

La Singapore del Mar Mediterraneo

La Puglia "scende in campo" compatta per presentare la propria piattaforma logistica: Taranto, con il suo porto e retro porto, Bari, con porto e interporto, e Brindisi col suo sistema portuale hanno costituito le risorse con le quali Unioncamere Puglia ha presentato l'ambizioso progetto "Apulia the gateway for european market".



Il porto di Taranto: potrebbe assolvere come in passato il ruolo di hub per il Mediterraneo

Massimo Tavolaro
 Presidente Confapi Trasporti Bari Bat
 Riccardo Figliolia
 Direttore Generale Confapi Bari Bat
 Sergio Ventricelli
 Presidente Sezione Giovani Confapi Puglia

L'idea è di iniziare a cooperare stabilmente e in maniera coordinata con i due colossi della logistica mondiale Hutchinson ed Evergreen. Di questo e delle infinite potenzialità che sul settore della logistica la Puglia può esprimere, si è parlato durante la settimana di missione a Suzhou, Shanghai e Hong Kong. A promuovere l'iniziativa, la sezione trasporti di Confapi Puglia in partnership con Confapi Trasporti Nazionale. Il gruppo di lavoro - costituito

dal Segretario Generale di Confapi Bari Bat Riccardo Figliolia, dal Presidente della Confapi Trasporti Bari Bat Massimo Tavolaro, dal Presidente dei giovani imprenditori di Confapi Puglia Sergio Ventricelli, supportati da Presidente e Vice-Presidente della Confapi Trasporti Riccardo Fuochi e Luca Castiglioglio, esperti conoscitori delle potenzialità del settore della logistica del mercato asiatico - ha incontrato numerosi *stakeholders* e *opinion leader* internazionali. Gradito ospite

il Presidente dell'Autorità portuale di Taranto Sergio Prete. Con quest'ultimo si è parlato della concreta possibilità di trasformare il porto del capoluogo ionico nella Singapore del Mar Mediterraneo. Oltre alla cura per gli aspetti strategico istituzionali, le aziende hanno avuto la possibilità di incontrare operatori asiatici, tramite un serrato programma di matching B2B. Stephen Cheng, Presidente della Hong Kong Logistic Association, durante un meeting tra i nostri e gli operatori da lui

rappresentati, ci ha tenuto a sottolineare che molto spesso si tende a bypassare i porti italiani a vantaggio dei porti del North Range, perché le nostre strutture hanno costi maggiori (specifici e di inoltro), nonché tempi lunghi e incerti di svincolo delle merci (procedure di dogana, sanità marittima, ecc.). Occorre quindi fare opportune verifiche (*benchmarking*) sui fattori che determinano l'attrattività in termini di costo (o meglio efficienza) e di tempi (o meglio efficacia) della nostra piattaforma logistica.

Opportunità di business

Ma quali potrebbero essere i business generabili sulla piattaforma logistica pugliese? La Puglia potrebbe diventare: un hub per i container FCL (Full Container Load, ovvero un container cui a bordo viene caricata un'unica spedizione avente un unico punto di origine e diretta a un unico punto di destino) - solo transshipment marittimo o transshipment marittimo e terrestre - e per i container LCL (Less than Container Load, ovvero container che contengono più di una spedizione al loro interno, per merci che partono da più mittenti e devono giungere a più destinatari) e potrebbe sviluppare attività di logistica integrata aventi per ambito territoriale di competenza il Sud Europa; un hub per i container FCL (solo transshipment marittimo). Il porto di Taranto, come già in passato, potrebbe assolvere al ruolo di hub per il Mediterraneo e quindi occuparsi del mero servizio di transshipment; hub per i container FCL (transshipment marittimo



In Puglia la sfida si gioca su due fronti, entrambi di primaria importanza: l'aspetto burocratico e il rapido completamento delle infrastrutture nel porto e retro porto di Taranto

e terrestre). I container potrebbero essere non solo smistati utilizzando la modalità marittima, ma anche instradati via ferrovia verso il Nord Italia, Austria, bassa Germania, ecc. Per poter sviluppare questo genere di business si dovrebbe poter contare su rapidi spostamenti ferroviari e procedure burocratiche rapide; hub per i container LCL - LCL. Questo genere di business è stato sviluppato nel Far East, per cui Taranto potrebbe candidarsi a diventare la Singapore del Mediterraneo. Ciò garantirebbe un elevato grado di stabilità del business ancorandolo al territorio generando un numero cospicuo di posti di lavoro; attività di logistica integrata

avente per ambito territoriale di competenza il Sud Europa. Seguendo il business model di alcune realtà cinesi (Shanghai Free Trade Zone - Waigaoqiao, Suzhou Industrial Park Integrated Free Trade Zone) e del Nord Europa (Rotterdam in particolar 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, ecc.) per rendere attrattivo il territorio e quindi attirare attività quali la logistica integrata di flussi di merce da redistribuire in tutto il Sud Europa. Le quattro opportunità di business di cui si potrebbe avvantaggiare una tale

piattaforma logistica pugliese sono state poste in ordine crescente di posti di lavoro per container lavorato e anche in ordine crescente di stabilità del business. Il primo dei quattro punti infatti rappresenta un business *capital-intensive* e molto volatile, già nel recente passato si è visto quanto sia semplice spostare un traffico container da un porto di transshipment a un altro (ad esempio Evergreen a Taranto e Maersk a Gioia Tauro). L'ultimo dei quattro punti sarebbe un business più stabile, ben radicato sul territorio in ragione delle agevolazioni oltre che della posizione geografica strategica, e sarebbe un business *labour-intensive*. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il valore aggiunto delle attività portuali

Quando a fine anni '50 fu inventato il container da Mr. Malcolm McLean i sindacati dei lavoratori portuali americani (soprattutto della costa atlantica) si accorsero subito che erano di fronte a un'invenzione che avrebbe trasformato i porti da attività *labour-intensive* (dove operavano migliaia di scaricatori di porto) in *capital-intensive*. Perciò cominciarono a scioperare per protestare contro questo cambiamento. Ma tale processo innovativo andò avanti sino a produrre il dimezzamento dei costi di trasporto marittimo. Oggi occorre cercare di trasformare nuovamente porto e retro porto di Taranto allargato (che include anche i porti di Bari e Brindisi) in un'attività *labour-intensive*. Per fare questo non si può fare altro che ispirarsi ai porti del

North-Range, e in particolare al porto di Rotterdam, tra i primi ad individuare una soluzione a questa emorragia di posti di lavoro; riportando funzioni *labour intensive* nelle attività portuali attraverso la realizzazione, nelle aree retroportuali e in zona extra-doganale, di particolari centri per la raccolta, il trattamento e la distribuzione delle merci contenute nei container. Queste attività, realizzate in aree doganali, furono, su pressione del porto di Rotterdam, autorizzate dall'UE a godere di particolari regimi doganali agevolati, per cui le fasi di lavorazione beneficiavano di facilitazioni doganali superiori a quelle fornite dalle ormai superate zone franche. Rotterdam si vantava, e si vanta tuttora, di essere diventata, con la realizzazione dei

Distripark retroportuali, un porto *"free than a freeport"*.

Rotterdam ha poi subito negli anni 2000 e 2001 un calo nella crescita dei container movimentati in porto: ma la presenza delle attività *labour intensive* dei Distripark ha fatto sì che il valore aggiunto delle attività portuali aumentasse e che l'occupazione non subisse flessioni in quegli anni. I dati occupazionali derivanti dall'esperienza consolidata dall'esperienza dei Distripark olandesi (retropotuali, aeroportuali, interni al territorio) indicano in un range che va da 28 a 60 il numero di addetti diretti per ettaro (a seconda delle tipologie di lavorazioni), ai quali sono da aggiungere da 100 a 175 addetti per ettaro nell'indotto. Il valore

aggiunto del Distripark rispetto ai classici centri intermodali, siano essi piattaforme logistiche o interporti, è costituito dal regime doganale agevolato, proprio del Regolamento Comunitario Doganale, che consente una serie di facilitazioni di carattere finanziario, nei confronti soprattutto dei dazi doganali.

In Puglia sarà necessario concentrarsi sulle importanti infrastrutture che sono in fase di realizzazione nel porto e retro porto di Taranto, ma di pari passo si dovrà tenere in debito conto l'aspetto burocratico e più in generale delle infrastrutture immateriali. Tutto ciò garantirà l'intercettazione del valore aggiunto su questo territorio e lo sviluppo della tanto agognata occupazione.