

SECONDO CUPOLO (CONSHIP ITALIA) LO SCALO NON È ATTREZZATO PER COMPETERE NEI CONTAINER

Grandi sfide al porto di La Spezia

La community locale chiede l'istituzione di una nuova zona economica speciale nel retroporto di Santo Stefano Magra, ma la strada potrebbe essere difficilmente percorribile e servirebbe l'ok della Ue

Il porto di La Spezia non è pronto per le nuove sfide imposte dal mercato del container. Lo ha detto chiaro Franco Cupolo, amministratore delegato operation&sales del Gruppo Contship Italia, in occasione di un convegno organizzato per parlare dell'accorpamento fra lo scalo spezzino e Marina di Carrara. «Dagli anni '60 a oggi nell'industria dei container le cose sono cambiate parecchio. La Spezia nel 1996 veniva scalata da 23 linee, oggi invece sono solo 11. In futuro cosa succederà?», si è chiesto ancora Cupolo, ricordando che prima vi arrivavano navi da 100 metri di lunghezza, mentre oggi i metri sono 400. «Attualmente il La Spezia Container Terminal gestisce movimenti pari a 3 mila contenitori per ogni toccata nave e in futuro diventeranno 7 mila. Servono quattro approdi per navi di grandi dimensioni e pescaggi sufficienti a farle entrare», ha aggiunto ancora il top manager di Contship, precisando che «può sembrare una minaccia ma è anche un'opportunità».

Il Piano regolatore portuale prevede che La Spezia possa arrivare in tre anni a movimentare 3 milioni di Teu (unità di misura del container, ndr) ma per raggiungere questo risultato bisogna investire sulla logistica di sistema ed è una scelta da prendere non solo per la città ma per tutta Italia. E il retroporto di Santo Stefano Magra rappresenterà uno dei punti di forza dell'intero sistema spezzino che tramite il Gottardo potrà servire tutta l'Europa». Anche Luigi Merlo, già consulente del ministro dei Trasporti Graziano Delrio e oggi direttore relazioni istituzionali Msc per l'Italia, ha confermato l'impegno del gruppo presieduto da Gianluigi Aponte sul porto di La Spezia (dove peraltro è socio proprio insieme a Contship nel terminal Lset) ricordando alcuni numeri importanti. «Solo nel 2017 il gruppo Msc investirà su La Spezia 119 milioni di euro, mentre le previsioni sono di portare con le nostre navi merci per 747 mila container, pari al 57% del traffico complessivo

del porto di La Spezia», ha sottolineato Merlo.

Il sistema portuale spezzino vuole una Zona Economica Speciale da insediare nel retroporto di Santo Stefano Magra e l'appello lanciato in tal senso dal locale Comune si aggiunge a quelli pervenuti recentemente da rappresentanti del mondo economico come strumento di rilancio per le attività di diversi scali marittimi italiani. Richieste in questo senso sono arrivate

infatti anche da Spediporto di Genova, dal gruppo Zanardo per il porto di Venezia, da Gioia Tauro, dalla Sardegna. La Zona Economica Speciale, in virtù della sua legislazione economica differente (che si traduce in speciali incentivi fiscali per attrarre nuove aziende e capitali), viene vista come strumento di rilancio per le attività produttive.

In realtà però, secondo quanto affermato dall'avvocato Stefano Zunarelli, partner dell'omo-

nimo studio legale nonché componente della Struttura tecnica di Missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in Italia sarà difficile ottenere l'autorizzazione ad aprire nuove Zes nonostante diverse regioni si stiano attivando per questo. «Allo stato attuale in Italia la Zona Economica Speciale è assai difficilmente evocabile perché si parla di strumenti concepiti soprattutto per rilanciare Paesi in via di sviluppo o

comunque territori in difficoltà» ha detto Zunarelli. «Si potrebbe semmai pensare di richiedere una misura valida a livello nazionale per tutti i porti italiani indistintamente ma servirebbe in ogni caso l'ok di Bruxelles». Zunarelli suggerisce in realtà un approccio più concreto e invita imprese e istituzioni a cercare incentivi e sgravi laddove previsti già nell'ordinamento attuale sia nazionale sia comunitario. (riproduzione riservata)



More integration, less cost, less time

PUZZLE OUT YOUR (PORT) LIFE!



www.dbagroup.it | www.actual-it.si

ACTUAL
DBA GROUP

Gts si laurea con Elite e investe ancora

Il gruppo Gts di Bari, specializzato nel business della logistica e del trasporto ferroviario, ha ricevuto da Borsa Italiana il certificato Elite che, secondo l'amministratore delegato della società Alessio Muciaccia, ha rappresentato «un eccezionale momento di crescita per l'azienda. Gts è proiettata alla crescita per cui guardiamo al mercato borsistico quale volano fondamentale per proseguire i nostri obiettivi».

In attesa di capire come e quando quotare la società, l'imprenditore pugliese è impegnato in nuovi investimenti per l'impresa ferroviaria Gts Rail: «Negli ultimi mesi abbiamo acquisito tre locomotive da Bombardier e abbiamo completato una nuova officina per la manutenzione dei materiali rotabili per un investimento complessivo pari a 12,5 milioni. Ora stiamo parlando con Bombardier l'acquisto di tre ulteriori unità Dc3 e contestualmente stiamo verificando la possibilità di acquistare un ulteriore lotto di carri ferroviari». (riproduzione riservata)

**WATSON FARLEY
&
WILLIAMS**

**SPECIALISTI IN SHIPPING FINANCE
E DIRITTO MARITTIMO**

wfw.com/maritime



AMBURGO ATENE BANGKOK DUBAI FRANCOFORTE HONG KONG LONDRA MADRID MILANO MONACO NEW YORK PARIGI ROMA SINGAPORE

© Watson Farley & Williams 2016. Ogni riferimento a "Watson Farley & Williams" nella presente pagina indica Watson Farley & Williams LLP e/o studi ad esso affiliati.