Competere in Europa con il porto di Gioia Tauro

Pubblicato: Venerdì 6 Novembre 2009

La **concorrenza con i grandi porti del Nord Europa?** Un'occasione di rilancio per il nostro sistema portuale, secondo **Paolo Federici**, membro del Consiglio direttivo di CONFAPI TRA.SPE.LOG, (organismo che raccoglie autotrasportatori, spedizionieri, operatori logistici, terminalisti portuali, agenti doganali), intervenuto alla **Liuc** nell'ambito del corso di **Gestione dei Processi Logistico Produttivi** della Facoltà di Ingegneria, tenuto dal professor **Fabrizio Dallari**.

Un incontro che rientra anche nell'attività del C-log, Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Carlo Cattaneo dedicato alle tematiche afferenti al mondo della Logistica, dei Trasporti e della Gestione della Produzione e dell'Innovazione industriale.

“Se è vero che la concorrenza con la Cina è decisamente aspra, dato che il costo del lavoro è molto basso – ha detto – in ambito europeo avremmo invece tutte le **carte in regola per competere con porti quali quelli di Anversa, Rotterdam, Amburgo**, impegnandoci ad erogare servizi dello stesso livello. In prima battuta l'Italia dovrebbe intervenire in materia di infrastrutture, migliorando dogane e ferrovie, ma anche nella burocrazia, che va alleggerita”.

Una “ricetta” quella di Federici, che parte da una riflessione ben precisa sul nostro patrimonio portuale: “Il porto italiano dove si movimenta il maggior numero di containers è quello di **Gioia Tauro** e, più in generale, quelli del Sud sono i più idonei ad accogliere navi da tutte le parti del mondo”.

Un porto, quello di Gioia Tauro, che è stato tra l'altro oggetto di un **ambizioso progetto condotto da C – log, denominato Logitauro**, che aveva come oggetto l'analisi delle reali opportunità connesse allo sviluppo dell'area retrostante il porto, nell'ottica di una sua maggiore integrazione economica e funzionale con il territorio e a fronte del fondamentale ruolo di hub di transhipment per le merci containerizzate provenienti da ogni parte del mondo e destinate ai mercati che si affacciano sul Mediterraneo.

La sfida è quella di portare Gioia Tauro ad essere il primo porto del Mediterraneo per qualità dell'offerta dei servizi, realizzando le condizioni per attrarre sul territorio imprese e attività logistiche.

“Come associazioni di categoria – ha continuato Federici – chiediamo alle autorità un impegno ben preciso affinché le **merci non si spostino tutte verso il Nord Europa**: la Legge sul Made in Italy è in questo senso un buon viatico ma da sola non basta, deve essere estesa a livello europeo”.

Federici ha ricordato alcune specificità dei maggiori porti italiani, da quello militare di La Spezia a quello di Trieste, centro di smistamento del caffè, e ha evidenziato la posizione estremamente strategica di Milano, città da cui si raggiungono – a mezzo ferrovia – tutti i principali porti italiani: Genova, La Spezia, Trieste, Venezia, Ravenna ma anche la stessa Gioia Tauro e i porti del Nord Europa.

Un vantaggio, quello del trasporto via mare, che risiede sia nell'economicità (in particolare negli ultimi 20 anni i costi si sono ridotti drasticamente, rispetto al trasporto via terra o via aria) che nella capienza, con l'utilizzo dei containers: “E' la più grande invenzione del secolo scorso che ha modificato i trasporti via mare – ha detto Federici – e permette un **significativo risparmio di tempi e costi** (i containers hanno infatti una vita media tra i 15 e i 20 anni), e la possibilità di sfruttare la loro natura di mezzo multimodale per facili trasferimenti da un mezzo all'altro”.

A margine dell'incontro, gli studenti si sono cimentati con la simulazione dell'organizzazione di una spedizione da Hong Kong a Castellanza, sperimentando le soluzioni tecnico-economico-organizzative che uno spedizioniere internazionale quotidianamente deve mettere in pratica per formulare la propria offerta di servizi. 17.19 08/11/2009

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it