

IL MESSAGGERO MARITTIMO

Media-Center

Segretario generale AP Livorno
MASSIMO PROVINCIALI

Presidente Rotary Club Livorno
MARCO LUISE

Presidente Regione Toscana
ENRICO ROSSI

Proposte per favorire una svolta dell'economia nazionale Rilanciare il «sistema» pugliese per lo sviluppo logistico meridionale

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 (Apulia Logistics) e Riccardo Fuochi (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 cam-

biamento?

«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 probabilmen-

(continua in ultima pagina)



Massimo Tavolaro

Marina militare sei miliardi per 10 navi

TARANTO - «Sta cambiando la configurazione della Marina. L'uscita del "Granatiere" dalla flotta fa parte purtroppo del processo di radiazione di molte navi della Marina. Per circa dieci anni non sono stati avviati programmi di costruzione navale se non per il solo programma delle Fremm», ha detto il Capo di Stato Maggiore della Marina militare, ammiraglio Giuseppe De Giorgi, partecipando a Taranto alla cerimonia dell'ultimo ammaina bandiera di nave "Granatiere". «Quello che si stava determinando - ha aggiunto - era l'estinzione della capacità operativa della Marina nell'ultimo decennio. Esprimo gratitudine al Governo e al Parlamento che hanno voluto procedere con urgenza ad un provvedimento per avviare il rinnovamento della flotta con il programma della cosiddetta Leg-

(continua a pagina 11)



LINEA CENTRO AMERICA
Mn. ERATTO
LIVORNO 5/10/15
GENOVA 6/10/15
Mn. ETE N.
LIVORNO 12/10/15
GENOVA 13/10/15

Servizio diretto per:
POINT A PITRE (Guadalupa)
FORT DE FRANCE (Martinica)
LA GUAIRA (Venezuela)
CARTAGENA (Colombia)
MANZANILLO (Panama)
PUERTO MOIN (Costa Rica)
CAUCEDO (Repubblica Dominicana)
in trasbordo via CARTAGENA
PUERTO CABELLO (Venezuela)
PAPEETE (Polinesia Francese)
NOUMEA (Nuova Caledonia)

SERVIZIO CONTAINER REEFER DA
CARTAGENA - PANAMA - PUERTO MOIN - CAUCEDO

Per informazioni rivolgersi a:
AGENZIE EUROPEE MARITTIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C.R. Caccardi, 1/9
Tel. 010 57670.1 - Fax 010 5761006
Filiale di Livorno: 57123 LIVORNO
Via 3 Novembre, 8
Tel. 0586 895500 - Fax 0586 895504
www.marfret.com
e-mail: com@aemitalia.com

La ro-ro della Grimaldi potenzia il servizio che diventa giornaliero Primo viaggio della «Europalink» sulla relazione Livorno-Palermo



Fasi di ormeggio della "Europalink" al terminal Seatrag

LIVORNO - Il Gruppo Grimaldi continua il suo progetto di espansione e rafforzamento delle proprie Autostrade del mare nazionali potenziando i collegamenti da e per la Sicilia e la Sardegna.

Ieri pomeriggio la "Europalink" ha ormeggiato al terminal Seatrag di Livorno, potenziando così la relazione sulla tratta Livorno - Palermo che già veniva servita quattro volte alla settimana. La "Europalink" è una moderna nave traghetto con una capacità di carico di 4.320 metri lineari di merce rotabile (trailer, furgoni, auto, ecc) e di mille passeggeri, con ampia capacità di posti in cabina per autisti, consentendo così accoglienza a bordo a tutti i camion accompagnati.

Con l'arrivo della ro-ro il collegamento tra lo scalo labronico ed il

(continua a pagina 11)

Expo: Gioia Tauro è una scommessa euromediterranea

MILANO - Rilanciare il ruolo della Calabria in Europa facendo del porto di Gioia Tauro un grande punto di accesso da Sud in competizione con i porti nordeuropei per connettere i mercati di produzione e consumo del Centro Europa agli altri continenti.

Questa una delle riflessioni emerse a Expo durante l'incontro "Gioia Tauro, la scommessa euromediterranea dell'Italia", nell'ambito della settimana della Ca-

(continua a pagina 11)

Al via il Salone di Genova «si respira nuova energia»

GENOVA - «Il mercato, che ho definito un alleato, non mi ha tradito e credo che questo Salone darà delle buone soddisfazioni. Si respira un'energia diversa»: non ha dubbi la presidente di Ucin Confindustria Nautica, Carla Demaria, sulle prospettive della 55ma edizione del Salone nautico internazionale che si svolge a Genova dal 30 Settembre al 5 Ottobre. Questa energia nuova che si respira, sottolinea la presidente di Ucin, viene anche da un cambiamento di atteggiamento da parte della politica, concretizzatosi nei giorni scorsi con il passaggio in senato della legge delega per il codice della nautica.

«C'è stato uno sforzo per venire incontro - afferma - perché finalmente ci si rende conto di quanto il settore della nautica sia importante per il Pil nazionale. C'è ora una difesa dell'eccellenza italiana. Inoltre non c'è alcun altro settore che abbia un moltiplicatore così alto nel

(continua a pagina 11)

Accordo per cinque anni con aziende di noleggio Schiffahrt e Bernard Schulte Dodici unità Maersk di classi diverse saranno gestite da società di Amburgo

La Costa Crociere rafforza presenza sull'Oceano Indiano

GENOVA - Costa Crociere rafforza la sua presenza nell'Oceano Indiano. Nell'inverno 2016/17 raddoppieranno le crociere disponibili per visitare le più belle isole di questa fantastica destinazione, una esclusiva della compagnia italiana sin dalla fine del 2006. Le crociere sa-

(continua a pagina 11)

COPENAGHEN - Maersk Line ha firmato un contratto con due società di Amburgo, la E. R. Schiffahrt e la Bernhard Schulte, che vantano una grande esperienza nella gestione navale ed attualmente forniscono servizi di noleggio per la compagnia danese.

In base all'accordo, per i prossimi cinque anni, dodici unità di diverse classi, tonnellaggio ed età, saranno gestite dai due suppliers. Con questa decisione, la prima nella storia di Maersk Line, la compagnia intende ottenere una maggiore efficienza per la sua intera flotta, applicando le best practice del settore. Con venti navi "Triple-E" con-

(continua a pagina 11)

G6 Alliance annuncia programma invernale

HONG KONG - Le compagnie che formano la G6 Alliance hanno annunciato ieri il programma invernale per i servizi che collegano i principali scali dell'Asia a quelli del Nord America, per rispondere al tradizionale cambiamento della domanda in questa stagione. Questo comporta una sospensione temporanea di alcuni servizi.

Per quanto riguarda la relazione commerciale tra Asia e l'East Coast del Nord America, la G6 Alliance combinerà i servizi "Nye" e "Sce" in un unico servizio che effettuerà la seguente rotazione: Xiamen, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Shanghai (Yangshan), Pusan, Cnale di Pa-

(continua a pagina 11)

«Il cantiere di Palermo è un sito importante»

PALERMO - Secondo il ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio, il cantiere navale di Palermo «è un sito importante, non solo per la città e per l'occupazione nel capoluogo siciliano, ma anche per tutto il Paese».

«Qui si può sviluppare l'operazione di riparazione e di ristrutturazione delle navi - ha detto il ministro ai cronisti dopo aver fatto un sopralluogo all'interno dello stabilimento siciliano di Fincantieri - per buona parte dei traffici del Mediterraneo. Ha grandi potenzialità e per questo bisogna migliorare i bacini da 80

(continua a pagina 11)

Per la costa e isola d'Elba in arrivo 20 mln di Mps

LIVORNO - Banca Monte dei Paschi di Siena ha stanziato venti milioni di euro per le imprese del settore turistico di tutta la provincia di Livorno e dell'Isola d'Elba. L'obiettivo è quello di migliorare un comparto fondamentale per l'economia costiera, a partire dal settore alberghiero fino a coinvolgere tutto l'indotto.

«La Toscana è uno dei principali poli attrattivi turistici italiani. La grande domanda interna - ha commentato Gianfranco Cenni, responsabile area territoriale Toscana nord - si somma ad un turismo straniero sempre più at-

(continua a pagina 11)

SERVIZIO IMPORT GROUPAGE E FCL DA



ITALIA s.r.l.u.

HONG KONG e REPUBBLICA POPOLARE CINESE

**HONG KONG - SHANGHAI
NING BO - XIAMEN - DALIAN
SHENZHEN - GUANG ZHOU
QUINDAO - TIANJIN - BEIJING**

per noli, informazioni e quotazioni:

SHIPPING SERVICES ITALIA - tel. 02 69433412 / 413 - e-mail: a.roj@fremuragroup.com
SHIPPING SERVICES CHINA - e-mail: a.monni@fremuragroup.com

FRANCIA
SPAGNA
PORTOGALLO
NORD AFRICA

SERVIZIO REGOLARE (Tarros) per Malta, Misurata, servizio ro-ro contenitori. (Tarros 0187 5371).

14-10 Mn. BJORG (Maersk Line) per Marsaxlokk, servizio contenitori. (Maersk Italia 010 20961).

15-10 Mn. AS MARS (CMA CGM) per Malta, tutto contenitori. (CMA CGM Italy 041 36971012).

17-10 Mn. AYSE A. (Arkis Line) per Misurata, (via Istanbul - Marport si accetta carico per Algeiras, Sousse, Casablanca). (Arkis Italia 010 8463791).

17-10 Mn. AYSE A. (Tarros) per Misurata, servizio ro-ro contenitori. (Tarros 0187 5371).

21-10 Mn. BF CONFIANZA (Maersk Line) per Marsaxlokk, servizio contenitori. (Maersk Italia 010 20961).

26-10 Mn. PACAYA (CMA CGM) per Malta, tutto contenitori. (CMA CGM Italy 041 36971012).

28-10 Mn. ALLEGRO (Maersk Line) per Marsaxlokk, servizio contenitori. (Maersk Italia 010 20961).

29-10 Mn. AS MARS (CMA CGM) per Malta, tutto contenitori. (CMA CGM Italy 041 36971012).

29-10 Mn. KRETA (Arkis Line) per Misurata, (via Istanbul - Marport si accetta carico per Algeiras, Sousse, Casablanca). (Arkis Italia 010 8463791).

29-10 Mn. KRETA (Tarros) per Misurata, servizio ro-ro contenitori. (Tarros 0187 5371).

NORD
EUROPA

SERVIZIO SETTIMANALE (Evergreen Line) via Taranto per Amburgo, Rotterdam, Thame-sport, tutto contenitori. (Evergreen Shipping Ag. 071 2270600).

SERVIZIO SETTIMANALE (MSC) via Pireo per Felixstowe, Anversa, Rotterdam, Le Havre, Amburgo, Bremerhaven, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

ALBANIA
ISRAELE
EGITTO
LEVANTE
MAR NERO

GRECIA (Anek Lines) servizio regolare ro-ro per Pireo, Patrasso. (Archibugi 071 501011).

SERVIZIO FEEDER SETTIMANALE (MSC) via Pireo per Salonicco, Pota, Varna, Novorossiysk, Ilchevsk, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

SERVIZIO REGOLARE (Tarros) per Alexandria, Beirut, Evyap, Lattakia, Mersin, Alexandria, Varna, Odessa, Poli, servizio ro-ro contenitori. (Tarros 0187 5371).

SERVIZIO SETTIMANALE (Evergreen Line) via Taranto per Alexandria, Limassol, Mersin, Ashdod, Haifa, Kumpport, Haydarpasa, Gemlik, Salonicco, Izmir, Istanbul, Varna, Odessa, Costanza, tutto contenitori. (Evergreen Shipping Ag. 040 3476231).

30-9 Mn. JORK VALIANT (Cosco) per Pireo, Salonicco, Istanbul, Gemlik, Izmir, Pireo, Rijeka, Koper, tutto contenitori. (Coscos 010 27071).

2-10 Mn. WARNOV PORPOISE (Hapag Lloyd) per Damietta, Port Said, prosezioni per Australia, Asia, servizio contenitori. (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

6-10 Mn. LOUISA SCHULTE (Hapag Lloyd) per Damietta, Port Said, prosezioni per Australia, Asia, servizio contenitori. (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

9-10 Mn. PACUL (Cosco) per Pireo, Salonicco, Istanbul, Gemlik, Izmir, Pireo, Rijeka, Koper, tutto contenitori. (Coscos 010 27071).

12-10 Mn. MSC ANNAMARIA (MSC) per Izmir, Salonicco, Pireo, Limassol, Alexandria, Beirut, Tartous, Lattakia, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

13-10 Mn. WARNOV PORPOISE (Hapag Lloyd) per Damietta, Port Said, prosezioni per Australia, Asia, servizio contenitori. (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

14-10 Mn. BJORG (Maersk Line) per Rijeka, Koper, servizio contenitori. (Maersk Italia 010 20961).

15-10 Mn. AS MARS (CMA CGM) per Bar, Durazzo, Ploce, Spalato, Koper, tutto contenitori. (CMA CGM Italy 041 36971012).

15-10 Mn. E.R. HAMBURG (MSC) per Alexandria, Limassol, Beirut, Mersin, Iskenderun, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

16-10 Mn. BAVARIA (Cosco) per Pireo, Salonicco, Istanbul, Gemlik, Izmir, Pireo, Rijeka, Koper, tutto contenitori. (Coscos 010 27071).

17-10 Mn. AYSE A. (Arkis Line) per Istanbul - Marport, Evyap, Beirut, Lattakia, Mersin, Alexandria, Koper, (via Istanbul - Marport si accetta carico per Odessa, Varna, Poli, Novorossiysk, Burgas, Costanza, Samsung, Evyap, Antalya, Ashdod, Port Said West, Beirut, Famagosta, Salonicco), (via Mersin si accetta carico per Ashdod, Haifa, Alexandria El Dekheila). (Arkis Italia 010 8463791).

17-10 Mn. AYSE A. (Tarros) per Istanbul, Evyap, Beirut, Lattakia, Mersin, Alexandria, Koper, servizio ro-ro contenitori. (Tarros 0187 5371).

17-10 Mn. UNI PHOENIX (Evergreen Line) per Pireo, Alexandria, Beirut, servizio tutto contenitori. (Evergreen Shipping Ag. 071 2270600).

18-10 Mn. MSC UMA (MSC) per Izmir, Salonicco, Pireo, Limassol, Alexandria, Beirut, Tartous, Lattakia, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

20-10 Mn. LOUISA SCHULTE (Hapag Lloyd) per Damietta, Port Said, prosezioni per Australia, Asia, servizio contenitori. (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

21-10 Mn. BF CONFIANZA (Maersk Line) per Rijeka, Koper, servizio contenitori. (Maersk Italia 010 20961).

22-10 Mn. E. R. SANTIAGO (MSC) per Alexandria, Limassol, Beirut, Mersin, Iskenderun, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

23-10 Mn. JORK VALIANT (Cosco) per Pireo, Salonicco, Istanbul, Gemlik, Izmir, Pireo, Rijeka, Koper, tutto contenitori. (Coscos 010 27071).

24-10 Mn. A. OBELIX (Evergreen Line) per Pireo, Alexandria, Beirut, servizio tutto contenitori. (Evergreen Shipping Ag. 071 2270600).

26-10 Mn. MSC GABRIELLA (MSC) per Izmir, Salonicco, Pireo, Limassol, Alexandria, Beirut, Tartous, Lattakia, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

26-10 Mn. PACAYA (CMA CGM) per Bar, Durazzo, Ploce, Spalato, Koper, tutto contenitori. (CMA CGM Italy 041 36971012).

28-10 Mn. ALLEGRO (Maersk Line) per Rijeka, Koper, servizio contenitori. (Maersk Italia 010 20961).

29-10 Mn. AS MARS (CMA CGM) per Bar, Durazzo, Ploce, Spalato, Koper, tutto contenitori. (CMA CGM Italy 041 36971012).

29-10 Mn. KRETA (Arkis Line) per Istanbul - Marport, Evyap, Beirut, Lattakia, Mersin, Alexandria, Koper, (via Istanbul - Marport si accetta carico per Odessa, Varna, Poli, Novorossiysk, Burgas, Costanza, Samsung, Evyap, Antalya, Ashdod, Port Said West, Beirut, Famagosta, Salonicco), (via Mersin si accetta carico per Ashdod, Haifa, Alexandria El Dekheila). (Arkis Italia 010 8463791).

29-10 Mn. KRETA (Tarros) per Istanbul, Evyap, Beirut, Lattakia, Mersin, Alexandria, Koper, servizio ro-ro contenitori. (Tarros 0187 5371).

31-10 Mn. KING BYRON (Evergreen Line) per Pireo, Alexandria, Beirut, servizio tutto contenitori. (Evergreen Shipping Ag. 071 2270600).

AFRICA
OCCIDEN-
TALE
SUD AFRICA

SERVIZIO FEEDER (Safmarine) per Abidjan, Cotonou, Tema, prosezioni per Dakar, Conakry, Banjul, Nouakchott, Monrovia, Free-town, Port Harcourt (Onne), Douala, Libreville, Port Gentil, Pointe Noire, Matadi, Luanda, Lobito, Lomé, Cape Town, Port Elizabeth, Durban, prosezioni per Johannesburg, Beira, Maputo, East London, Walvis Bay, tutto contenitori. (Safmarine Italia 010 253571).

SERVIZIO FEEDER SETTIMANALE (MSC) via Pireo per Dakar, Abidjan, via Abidjan per Tema, Cotonou, Lomé, Douala, Burkina Faso, Lagos, Apapa, Tincan Island, Takoradi, via Dakar per Banjul, Free-town, e prosezioni interne: Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala, prosezioni interne, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

17-10 Mn. AYSE A. (Arkis Line) via Istanbul - Marport si accetta carico per Lagos, Tema, Abidjan Dakar. (Arkis Italia 010 8463791).

20-10 Mn. KRETA (Arkis Line) via Istanbul - Marport si accetta carico per Lagos, Tema, Abidjan Dakar. (Arkis Italia 010 8463791).

MAR ROSSO
AFRICA
ORIENTALE

SERVIZIO FEEDER SETTIMANALE (MSC) via Pireo per Bombasa, Dar es Salaam, Tangsa, prosezioni interne: Aqaba, Gedda, Port Sudan, Hodeida via Gedda, Aden via Gedda, e prosezioni interne, Pointe des Galles, Tangsa, Matajahina, Diego Suarez, Port Louis, Longoni, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

STATI UNITI
PORTI ATLANTICI

SERVIZIO FEEDER SETTIMANALE (MSC) via Pireo per Boston, New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah, prosezioni interne, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

CANADA
GRANDI LAGHI

SERVIZIO FEEDER SETTIMANALE (MSC) via Pireo per Montreal, Toronto, prosezioni interne, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

GOLFO USA
CENTRO
AMERICA
PACIFICO

SERVIZIO FEEDER SETTIMANALE (MSC) via Pireo per Jacksonville, Miami, Houston, New Orleans, Vera Cruz, Altamira, Manzanillo/Cuba, Mazatlan, Guaymas, Buenaventura, Guayaquil, Callao, Arica, Iquique, Antofagasta, San Antonio, Talcahuano, Puerto Avelino, Freeport, Nassau, Rio Haina, Port Au Prince, Bridgetown. Port of Spain, Kingston, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

SUD-AMERICA

SERVIZIO FEEDER (Safmarine) per Santos, Paranaguá, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo, Fortaleza, Salvador Bahia, Itajai, Rio Grande do Sul, tutto contenitori. (Safmarine Italia 010 253571).

SERVIZIO FEEDER SETTIMANALE (MSC) via Pireo per Santos, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Vitória, Sao Francisco do Sul, Fortaleza, Salvador Bahia, Montevideo, Buenos Aires, prosezioni interne, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

GOLFO
ARABICO
PERSICO
INDIA

SERVIZIO FEEDER (Safmarine) trasbordo via Gedda per Golfo Arabico, India, Pakistan, tutto contenitori. (Safmarine Italia 010 253571).

5-10 Mn. HATSU CRYSTAL (Hanjin) in trasbordo a Trieste per Colombo, tutto contenitori. (Hanjin Italy 010 86161).

12-10 Mn. EVER CHARMING (Hanjin) in trasbordo a Trieste per Colombo, tutto contenitori. (Hanjin Italy 010 86161).

19-10 Mn. EVER SHINE (Hanjin) in trasbordo a Trieste per Colombo, tutto contenitori. (Hanjin Italy 010 86161).

26-10 Mn. HATSU COURAGE (Hanjin) in trasbordo a Trieste per Colombo, tutto contenitori. (Hanjin Italy 010 86161).

ESTREMO
ORIENTE
AUSTRALIA
NUOVA
ZELANDA

SERVIZIO FEEDER SETTIMANALE (MSC) via Pireo per Singapore, Busan, Hong Kong, Shanghai, Qingdao, Chiwan, Xingang, Ningbo, Xiamen, porti minori della Cina, Ho Chi Minh Ville, Da Nang, Giacarta, Surabaya, Port Kelang, Penang, Bangkok, Semarang, Belawan Deli, Laem Chabang, Tokyo, Fremantle, Sydney, Melbourne, Adelaide, Brisbane, prosezioni interne, tutto contenitori. (Maritransport 071 204275).

SERVIZIO SETTIMANALE (Evergreen Line) per Tanjung Pelepas, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Shanghai, Ningbo, Taipei, tutto contenitori. (Evergreen Shipping Ag. 071 2270600).

5-10 Mn. HATSU CRYSTAL (Hanjin) in trasbordo a Trieste per Colombo, Hong Kong, Yantian, Kaohsiung, Shanghai, Ningbo, tutto contenitori. (Hanjin Italy 010 86161).

12-10 Mn. EVER CHARMING (Hanjin) in trasbordo a Trieste per Tanjung Pelepas, Hong Kong, Yantian, Kaohsiung, Shanghai, Ningbo, tutto contenitori. (Hanjin Italy 010 86161).

19-10 Mn. EVER SHINE (Hanjin) in trasbordo a Trieste per Tanjung Pelepas, Hong Kong, Yantian, Kaohsiung, Shanghai, Ningbo, tutto contenitori. (Hanjin Italy 010 86161).

26-10 Mn. HATSU COURAGE (Hanjin) in trasbordo a Trieste per Tanjung Pelepas, Hong Kong, Yantian, Kaohsiung, Shanghai, Ningbo, tutto contenitori. (Hanjin Italy 010 86161).

Primo
viaggio

capoluogo siculo diventa giornaliero e viene esteso anche al settore passeggeri. Le tre partenze settimanali della nuova unità saranno: da Livorno il lunedì, mercoledì e venerdì e da Palermo il martedì, giovedì e sabato. Tutte le partenze saranno alle ore 23,30 mentre l'orario previsto di arrivo sarà alle ore 17,30 del giorno dopo.

Inoltre, grazie alla velocità e alla frequenza del servizio di fatto incrementate, a beneficiare di questo nuovo investimento saranno anche le aziende che trasportano merci quali prodotti ortofruttilicoli, ittici e farmaceutici altamente deperibili.

Il potenziamento del collegamento Livorno - Palermo va ad arricchire ulteriormente la già vasta gamma di servizi regolari offerti dal gruppo partenopeo. Nel terminal Seatrag la nave ha sbarcato nel suo primo viaggio oltre 120 mezzoni e ne ha imbarcati oltre 150. Un buon avvio, ma era prevedibile.

Gioia Tauro
una scommessa

labria. All'incontro, a cui hanno partecipato gli assessori calabresi al Sistema della logistica Francesco Russo e alle Infrastrutture Roberto Musmanno, si è parlato del potenziale di sviluppo di uno dei principali hub transshipment del Mediterraneo, che porterebbe vantaggi non solo per l'Italia ma anche per l'Europa.

Secondo Russo, Gioia Tauro «ha certamente le caratteristiche per contribuire a questo sforzo del Paese, in quanto uno dei porti più importanti italiani con la profondità delle sue banchine».

Pur avendo un costo del lavoro più alto rispetto a quello di altri Paesi, per l'assessore l'hub calabrese «ha una qualità nell'organizzazione aziendale e nelle maestranze da renderlo competitivo con Paesi dove non si pagano i costi di ancoraggio e la manodopera è decisamente più bassa».

Marina
militare

ge Navale. Questo programma - ha spiegato De Giorgi - comporta un investimento di 5,8 miliardi circa, che si tradurrà in un programma di costruzione di dieci navi».

«La Legge Navale è un programma importantissimo. Investire in navalmeccanica vuol dire che per ogni euro investito c'è in un moltiplicatore di ritorno di 3,6, in assoluto l'investimento nel mondo militare più redditizio per la comunità. Quindi un euro investito nell'industria primaria comporta 3,6 euro nell'indotto» ha aggiunto De Giorgi, parlando con i giornalisti a margine della cerimonia.

«E' un ritorno generale - ha osservato - per l'economia del Paese. Perché se pensiamo ad un investimento di 6 miliardi, circa 2 miliardi e 8 ritornano in tasse e contributi vari allo Stato oltre il mancato ricorso alla cassa integrazione. Come sapete la nostra cantieristica attualmente è impegnata al 50% delle sue potenzialità».

Ma il Capo di Stato Maggiore ha poi lanciato un allarme: «Non possiamo non essere preoccupati perché da un lato la situazione nel Mediterraneo è estremamente impegnativa e dall'altra i numeri della nostra flotta vanno rapidamente a diminuire. Questa nave gloriosamente esce di scena e sarà seguita molto presto dal "Maestrale", dal "Avere", dal "Danaide", dall'"Urania", dal "Fenicè", dallo "Sfinge", tutto questo nei prossimi due anni. Dal "Driade", dal "Chimera", dall'"Espero". Ecco, nei prossimi due anni queste sono le navi che purtroppo andranno in disarmo. Si tratta naturalmente di una riduzione di presenza navale anche nella base di Taranto».

«Ho anche citato navi - ha precisato l'ammiraglio - che non sono di Taranto ma tra queste ce ne sono alcune importanti di Taranto, e qui mi riferisco all'indotto della manutenzione. Nessuno di noi nasconde il fatto che le risorse economiche dalla Difesa siano state un problema importante negli ultimi anni e questo si riflette naturalmente nell'indotto a maggior valenza tecnica della realtà economica intorno a Taranto. Meno navi, meno manutenzioni». De Giorgi ha però spiegato che «in parte dobbiamo essere assolutamente fiduciosi nel futuro nello sfruttare le nostre potenzialità, potenzialità che ribadisco devono essere condivise e sostenute, altrimenti poco possono realizzare».

Infine l'ammiraglio ha annunciato che l'Arsenale tarantino si aprirà «sempre di più al pubblico diventando un volano di investi-

mento. I nostri bacini sono importanti tasselli di una strategia che vede la Marina diventare sempre di più propulsore di sicurezza e di benessere economico. Il ministro della Difesa si è molto impegnato e si sta impegnando in prima linea sotto questo punto di vista così come il Governo che ha lanciato come sapete questa grande operazione ambiziosa di rilancio della città di Taranto e di questa operazione noi vogliamo essere protagonisti».

Con il ministro Franceschini «abbiamo già avviato tramite il nostro ministro della Difesa - ha concluso il capo di Stato Maggiore - una collaborazione stretta per aprire gli arsenali ai percorsi culturali, l'arsenale di Taranto ha dei contenuti storici e architettonici meravigliosi, ha degli scori ambientali affascinanti».

Al via Salone
di Genova

rapporto tra dipendenti diretti e indotto: da quasi 17 mila saliamo a 80 mila considerato l'indotto. Per fortuna la politica se n'è accorta e reagisce positivamente. La legge delega è un grande passo, un segnale importante, al di là dell'efficacia delle norme che verranno modificate. Non siamo più visti come un club che fornisce barche a evasori fiscali».

Secondo Demaria, l'ottimismo «si giustifica pienamente» e da Marzo ad oggi «non ha fatto che crescere» visti i segnali di recupero del mercato. «Ma nessun fuoco d'artificio - precisa - Non possiamo certo immaginare un Salone nautico come quelli degli anni d'oro in cui c'erano più clienti che barche da vendere e la domanda superava l'offerta».

«Una conferma dell'inversione di tendenza del mercato viene dai dati in crescita a due cifre del leasing nautico che indicano una ripresa del mercato interno perché i contratti in leasing li fanno gli italiani. L'export, dove siamo fortissimi ha resistito di più rispetto alle vendite domestiche».

Da uno studio che abbiamo realizzato con la Fondazione Symbola sulle eccellenze della nautica italiana emerge che siamo campioni per quello che riguarda il surplus commerciale, cioè la differenza tra l'import e l'export. Siamo superiori a settori dell'Italia che va molto bene come l'arredamento o l'alimentare. Il mercato interno invece aveva subito una contrazione pazzesca, al di là della crisi, anche a causa della cecità da parte delle istituzioni centrali che tentavano di deliberare leggi che invece di aiutarci si affondavano, come la famosa tassazione sugli ormeggi in Italia che ha fatto partire quasi 40 mila barche».

A questa edizione saranno presenti oltre 1.000 imbarcazioni, 760 espositori e 140 operatori esteri provenienti da più di 36 Paesi. Numeri che confermano un ritorno di vivacità nel settore che, per la prima volta in sette anni, si registra anche sul mercato interno. L'analisi effettuata dagli organizzatori sulla lunghezza delle imbarcazioni esposte per capire il trend di crescita dei vari comparti indica una crescita del 4% dei gommoni rispetto al 2014, del 6% per la vela, del 22% per le barche a motore.

Discorso a parte per i catamarani che sono triplicati negli ultimi tre anni in termini di unità esposte, un prodotto quindi che sta diventando non più di nicchia. Significativo, il ritorno della fascia delle imbarcazioni tra i 12 e i 18 metri, quella che negli ultimi anni aveva sofferto di più sul mercato italiano. In aumento del 16% il settore della componentistica. Al Salone di Genova saranno assenti alcuni grandi marchi, fra i quali Ferrretti, Baglietto e Perini (questi ultimi peraltro non presenti già nelle ultime edizioni) ma ci sarà Azimut.

«Il Salone nautico di Genova è e resta il Salone più visitato del Mediterraneo (109 mila visitatori nel 2014) - ha detto Carla Demaria - Per questo abbiamo mobilitato grazie all'Ice 32 uffici in tutto il mondo. Per ribadire e rilanciare l'internazionalità del Salone, un'eccezione italiana nel mondo. I riscontri sono positivi: +27% rispetto al 2014 di operatori e giornalisti esteri».

La Costa
Crociere

ranno in tutto undici; la prima è prevista il 15 Ottobre 2016, l'ultima il 4 Marzo 2017. L'itinerario, sempre di 14 giorni, a bordo di "Costa neoRomantica", sarà ancora più interessante grazie alle soste lunghe, che permetteranno a passeggeri di godersi visite più approfondite alle isole.

La partenza sarà da Mauritius,

comodamente raggiungibile con voli aerei dall'Italia, per poi dirigersi verso le splendide isole Seychelles, dove la nave farà sosta per due giorni e due notti; si proseguirà alla scoperta delle spiagge da sogno e dei paesaggi incredibili del Madagascar, con gli scali giornalieri a Nosy-Be, Diego Suarez e Tamatave; la tappa successiva sarà l'isola di Reunion, con la sua natura selvaggia, dove la nave si fermerà un giorno e una notte; rientro a Mauritius, con una sosta finale di un giorno e una notte, per conoscere cultura e attrazioni di questa fantastica isola, prima di far ritorno in Italia.

L'incremento delle crociere nell'Oceano Indiano è frutto di un accordo firmato ieri a Parigi, in occasione della fiera del turismo Ifm / Top Resa, tra Costa Crociere, il ministro del Turismo delle Seychelles e Vanilla Islands Organisation (l'organizzazione per la promozione del turismo delle isole dell'Oceano Indiano).

«Siamo l'unica compagnia a proporre crociere regolari in queste stupende isole dell'Oceano Indiano, dando la possibilità ai nostri ospiti di vivere una vacanza straordinaria» ha dichiarato Norbert Stiekema, executive vice president Sales & marketing di Costa Crociere. «Grazie alla partnership siglata con le autorità locali, la nostra offerta turistica in queste destinazioni crescerà ulteriormente, e nel corso della stagione invernale 2016/2017 contiamo di portare in crociera nelle isole circa 15.000 ospiti, la maggior parte dei quali europei».

L'accordo prevede collaborazione e investimenti per la promozione turistica, per il miglioramento delle infrastrutture portuali e di accoglienza ai passeggeri, per i collegamenti aerei e le escursioni offerte agli ospiti. Il 12 Dicembre, in occasione della partenza della prima crociera di "Costa neoRomantica" nell'Oceano Indiano della stagione invernale 2015/16, i ministri dei Paesi che fanno parte delle Vanilla Islands saranno a bordo della nave insieme a Norbert Stiekema, per due giorni, per lavorare agli sviluppi futuri dell'accordo siglato ieri.

Dodici unità
Maersk

segnate ed in servizio regolare, con diversi ordini per nuove navi da prendere in consegna nei prossimi anni, la flotta di Maersk Line è destinata a diventare sempre più numerosa, moderna ed efficiente. Allo stesso tempo però, l'armamento intende migliorare costantemente la gestione delle sue navi.

«Riteniamo essere tra i migliori manager nel settore e che anche i nostri equipaggi siano tra i migliori. Ma vogliamo verificare questa nostra convinzione. A tale scopo abbiamo deciso di affidare a società esterne, la gestione completa di dodici delle nostre navi per un periodo di cinque anni», ha dichiarato Ole Graa Jakobsen, responsabile delle operazioni tecniche di Maersk Line.

Le navi passeranno sotto la gestione di E. R. Schifffahrt e Bernhard Schulte entro la fine dell'anno, dopodiché Maersk Line provvederà a riassegnare i membri dell'equipaggio attualmente in servizio sulle dodici unità.

Le due società tedesche, infatti, si occuperanno di tutti gli aspetti tecnici della gestione di una nave, incluso equipaggi, le misure relative alla sicurezza, la tutela dell'ambiente e l'efficienza energetica.

Ognuna gestirà sei unità della capacità compresa tra 2.500 e 11.000 teu, tre sub-Panamax e tre unità post-Panamax.

G6 Alliance
annuncia

nama, Manzanillo, Kingston, Savannah, Charleston, New York, Norfolk, Jacksonville, Kingston, Manzanillo, Panama, Balboa, Pusan, Xiamen.

La prima nave impegnata nel nuovo servizio combinato è prevista arrivare a Xiamen il 29 Ottobre.

Mentre le ultime partenze dei servizi che verranno temporaneamente sospesi, saranno per il "Nye" quella del 25 Ottobre a Kaohsiung in direzione eastbound e del 23 Novembre a Savannah in westbound. Per "Sce", il 20 Ottobre da Xiamen (E/B) e quella del 2 Novembre da Savannah (W/B).

Per quanto concerne, invece i traffici dall'Asia verso la West Coast Usa, la G6 Alliance ha annunciato la sospensione temporanea del servizio Central China 2 (CC2) durante il periodo invernale.

L'ultima partenza del "CC2" sarà in E/B da Ningbo il 18 Ottobre ed in W/B da Long Beach il 5 No-

vembre. La scalo a Pusan in eastbound sarà aggiunto al "CC4" durante la sospensione del "CC2" che di conseguenza scalerà: Shanghai (WaiGaoQiao), Ningbo, Pusan, Los Angeles, Oakland, Shanghai (WaiGaoQiao).

Nonostante queste modifiche, la G6 Alliance continua ad offrire una varietà di servizi tra l'Asia e il Nord America che coprono tutti i principali porti con partenze settimanali. Oltre a servizi Asia-Europa e rotte commerciali transatlantiche.

Come noto, i membri G6 Alliance sono: Apl, Hapag-Lloyd, Hyundai, Mitsui Osk Lines, Nyk e Oocl.

Il cantiere
di Palermo

mila e 150 mila tonnellate». «Abbiamo fatto il punto - ha sottolineato Delrio che ha incontrato prima i dirigenti di Fincantieri e poi le Rsu del sito e un gruppo di lavoratori - con l'Autorità portuale e con la direzione di Fincantieri: dobbiamo far partire i lavori definitivi di questi bacini per consentire di sviluppare appieno le potenzialità di questo sito».

A chi ha chiesto se c'è l'impegno del Governo nazionale a stanziare risorse aggiuntive per le infrastrutture del cantiere navale siciliano, Delrio ha risposto: «Le risorse sono già disponibili per gran parte, se ci fosse bisogno, non abbiamo problemi a completare gli sforzi che la Regione e l'Autorità portuale stanno già facendo». Il ministro era accompagnato dal sottosegretario all'Istruzione Davide Farone, dal capogruppo del Pd all'Ars Antonello Cralocci e dal segretario provinciale di Palermo del Pd Carmelo Miceli.

«Le dichiarazioni del ministro Delrio confermano la posizione espressa da sempre dalla Fiom per il rilancio e il potenziamento del cantiere navale di Palermo, al quale Fincantieri deve assicurare carichi di lavoro indipendentemente dalla sottoscrizione dell'accordo integrativo», ha detto il segretario provinciale della Fiom di Palermo, Angela Biondi a margine dell'incontro cui ha partecipato.

«Al ministro abbiamo fatto presente il tema dei diritti e della sicurezza dei lavoratori nello stabilimento - ha aggiunto - che non possono essere subordinato a logiche legate ai costi di produzione, spesso usati come alibi per non sf



COMPANIA CHILENA DE NAVEGACION INTEROCEANICA - SANTIAGO

SERVIZIO FULL CONTAINERS

WEST COAST SOUTH AMERICA - CARIBE

Mn. «CREDO» voy 521	SALERNO 6/10/2015 LIVORNO 12/10/2015 GENOVA 16/10/2015
Mn. «WEHR KOBLENZ» voy 522	SALERNO 23/10/2015 LIVORNO 27/10/2015 GENOVA 30/10/2015

scali diretti per: *Cartagena, Panama, Guayaquil, Callao, Iquique, San Antonio, Antofagasta, Puerto Angamos*

scali via Callao: *Lirquen, San Vicente*

scalo via Iquique: *Arica*

MEXICO

Mn. «NEW DELHI EXPRESS»	LIVORNO 8/10/2015 GENOVA 10/10/2015
--------------------------------	--

diretto per: *Vera Cruz, Altamira*



Per informazioni, quotazioni e booking contattateci ai seguenti Fax, Tel. ed E-mail o visitate il nostro sito internet:

GENOVA: Via XII Ottobre, 2
Tel. 010 53431 - Fax 010 5343237

Rilanciare il «sistema»

te 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 non 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 il 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 ben 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 "invoce", 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 il più delle volte, se non quasi sempre, non risiedono in Puglia, per aprire un'asta al ribasso per l'effettuazione del servizio e traslando una buona parte del margine nel suo Paese. Non è detto che i servizi utilizzati per lo spostamento della merce siano made in Puglia, per cui alla fine il pil legato alla spedizione potrebbe finire per la maggior parte all'estero ed in minor 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 Sud 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 a creare sulle unità di carico. Il risultato di questa politica sarebbe la generazione di servizi diretti dal Sud verso l'estero, e per questo 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 Castigliello, Tavolaro e Fuochi sarà necessario tener conto di almeno due distinti punti di vista: quello del business dei servizi e quello 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 che 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 si annovera 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 di 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 sia in grado di offrire le stesse performance di una zona franca, se non si vuole proprio puntare alla istituzione di una vera e propria zona franca. Ciò ci consentirebbe di intercettare flussi di merce proveniente dal lontano oriente ed occidentale, lavorarla per poi ridistribuir-la 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 opera-

re in un contesto economico dotato di un sistema logistico efficace ed efficiente, può 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 le 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 od 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 suppletiva 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 dalla 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 consentano 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 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, come ad esempio la deperibilità, l'urgenza, la pericolosità, eccetera, la scelta tra la modalità aerea e quella marittima viene operata in 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 per 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 tra 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 zona 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 del made in 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 a collettame, sia a temperatura ambiente sia a temperatura controllata, per cui la raccolta/distribuzione effettuata da Bari verrebbe quasi naturale. Vedo piuttosto una collaborazione tra 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 floro vivai-stici hanno bisogno di "volare" e quindi l'aeroporto di Bari, collegato ai principali hub aeroportuali di smistamento merci, per esempio con la Turkish, costituisce già una valida risposta. La merce spedita per via aerea spesso viaggia nelle stive degli aerei passeggeri. E' 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 al 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 differenti 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 vien 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 insegnati preparati su tali argomenti. Sarebbe utile in questo caso potenziare il progetto alternanza scuola lavoro. Insieme a più formazione anche la creazione delle zone franche. In Puglia si potrebbe sviluppare attività di logistica integrata avente 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 particular 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 una 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».



The National Shipping Company of Saudi Arabia

SERVIZIO RO-RO E CONTENITORI

Usa - Nord Atlantico & Golfo

da LIVORNO 19 Ottobre 2015	Bahri Tabuk v. 8	Scali diretti per: Baltimora Houston Jacksonville Savannah Wilmington Halifax
da LIVORNO 8 Novembre 2015	Bahri Jazan v. 7	

SERVIZIO RO-RO E CONTENITORI


Middle East - India

da LIVORNO 19 Ottobre 2015	Bahri Tabuk v. 8	Scali diretti per: Aqaba Jeddah Dammam Jebel Ali Mumbai
da LIVORNO 8 Novembre 2015	Bahri Jazan v. 7	

Si accettano contenitori, rotabili, carico unitizzato, carichi eccezionali

La compagnia mette a disposizione dei Sigg. Caricatori
Contenitori da 20' e 40' box - Highcube - Opentop - Flatracks

Per prenotazioni, informazioni e noli rivolgersi:



Agenzia Marittima srl

LIVORNO - Scali degli Isolotti, 11 - Tel. 0586.274431 - 274432 - 274433
Fax 0586.274470