ben potranno beneficiare di questi miglioramenti normativi per adeguare più facilmente le proprie infrastrutture e poter mettere presto a disposizione banchine con fondali adeguati alle richieste degli operatori".

Porti: Delrio, riforma pronta, siamo a ultimi dettagli

Ministro su porto Genova, non lasceremo un vuoto di potere

(ANSA) - GENOVA, 30 SET - "Per la riforma dei porti abbiamo già preparato il decreto legislativo, stiamo definendo gli ultimi dettagli per la riforma della governance. Andiamo bene, il decreto è pronto". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio a margine della visita al Salone Nautico di Genova. Il ministro Delrio ha commentato anche la situazione all'Autorità Portuale di Genova dove sta per lasciare l'incarico il presidente Luigi Merlo. "Non lasceremo un vuoto di potere nel porto di Genova. Ragioneremo con il Comune e la Regione sul successore del presidente dell'Autorità Portuale Luigi Merlo. A lui va la mia stima e la gratitudine per l'ottimo lavoro svolto finora. Vorrei che Merlo arrivasse fino a fine anno ma credo che la sua decisione di lasciare prima sia irrevocabile". (ANSA)

Italy's Taranto terminal faces murky future after losing key service

The southern Italian port of Taranto, once a leading transshipment hub, faces an uncertain future after losing its last long-haul intercontinental service in the latest shake up in the fiercely competitive Mediterranean container market.

Evergreen is switching its UAM Mediterranean-Far East-West Coast North America service to the Greek port of Piraeus from the Taranto Container Terminal [TCT], which handled its last call on September 21. The Taiwanese carrier also reportedly intends to temporarily suspend operations at the Taranto terminal, which it co-owns with Hong Kong's Hutchison Ports, during work to deepen its access so the port can handle larger container ships.

Evergreen is introducing 7,000 TEUs vessels on the UAM service, which currently deploys 14 5,300-6,300 TEUs ships on an itinerary that includes ports in China, Japan, Korea, Taiwan, Sri Lanka, Malaysia, Egypt, Israel and Tacoma and Vancouver on the West Coast North America leg. The service will continue to call at the Italian port of Trieste and Koper, Slovenia.

The loss of the UAM service is the latest in a series of setbacks for Taranto — once tipped to be a major Mediterranean transshipment hub when Evergreen signed a 60-year operating concession in 2001 to operate the terminal with 2 million TEUs in annual capacity.

Traffic grew to 892,000 TEUs in 2006, but slipped the following year to 760,000 TEUs, triggering a decline that saw volume slump to an all-time low of 197,000 TEUs in 2013.

The switch to Piraeus is further testimony to the Greek port's transformation into a major European transshipment hub from an underperforming port plagued by strikes. The transformation began after China's Cosco Pacific paid around \$5 billion for a 30-year operating concession for two terminals in 2010.

The Cosco Pacific terminals boosted traffic by 19.5 percent year-on-year in 2013 to 2.5 million TEUs, and volume at the Port Authority's terminal grew 2.9 percent to 644,000 TEUs for a total just short of 3.2 million TEUs, making Piraeus Europe's eighth largest container port.

Taranto's decline contrasts with market beating increases at several rival Mediterranean hubs in the past couple of years. Italy's Gioia Tauro recovered from the departure of Maersk Line and the loss of 25

percent of its throughput in 2011, to boost volume by nearly 14 percent in 2013, its second consecutive double digit increase, to 3.1 million TEUs, just 200,000 TEUs short of its peak.