Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

27 AGOSTO 2013

Direzione Affari Generali e Internazionali/Programmazione/Personale
Sezione Promozione
International and General Affairs/Planning/Human Resources Division
Promotion Department

RASSEGNA STAMPA press rieview

taranto

Prete: «Rispettare cronoprogramma»

Taranto - Per il porto di **Taranto «è essenziale che il cronoprogramma sia applicato e rispettato da tutte le amministrazioni in maniera rigorosa, altrimenti c'è il rischio che gli investitori stranieri possano ritirarsi»**. Lo spiega il Presidente dell'Autorità portuale di Taranto, **Sergio Prete**, facendo il punto in una nota sugli interventi infrastrutturali di adeguamento competitivo dello scalo ionico. «È un momento particolarmente delicato perché Hutchison Port Holdings (Hph) e Evergreen chiedono che le procedure ed i lavori siano conclusi nel più breve tempo possibile» ed è per questo che Prete, in qualità di commissario straordinario per gli interventi di adeguamento, ha chiesto alla **Presidenza del Consiglio** di convocare una riunione a metà settembre per la condivisione di un cronoprogramma delle ulteriori attività («vincolante per le parti pubbliche e private») e per affrontare la problematica relativa alla cassa integrazione. Taranto è il terzo scalo nazionale per traffico di merce ed è stato individuato come una delle infrastrutture strategiche europee. Quanto agli interventi infrastrutturali il Presidente dell'Autorità portuale ricorda che «è stata predisposta la progettazione delle opere, è in fase di conclusione la procedura di aggiudicazione dei lavori di adeguamento-consolidamento della banchina del molo polisettoriale, nei prossimi giorni sarà concluso l'iter di approvazione del dragaggio e della vasca di colmata e, subito dopo, si concluderanno le procedure di approvazione della diga foranea e della radice della banchina del molo polisettoriale. Infine, è stato trovato l'accordo, dopo 15 anni, per la delocalizzazione del **Terminal Rinfuse**».

Prete: è essenziale che il cronoprogramma dei lavori nel porto di Taranto venga applicato e rispettato da tutte le amministrazioni

Altrimenti - ha sottolineato il presidente dell'Autorità Portuale - vi è il rischio che quanto paventato si realizzi e gli investitori stranieri si possano ritirare

informARE - Il presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, Sergio Prete, conferma l'importanza di portare avanti celermente i lavori nel porto pugliese. Replicando alle preoccupazioni manifestate da alcuni parlamentari del Partito Democratico per i ritardi nell'esecuzione in porto delle opere già finanziate e sul futuro degli investimenti privati nello scalo, Prete ha spiegato che «la situazione è effettivamente estremamente importante, visto - ha evidenziato - il ruolo riconosciuto allo scalo jonico nella futura programmazione dei trasporti italiani e continentali. Non bisogna dimenticare, infatti, che quello di Taranto rappresenta il terzo scalo nazionale per traffico di merce ed è stato individuato come una delle infrastrutture strategiche europee».

«Lo sviluppo del porto di Taranto - ha aggiunto il presidente dell'ente portuale - ha un impatto e una rilevanza globale, poiché interessa tutta l' Europa e Paesi lontani come la Cina e Taiwan, di cui due delle loro aziende maggiori, la Hutchison Port Holdings, di proprietà del miliardario di Hong Kong Li Ka-shing, e la Evergreen hanno investito sul territorio. Tale situazione ha una grande attenzione da parte del governo italiano». «Per quanto attiene ai rapporti con HPH ed Evergreen - ha specificato Prete - si chiarisce che, al fine di superare la grave situazione di impasse derivante dalla mancata realizzazione dei richiesti e necessari interventi infrastrutturali di adeguamento competitivo del porto, protrattasi sino al 2011, è stato siglato l'accordo del giugno 2012 (informARE del 20 giugno 2012, *ndr*) ed è stato nominato il commissario straordinario (che non può però derogare alle norme comunitarie ed a quelle in materia ambientale). Nel contempo è stata predisposta la progettazione delle opere, è in fase di conclusione la procedura di aggiudicazione dei lavori di adeguamento/consolidamento della banchina del Molo Polisettoriale, nei prossimi giorni sarà concluso l'iter di approvazione del dragaggio e della vasca di colmata e subito dopo si concluderanno le procedure di approvazione della diga foranea e della radice della banchina del Molo Polisettoriale e, infine, è stato trovato l'accordo, dopo 15 anni, per la delocalizzazione del Terminal Rinfuse».

«É di tutta evidenza - ha proseguito Prete - che questo è un momento particolarmente delicato perché tanto HPH che Evergreen chiedono che le procedure ed i lavori vengano conclusi nel più breve tempo possibile, ed è per questo che il commissario straordinario ha già chiesto alla Presidenza del Consiglio di convocare una riunione a metà settembre per la condivisione di un cronoprogramma delle ulteriori attività che sia vincolante, tanto per le parti pubbliche che per quelle private; in tale occasione, inoltre, il commissario straordinario, oltre ad affrontare anche la problematica relativa alla cassa integrazione, intende proporre l'istituzione di un ristretto comitato di referenti delle amministrazioni coinvolte. Occorre, pertanto, mantenere alta l'attenzione sulle procedure e sulla loro tempistica per evitare di pregiudicare il progetto di rilancio territoriale che necessariamente passa attraverso la realizzazione dell'adeguamento competitivo del porto e che vede nella crescita del traffico containerizzato uno dei punti cardine, anche al fine di consentire il concreto sviluppo delle infrastrutture logistiche alcune delle quali già in corso di realizzazione».

«Diventa essenziale - ha concluso Prete - che il cronoprogramma venga applicato e rispettato da tutte le amministrazioni in maniera rigorosa, altrimenti vi è il rischio che quanto paventato

si realizzi e gli investitori stranieri si possano ritirare. Ben venga, pertanto, una attenzione diffusa sui procedimenti di approvazione/esecuzione delle opere ed anche un supporto

all'attività' del commissario straordinario presso le amministrazioni competenti al rilascio delle varie approvazioni e prescrizioni». (4)

Primo Magazine

DATA 23/08/2013
PAGINA online
FOGLIO 1

Taranto, dragaggi e piastra logistica

Il Ministero dell'Ambiente ha ora il pallino in mano: è suo l'agognato nulla osta definitivo che le attività di dragaggio del molo polisettoriale del porto di Taranto attendono per poter entrare nella fase operativa. Nel contempo un altro ministero, quello delle infrastrutture e trasporti, ha conferito all'Autorità portuale di Taranto il decreto di approvazione del progetto definitivo. L'Autorità Portuale comunica che si è concluso il percorso di approvazione del progetto relativo all'infrastruttura, che riveste una rilevanza strategica e di preminente interesse nazionale, usufruendo così di un finanziamento di circa 220 milioni di euro.

Come prevedibile l'iter di acquisizioni delle autorizzazioni è stata particolarmente impegnativa e complessa; l'ubicazione del porto all'interno di un sito di interesse nazionale ha innescato una serie di problematiche ambientali, coinvolgendo numerosi enti, amministrazioni locali e nazionali chiamati a far convergere assensi e nulla osta vari. Al termine dei lavori infrastrutturali la società Taranto Logistica spa avvierà la gestione trentennale della piattaforma logistica essendo concessionaria della progettazione, costruzione e gestione dell'opera.

il GIORNALE della LOGISTICA

DATA 27/08/2013
PAGINA 86-87
FOGLIO 1

TRANSPORT & LOGISTIC 2013

GRAN GALÀ per la logistica

■ Paolo Sartor

Oltre 2.000 espositori da 64 paesi e 53.000 visitatori hanno firmato la quattordicesima edizione di Transport & Logistic, fiera internazionale per la logistica svoltasi a Monaco di Baviera. Innovazione tecnologica e di processo, nuove attrezzature, veicoli per il trasporto ferroviario e intermodale e più attenzione per immobili di qualità sono stati i temi di maggiore approfondimento

È stato un appuntamento, quello del Transport & Logistic 2013, che si è confermato come il principale a livello europeo per il settore della logistica, molto concentrato sui temi dell'innovazione, delle nuove tecnologie e della gestione in sicurezza delle varie fasi che compongono il flusso logistico.
Una importanza ben nota quella della logistica in Germania, legata alla sua collocazione geografica e alla forte struttura industriale vocata all'esportazione. La Germania rappresenta uno dei principali player internazionali posizionandosi al quarto posto nella Classifica per Paese a cura del Logistic Performance Index (LPI) realizzato da World Bank: la quota di mercato tedesco nella logistica dei Paesi UE rappresenta circa il 25% del totale. Più del 52% delle merci scambiate dalla Germania con il resto del mondo passa attraverso i suoi porti e le previsioni fino al 2020 indicano una crescita dei traffici marittimi che potrebbe arrivare al 7%. Con un fatturato annuale di 220 miliardi di Euro la logistica rappresenta il secondo settore economico - in Germania - ed occupa 2,8 milioni di lavoratori.

Un trasporto controllato e sicuro

Senza telematica nel terzo millennio quasi tutti i processi logistici non sono più gestibili, trasporti inclusi. Le tecnologie e l'Information Technology sono strumenti essenziali per rendere efficienti le reti logistiche. Non stupisce di conseguenza l'ampia gamma espositiva di hardware e software.
Uno di questi sistemi - una nuova soluzione di gestione del trasporto cloud-based - copre un'intera gamma di funzioni quali ad esempio la gestione degli ordini con la notifica dei trasportatori e dei destinatari, la pianificazione, il trasferimento telematico, il tracking & tracing, orari e tariffe, la gestione dei processi, la fatturazione e il trasferimento dati verso Datev, appunto prodotto della società INFORM Gmbh di Aachen - specialista in software gestionali e logistica dei trasporti – e che offre soluzioni per l'ottimizzazione dei processi nel trasporto su strada, terminal intermodali, hub e logistica interna. Sempre INFORM Gmbh ha presentato "SyncroTESS" un software che in tempo reale è in grado di ottimizzare tutti i processi logistici su strada, presso terminal, centri intermodali e intralogistica. La soluzione della società informatica tedesca si completa con "SyncroSupply", un software per la programmazione delle finestre temporali e la gestione degli accessi dei camion nell'industria e nel commercio: il sistema calcola l'orario di arrivo esatto, supporta la preparazione tempestiva e puntuale delle risorse necessarie e agevola la reazione in tempo reale a eventi imprevisti.
La Itelligence di Bielefeld (Golden Partner SAP) era per la prima volta presente al Transport Logistic di Monaco di Baviera con un proprio stand. Karl-Josef Arenz, capo integrazione prodotti SAP, ha dichiarato: "la soluzione it.x-press integra tutti i compiti specifici di trasporto in materia di corriere espresso e spedizionieri L'intero processo di invio è trasparente, controllabile e completamente mappato in SAP". La soluzione può essere integrata con it.x-pack (per l'ottimizzazione dei processi di imballo) e it.x-nolo per la gestione delle offerte di spedizione e trasporto.

"La logistica è il volano dell'economia, non solo in Germania": così Peter Ramsauer, ministro dei Trasporti tedesco, ha inaugurato (foto) l'edizione 2013 del Transport Logistic di Monaco, dove la presenza dei visitatori stranieri sfiora ormai il 40% (45% quella degli espositori). L'Italia è al terzo posto per provenienza dei visitatori dall'estero

Tiziana Murgia, Project Manager di Assoporti: "partecipare a Transport Logistic è molto importante. È l'appuntamento di riferimento per chi opera nel mondo dei porti e della logistica". I porti italiani presenti, riuniti nella collettiva "Italy all in one", erano dodici

Crescono le relazioni con la Russia

Sono più di 6.000 le aziende tedesche operanti in Russia. Il volume del commercio tra i due paesi nel 2012 ha raggiunto un livello record di oltre 80 miliardi di euro con una crescita del 10 per cento rispetto al 2011. Ulteriori progressi saranno

possibili grazie all'introduzione di sistemi di trasporto più sostenibili, infrastrutture logistiche a prova di futuro e nuove reti di trasporto. Essenziali per lo scambio ottimale delle merci sono anche la disponibilità di trasporti regolari con una ottimizzazione sia dei tempi di sosta che dei processi burocratici, come ad esempio per quanto concerne le operazioni doganali.
Numerosi espositori, tra compagnie aeree, aeroporti, spedizionieri, porti marittimi e aziende di trasporto hanno presentato i loro servizi. Ad esempio Revival Express, società controllata del Gruppo Rhenus (importante operatore logistico tedesco) da alcuni mesi gestisce circa il 97 per cento delle dichiarazioni doganali in forma elettronica, una tappa importante date le strutture tariffarie complesse della Federazione Russa. Inoltre, Rhenus ha grandi speranze per il suo nuovo centro doganale nella regione di Smolensk, vicino al confine con la Bielorussia, avvio di un nuovo progetto pilota intrapreso con dieci importanti clienti come ad esempio Volkswagen e Siemens.

Network alimentare

Si chiama European Food Network il progetto presentato al Transport & Logistic dall'amministratore delegato di Dachser, Alfred Miller, e prevede la nascita di una rete per la consegna di prodotti alimentari a temperatura ambiente alla quale hanno aderito dodici operatori logistici. L'intento è diventare il network più importante nel trasporto europeo di prodotti alimentari non refrigerati. "Il mercato dei prodotti alimentari sta assumendo una dimensione sempre più europea e noi vogliamo essere parte attiva di questo processo" ha spiegato l'AD di Dachser, un colosso nel settore della logistica operante a livello internazionale con 21.650 dipendenti, 347 sedi e un fatturato di 4,41 miliardi di euro (dato 2012) con 49,8 milioni di spedizioni pari a un peso di 37,46 milioni di tonnellate. "Più del 50 per cento dei tender che riceviamo dalle aziende del comparto hanno ormai una dimensione europea: commercianti e produttori pensano sempre meno in scala nazionale e l'European Food Network risponde a questa richiesta offrendo una risposta integrata garantita da un singolo interlocutore", ha spiegato Miller. Lo start-up è stato pianificato per il prossimo Ottobre quando il network fornirà il primo servizio, denominato Vivengo caratterizzato dalla presenza di standard operativi uguali per i diversi operatori facenti parte del network con tempi di consegna definiti e garantiti. Sono previste anche diverse condizioni di servizio come ad esempio la soluzione Vengoflex, per spedizioni che non richiedono necessariamente tempi rapidi e Vengospeed Plus, che assicurerà consegne urgenti anche nei giorni festivi.
Il network degli operatori è composto da operatori logistici con una solida e collaudata esperienza nei Paesi di appartenenza. I dodici operatori appartenenti al network gestiscono 3.500 veicoli industriali, spazi per oltre un milione di posti/pallet ed un fatturato annuo aggregato di 1,2 miliardi di euro.

TIS, un programma innovativo

Il programma TIS (acronimo di Technical Innovation Circle for Rail Freight transportation), mira ad individuare e sviluppare soluzioni innovative per il trasporto su rotaia, tenendo conto degli aspetti economici, sociali e ambientali contenuti nel Libro bianco (elaborato dallo stesso TIS) da qui al 2030. La struttura organizzativa prevede la partecipazione di imprese ferroviarie, gestori delle infrastrutture, industria produttrice di materiale rotabile e associazioni di settore. Gli obiettivi del progetto sono molteplici: un riallineamento della politiche di finanziamento a livello nazionale e internazionale al fine di garantire che le innovazioni tecniche generate possano essere implementate; un'assistenza a tutto il settore del trasporto ferroviario; una collaborazione tra i tutti i soggetti interessati alla promozione del trasporto ferroviario merci ed infine un sostegno politico per l'attuazione dell'iniziativa.

Affitti stabili per i magazzini in Germania

Un'indagine condotta da Colliers International mostra una sostanziale stabilità degli affitti di immobili logistici sul territorio tedesco. Nel dettaglio i canoni di locazione in 15 delle 19 aree in cui è stato ripartito il territorio tedesco non hanno registrato nessun tambiamento rispetto all'anno precedente. Le location più costose rimangono la regione di Monaco di Baviera, con un affitto di picco di 6,30 Euro/mq mese per spazi logistici di classe A, seguita dalle aree metropolitane di Francoforte e Stoccarda con 6,20 Euro/mq mese. Una formula innovativa del contratto di locazione è il "pre-let" ossia il contratto viene sottoscritto prima di ultimare la struttura che viene così realizzata in base alle specifiche esigenze del futuro utilizzatore.

Porti e interporti d'Italia

Nonostante il difficile momento economico che sta attraversando il continente europeo, i principali porti e interporti italiani erano presenti alla manifestazione fieristica bavarese con l'obiettivo di promuovere il nostro Paese quale gateway per la gestione dei flussi di merce destinati ai mercati europei. In particolare al convegno organizzato dalla Camera di Commercio Italo – Tedesca dal titolo: "Collaborazione italo-tedesca nello sviluppo delle infrastrutture nell'ambito dei corridoi europei" secondo i relatori il principale ambito di valorizzazione deve riguardare il sistema portuale. Occorre creare le condizioni affinché i porti italiani possano essere concorrenziali e ciò potrà avvenire solo se saranno realizzati adeguati ed efficienti collegamenti stradali e ferroviari. ■

Cresce il numero delle ULCS per cercare economie di scala

Rimane però un eccesso di offerta di spazi a bordo rispetto alla domanda – Chi ha ordinato le navi più grandi e chi le riceverà entro i prossimi due anni

LONDRA – Sono già sette le ULCS (Ultra Large Containers Ships) in servizio con baglio massimo sopra i 49 metri e lunghezza superiore a 366 metri: e rappresentano al momento il 6% della flotta delle prime venti compagnie di navigazione del comparto. Ma secondo il rapporto di Alphaliner Weekly, questa percentuale raggiungerà il 10% entro i prossimi due anni. I cantieri in grado di realizzare questi colossi stanno ricevendo richieste di preventivi per svariate unità mentre tre compagnie – Evergreen, Yang Ming e K Lines – hanno già confermato gli ordini e riceveranno le suddette ULCS entro i prossimi due anni.

Sempre secondo Alphaliner, nei primi sei mesi di quest'anno solo una compagnia del settore containers, la Hapag-Lloyd ha riferito di aver chiuso positivamente il bilancio mentre altre compagnie – APL, Hanjin e OOCL – hanno registrato perdite operative. Del resto il mercato è andato calando e anche i noli, per l'abbondanza di offerta degli spazi a bordo, sono scesi nettamente. Tutte le compagnie indifferentemente ritengono che sia necessario, per non fare bagni di sangue, ridurre i costi operativi anche e specialmente nei prossimi tempi: il che è ottenibile ormai solo con l'aumento della portata delle singole unità sulla base del principio delle economie di scala. Da qui gli ordini delle nuove ULSC, che tuttavia sono alla portata solo di compagnie con le spalle molto solide. E rimane nel settore un fortissimo eccesso di offerta di carico rispetto alla domanda che continua, come detto, ad essere assai volatile anche per le crisi politiche ed economiche di alcuni paesi.

SHIP2SHORE
il magazine settimanale on-line di Shipping, Porti, Trasporti e Logistica

DATA 26/08/2013
PAGINA online
FOGLIO 4

La ZES può davvero risollevare Gioia Tauro

L'Avv.Torrazza (Studio NCTM) spiega come questo progetto può inserirsi nello scenario comunitario

Zone Economiche Speciali come scialuppa di salvataggio contro la crisi?
Il tema è molto attuale in tutta Europa ed è stato introdotto con forza in Italia dalla Regione Calabria che ha promosso un progetto pilota per le aree portuali e retroportuali a Gioia Tauro (S2S n.26/2013).
Questo disegno dovrà però fare i conti con i paletti imposti delle regole UE che sta revisionando a livello comunitario il modello delle Zone Economiche Speciali.
In questo intervento (tratto dal periodico Shipping & Transport Bulletin dello studio legale NCTM) l'Avv. Alberto Torrazza offre alcuni interessanti spunti di analisi sulla questione.
È noto che la concorrenza dei porti del nord Africa sia sempre più agguerrita.
Tra gli elementi che maggiormente determinano la minore competitività dei porti italiani vi sono: a) la disomogeneità del costo del lavoro, b) la disomogeneità della tassazione sui vettori, c) il peso delle accise sull'energia e sui carburanti.
In tale contesto, le Zone Economiche Speciali (ZES) potrebbero divenire uno strumento di grande importanza per i porti e i trasporti italiani perché, secondo alcuni, solo con la creazione di tali zone potremo cercare di fronteggiare la concorrenza dei terminal egiziani e marocchini.
Si potrebbe, infatti, competere ad armi pari se nelle aree portuali e retroportuali si potesse lavorare a condizioni comparabili col costo del lavoro e della fiscalità di quelle dei diretti concorrenti oltremare.

La ZES è una zona all'interno di una Stato in cui vigono speciali leggi la cui finalità è attrarre nuovi investitori, offrendo loro notevoli vantaggi in ambito di diritti doganali, di imposte dirette e/o indirette, di finanziamenti, di oneri sociali, ecc. Le ZES si presentano, quindi, come possibili contromisure per stimolare l'economia (stagnante) di alcuni Paesi (come l'Italia), consentendo a quest'ultimi di attrarre nuovi capitali stranieri.
La Grecia ha recentemente dimostrato un particolare interessamento per sviluppare alcune aree depresse, ma con forti potenzialità, legate alla presenza di porti di rilievo come il Pireo.
L'ipotesi di istituire ZES per risolvere la crisi greca e la specifica attenzione dedicata a tale argomento sono testimoniate da proposte rigorose e autorevoli, quali il Piano anticrisi del Governo tedesco intitolato *Six-Point Growth Plan* o la proposta presentata nel settembre scorso dal Presidente del Parlamento Europeo Schulz (cui successivamente ha fatto eco una identica proposta di Hans Peter Keitel, presidente della Federazione delle industrie tedesche BDI), dove si propone di non limitare le Zone Economiche Speciali a particolari settori dell'economia greca, ma di includere tutto il Paese in una sorta di *Zona Economica Speciale all'interno della zona euro*, ossia una *Zona Economica Speciale - Grecia*, amministrata da personale straniero dell'UE.
Non ultimo pare che anche in Italia alcune Regioni si stiano muovendo.
Significativa al riguardo è l'iniziativa della Regione Calabria, che il 31 maggio 2013 ha deciso di presentare al Parlamento Italiano una proposta di legge statale per l'istituzione di una Zona Economica Esclusiva nel distretto logistico-industriale del porto di Gioia Tauro.
La legge proposta dal Consiglio Regionale calabrese prevede un progetto di aiuti di cui potranno fruire in diversa misura sia le nuove imprese (con maggiori benefici) sia quelle già attive presso il Porto di taurense.
In particolare, la proposta di legge prevede per le nuove imprese notevoli benefici in termini di esenzione dalle imposte sui redditi (IRES), dall'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP), dalle imposte doganali e IVA sulle attività di importazione, di esportazione, consumo e circolazione per tutti prodotti che entrano, sono lavorati e quindi esportati attraverso la ZES, nonché in termini di sensibile riduzione del costo del lavoro.
La proposta della Regione Calabria si pone, quindi, come un progetto pilota di un regime fiscale internazionalmente competitivo che potrebbe dare uno slancio all'economia reale, creando la possibilità di operare all'interno di un regime speciale per attrarre investimenti e aumentare le esportazioni.
Tutto questo, però, deve ovviamente fare i conti con i principi dell'ordinamento comunitario, ivi inclusi quelli in materia di aiuti di Stato. In tale contesto, appare degna di nota la risposta fornita nel dicembre 2012 dalla Commissione europea all'interrogazione del parlamentare europeo Ioannis A. Tsoukalas, con cui la Commissione ha affermato che: (i) sono in atto riforme volte a migliorare l'ambiente di lavoro e aumentare la competitività; (ii) le ZES possono essere stabilite sul territorio di uno Stato Membro e le imprese che ne fanno parte possono ottenere assistenza tecnica, ad esempio, per i nuovi investimenti, purché concessi in base alle leggi comunitarie, comprese le norme sugli aiuti di Stato; (iii) in ogni caso, l'attuazione delle ZES richiede notevoli capacità amministrative all'interno dei Governi ospitanti per garantire una regolamentazione adeguata e di facilitazione.
Allo stesso tempo i rischi di evasione fiscale e di *transfer pricing*, che metterebbero a repentaglio gli obiettivi di bilancio, devono essere ridotti al minimo. Ma, soprattutto, il passaggio più significativo della risposta della Commissione europea è quello per cui "l'esperienza dei servizi della Commissione con le Zone Economiche Speciali è attualmente oggetto di revisione".
Resta quindi tutto da vedere se l'iniziativa della Regione Calabria sarà seguita anche da altre realtà portuali italiane, ma soprattutto se avrà l'appoggio dello Stato italiano e, non ultimo, come visto, il *placet* della Commissione europea. Nel frattempo, in attesa di sapere gli esiti della revisione che sta conducendo la Commissione europea sulle ZES, è certo è che l'istituzione di zone franche, se prevede la concessione di incentivi fiscali o di altri vantaggi che costituiscono aiuti di Stato, può essere autorizzata dalla Commissione solamente se contribuisce agli obiettivi di interesse comune e non falsa indebitamente la concorrenza e il commercio. Tuttavia, pare opportuno ricordare che la Commissione europea ha già approvato tali misure in passato nei casi in cui i regimi pianificati erano appropriati e gli effetti positivi attesi erano superiori all'eventuale distorsione della concorrenza.

Alberto Torrazza

Cinque porti spagnoli figurano nella graduatoria dei primi 125 scali container mondiali

Sono leader nell'UE con un traffico che nel 2012 è stato pari a 12,1 milioni di teu

informARE - L'agenzia governativa spagnola Puertos del Estado ha sottolineato come la presenza di cinque porti spagnoli nella graduatoria dei primi 125 porti container del mondo confermi la posizione strategica della Spagna nel mercato mondiale del trasporto marittimo. Lo scorso anno i porti di Valencia (che occupa la 30ª posizione nella classifica), Algeciras (34ª), Barcellona (77ª), Las Palmas (95ª) e Bilbao (125ª) hanno movimentato complessivamente un traffico containerizzato pari a 12.108.611 teu, con un incremento del 2,6% rispetto al 2011. Gli oltre 12 milioni di container rappresentano l'86% del traffico containerizzato movimentato globalmente dai porti spagnoli, che è stato di oltre 14 milioni di teu, nonché il 2% dei 516,7 milioni di teu movimentati complessivamente dai primi 125 porti mondiali. Inoltre il 60% del volume di traffico totalizzato dai cinque porti spagnoli (7,2 milioni di teu) è costituito da container in transito.

Puertos del Estado ha evidenziato inoltre che la Cina è leader della classifica in cui figurano 14 porti cinesi che nel 2012 hanno movimentato il 30% del traffico totale, cioè più di 159 milioni di teu. La Cina supera gli Stati Uniti che, pur con 15 porti nei primi 125 del mondo, ha movimentato 40 milioni di teu, pari al 7,7% del totale. La Spagna e il Giappone, con cinque porti, occupano la terza posizione e la Spagna è la prima nazione dell'Unione Europa in questa graduatoria seguita da Regno Unito con i quattro porti di Felixstowe, Southampton, Londra e Liverpool e, con tre porti per ciascuna nazione, dalla Germania (Bremerhaven, Duisburg e Amburgo) e dall'Italia (Gioia Tauro, Genova e La Spezia). (informARE)