

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



Intervento Bruno Pisano

SLIDE 1

Saluti

E' trascorso più di un anno dagli Stati generali delle associazioni degli Agenti marittimi, Spedizionieri e Doganalisti, il convegno organizzato dagli operatori spezzini di cui ricordo una folta partecipazione ed una grande preoccupazione per l'imminente introduzione delle modifiche procedurali relative ai fast corridor con il rischio di emarginazione degli operatori portuali rispetto ai flussi di traffico che con questa procedura vengono trasferiti verso l'interno scavalcando i servizi portuali.

In quel periodo ebbe inizio il dibattito sui corridoi doganali che ha visto contrapposizioni accese e spesso polemiche.

Oggi voglio tranquillizzare tutti, non parlerò dei corridoi doganali.

Gli operatori spezzini vogliono guardare oltre, e l'evento di oggi rappresenta una grande opportunità per illustrare il rinnovato modello operativo che è stato sviluppato da Spedizionieri ed Agenti tenendo conto delle opportunità fornite dalle recenti modifiche normative e da ulteriori implementazioni informatiche che hanno completato e migliorato il dialogo tra gli operatori.

Un modello operativo che, se opportunamente supportato e condiviso, potrà diventare un riferimento per la portualità nazionale.

Come detto non voglio riprendere il tema dei fast corridor ma non posso non partire dalle due visioni diametralmente opposte che hanno portato alla divisione del mondo della logistica e degli operatori su questo tema.

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



SLIDE 2

IL PORTO E' UN COLLO DI BOTTIGLIA DA ATTRAVERSARE E SUPERARE IL PIU' RAPIDAMENTE POSSIBILE

oppure

UN VALORE AGGIUNTO E QUINDI UN GENERATORE DI ECONOMIA ED OCCUPAZIONE?

Ovviamente gli Operatori spezzini basano su questo secondo concetto le loro analisi ed il loro modello di sviluppo ma non per una ovvia e acritica scelta di campo dovuta alla loro collocazione geografica quanto per una profonda convinzione e conoscenza delle esigenze dei traffici e delle necessità di efficientamento richieste dalla catena logistica.

SLIDE 3

Tutti voi sapete che La Spezia, storicamente un porto militare, ha conquistato e difeso una posizione di eccellenza nel mercato mondiale dei traffici marittimi solo perchè è stato in grado di affermare un Modello Spezia, un miracolo – come è stato definito - fondato su una collaborazione e una coesione unica.

Fattori questi che hanno consentito di mettere a punto un modello innovativo, frutto di una piena e convinta integrazione fra enti di governo e controllo del porto, terminalisti e ,non certo ultimi, noi, gli operatori portuali.

Questo sistema ha conseguito successi incontestabili grazie a:

- Terminal portuali estremamente efficienti,
- Informatizzazione di tutte le fasi operative,
- Collegamento diretto allo scalo delle aree retroportuali di S. Stefano Magra,
- Sviluppo dei collegamenti intermodali,
- Organi di Controllo che esercitano le loro attività nel rispetto delle esigenze dei traffici.

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



Ma oggi siamo probabilmente alla vigilia (o nel bel mezzo) di una nuova rivoluzione nella logistica e nella portualità

E' necessario "alzare l'asticella" che indica il livello di efficienza del ns. scalo dando risposte concrete rispetto ai temi che possono essere sintetizzati con due parole: TEMPI e SPAZI.

SLIDE 4

In Pratica

- Le merci hanno necessità di transitare attraverso i porti in maniera veloce, economica e soprattutto con tempi certi
- Gli spazi portuali sono troppo limitati e preziosi per essere utilizzati in attività diverse dallo scarico/carico delle navi

Per questo motivo a La Spezia è stato sviluppato un modello operativo che vuole trapiantare:

SLIDE 5

- riduzione dei tempi,
- riduzione dei costi,
- decongestionamento portuale,
- sviluppo del traffico intermodale,
- efficienza nei controlli sulle merci.

Un modello che obbedisce a un obbligo preciso: le merci hanno necessità di transitare attraverso i porti in maniera veloce, economica e con tempi certi.

Soprattutto la certezza dei tempi di transito delle merci attraverso il porto rappresenta la richiesta più frequente che viene rivolta agli operatori perché le fasi della catena logistica si basano sulla programmazione e sulla sequenza delle varie attività che fanno sì che un

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



prodotto, stivato all'interno di un contenitore che sbarca in porto, arrivi nel più breve tempo possibile e nella maniera più economica sugli scaffali di un punto vendita.

E' facile quindi capire come i tempi di transito in porto e delle attività doganali debbano essere prima di tutto certi per non interrompere i flussi del trasporto.

SLIDE 6

E non è un caso che qui a La Spezia sia diventata prassi operativa e non slogan la rivoluzione del preclearing (o sdoganamento in mare) ossia la procedura che ha permesso di anticipare gli adempimenti doganali in importazione rispetto all'arrivo delle navi in porto effettuando di fatto lo sdoganamento a tempo zero.

Tutti sanno che gli adempimenti doganali in importazione prevedono sostanzialmente due fasi:

- la predisposizione e la presentazione delle dichiarazioni doganali (che deve essere effettuata per ogni partita importata)
- la verifica doganale (che riguarda indicativamente il 10/20 % delle dichiarazioni doganali presentate)

La possibilità di effettuare la predisposizione e la presentazione delle dichiarazioni doganali prima dello sbarco e di concludere l'80% delle spedizioni, ossia quelle che non vengono sottoposte a controllo, permette di ottenere riduzione dei tempi di transito delle merci dallo sbarco alla consegna ai destinatari, quindi decongestionamento portuale e conseguentemente risparmio di costi.

Ma gli Operatori non si sono fermati allo sdoganamento in mare.

SLIDE 7

Ed hanno integrato le procedure di preclearing con quelle del presvincolo ossia le attività di presentazione dei documenti, necessari per il rilascio della merce, agli Agenti portuali delle Compagnie di navigazione prima dell'inizio delle operazioni di sbarco.

La chiave è stata lo sviluppo di un sistema informatico spezzino, inizialmente la piattaforma privata "Iport" finanziata dagli operatori, successivamente confluita in "APnet" le cui funzioni sono state sviluppate ed ampliate da Autorità portuale

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



Ciò permette il dialogo in tempo reale fra tutti gli attori coinvolti (Compagnie di navigazione e loro agenti portuali, Terminalisti, Operatori doganali) su attività che partono dallo svincolo delle merci sino alla comunicazione al Terminal dell'avvenuto sdoganamento che anticipa il ricarico su camion o treno dei contenitori.

SLIDE 8

Una piattaforma telematica che gli Operatori locali definiscono il "fast import" e che lega le fasi di preclearing con quelle di presvincolo.

Le operatività appena descritte sono state sviluppate per non vanificare il vantaggio dello sdoganamento a tempo zero.

Infatti anticipare i tempi con il preclearing rimane un esercizio fine a se stesso se non viene adeguatamente comunicato ed integrato con le fasi operative successive che riguardano lo sbarco ed il ricarico delle merci su treni o camion per l'uscita immediata dei contenitori dal porto.

Abbiamo esempi di porti in cui la mancanza di comunicazione tra gli Operatori doganali, le Compagnie di navigazione ed i Terminal annullano il risparmio di tempo che il preclearing consente.

A la Spezia grazie all'unità di intenti tra tutti gli attori del mondo portuale ed al dialogo telematico sviluppato i risultati sono sotto gli occhi di tutti.

SLIDE 9

Nel corso del 2015 il 30% delle merci sbarcate da navi operate in preclearing è uscito dagli spazi portuali nelle 6 ore successive allo sbarco, il 50% nelle 12 ore successive allo sbarco.

Il dwell time ossia il tempo medio di giacenza dei contenitori in porto è stato abbattuto del 20% grazie al preclearing, in altre parole si è di fatto aumentata la capacità dei piazzali portuali del 20% a costo zero, e si pensi che la Dogana non ha ancora abolito i limiti che non consentono di operare in preclearing le navi se non hanno lasciato il porto precedente limitando notevolmente la possibilità di utilizzo di questa procedura.

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



Per quanto sopra esposto a La Spezia è possibile sapere, prima che avvenga lo sbarco, quali saranno le merci immediatamente ritirabili perchè hanno concluso l'iter di sdoganamento e quali sono state selezionate da Dogana o altri Enti di controllo per la verifica.

Sarà quindi possibile, per le prime, programmare il carico sui treni con grande vantaggio per le tempistiche del traffico intermodale (diversi treni vengono caricati mentre ancora sta avvenendo lo scarico della nave) o programmare i carichi dei camion stivando a terra i contenitori in base alle sequenze di ritiro.

Per sottoposte a visita doganale trasferire immediatamente i contenitori selezionati per i controlli nelle aree di verifica di S. Stefano o del porto mercantile abbattendo notevolmente i tempi di intervento dei Funzionari.

Ma ora è il tempo di un ulteriore passo avanti, di una nuova sfida che solo sul modello Spezia puo' avere successo .

A un porto che è primo in Europa e quarto nel mondo per efficienza determinata dal rapporto fra container movimentati e metri quadri sui piazzali, si può chiedere un altro balzo in avanti.

La grande opportunità per effettuare questo balzo in avanti è rappresentata dal dry port di S. Stefano Magra

SLIDE 10

Il porto di La Spezia è chiamato oggi a sfruttare un nuovo vantaggio competitivo potenziale: in una zona strategica che costituisce il crocevia delle attività logistiche, vicinissima al porto della Spezia, a cui è collegata da una linea ferroviaria e da una bretella autostradale diretta di circa 5 km, nel punto di raccordo autostradale da cui partono i collegamenti per le direzioni Genova, Livorno e Parma, è situata, come insegnano ai bambini delle scuole elementari, una delle più grandi pianure della Liguria ossia la piana di Santo Stefano Magra.

Un'area talmente vicina e talmente raccordata che ci spinge oggi ad affermare quella che potrebbe essere la nuova formula del sistema Spezia: FRA IL PORTO E SANTO STEFANO MAGRA NON TRASPORTIAMO CONTAINER, LI MOVIMENTIAMO.

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



Infatti, estendendo alle aree di S. Stefano lo Shuttle camionistico che collega in un circuito ideale le banchine portuali con i magazzini del retroporto ed i terminal vuoti, siamo riusciti ad abbattere tempi e costi di trasferimento dei container rendendoli molto simili a quelli delle movimentazioni portuali.

La sicurezza nei trasferimenti è massima grazie alla collaborazione con l'Agenzia delle dogane che effettua il monitoraggio dei carichi dal porto alle aree retroportuali con connessioni informatiche, nel rispetto di quanto previsto dalle procedure doganali comunitarie che regolano le attività degli AEO ossia i Soggetti certificati come affidabili nella gestione delle procedure doganali e di sicurezza.

Così facendo, e grazie al preclearing siamo in grado di individuare e segnalare al Terminal portuale, prima ancora dello sbarco, i contenitori che debbono essere trasferiti sia per controlli doganali che per le attività di svuotamento e successiva distribuzione sul territorio nazionale che non sosterranno in porto e, grazie allo sdoganamento anticipato, verranno trasferiti immediatamente presso le piattaforme logistiche di S. Stefano che, con uomini, mezzi ed aree coperte, saranno in grado di effettuare in maniera veloce ed efficiente i servizi di cui le merci necessitano.

Abbiamo, quindi, allungato ed ampliato le banchine portuali per tutti quei servizi che prevedono l'apertura dei contenitori e la movimentazione delle merci sia per servizi logistici e distributivi che per necessità di controllo da parte delle Autorità preposte.

E questo fa la differenza in quanto si creano le basi per generare nuove attività analoghe a quelle che in nord Europa si sono sviluppate sulle grandi piastre logistiche in perfetta e totale integrazione con le banchine e i terminal portuali.

SANTO STEFANO, quindi, con il preclearing, il fast import e l'allungamento delle banchine portuali rappresenta per noi la chiusura del cerchio.

Sdoganamento a tempo zero e inizio immediato delle attività distributive dalle piattaforme logistiche portuali, pensiamo sia francamente difficile velocizzare ed efficiente ulteriormente le procedure logistico/portuali.

SLIDE 11

A Santo Stefano gli Spedizionieri ed i Terminalisti della Spezia hanno investito in modo rilevante.

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



OGGI SONO OPERATIVI:

- 100.000 mq. di aree coperte magazzini
- 600.000 mq. di aree operative attrezzate
- 300.000 mq. destinati al Terminal intermodali
- magazzini refrigerati e possibilità di allacci alle colonnine reefer

grazie a questo recente investimento La Spezia, in passato considerato scalo non efficiente per la gestione di traffici deperibili (in particolare banane/ananas e frutta) - diventa (anche) "un porto della frutta" tramite il quale servire non solo i mercati del Centro e Nord Italia ma anche la Svizzera ed i Paesi del Nord/Est europeo.

- terminal specializzati nella logistica integrata e distribuzione su tutto il territorio nazionale

grazie ai quali è possibile effettuare la distribuzione diretta su tutto il territorio nazionale ed europeo arrivando sino agli scaffali dei punti vendita incluse le attività di pick and pack e le lavorazioni accessorie previste in ambito logistico

- terminal dotati di mezzi e permessi per la gestione di carichi eccezionali

Le strutture sono per la quasi totalità munite di certificazioni AEO e di autorizzazioni doganali per lo stoccaggio di merci estere e la gestione dei carichi attraverso depositi IVA.

SLIDE 12

LA NOSTRA SFIDA DI DOMANI NON CONSISTE NELLO SPOSTARE TRAFFICO IN UNA PIATTAFORMA LOGISTICA, BENSÌ DI SPOSTARE UNA PIATTAFORMA LOGISTICA IN PORTO.

L'ulteriore sviluppo dell'area verifiche recentemente annunciata da Autorità Portuale e Dogana integrerà sino a completare la gamma dei servizi che già oggi viene fornita alle merci a S. Stefano.

È QUI STA L'ALTRA NOVITA': IL CENTRO UNICO DI VERIFICHE RAPPRESENTA IL PRIMO ESEMPIO DI UN VERO E REALE SPORTELLINO UNICO.

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



Saranno infatti concentrati in un'unica struttura le postazioni di tutti gli Enti di controllo (Dogana, G.d.F., Ispettori Sanitari, Veterinari, Fitopatologici) che potranno in tempi strettissimi effettuare tutti i controlli, eventualmente anche in contemporanea, richiesti per l'importazione o l'esportazione delle merci.

Il completamento di questa struttura, fortemente voluta dagli Operatori, ha comportato grande impegno ed investimenti da parte di Autorità Portuale e Dogana basti pensare ai costi di allestimento delle aree e degli uffici, alla installazione delle celle frigorifere per i prodotti alimentari surgelati sottoposti a controlli veterinari, oppure al nuovo scanner tridimensionale di ultima generazione che verrà installato dalla dogana per verificare le merci stivate all'interno dei contenitori senza aprire questi ultimi.

CONSENTITEMI UN SOLO PICCOLO SPUNTO POLEMICO.

Oscar Wilde affermava che ... “Se dici qualcosa che non offende nessuno, non hai detto niente”...

Certo è singolare che la Dogana investa svariati milioni di euro per affinare le procedure di controllo a La Spezia e a Santo Stefano Magra, di cui soprattutto in quest'ultimo periodo tutti sentiamo il bisogno, ma al tempo stesso licenzi procedure finalizzate a scavalcare i controlli stessi ed a spostare il momento doganale in aree dell'interno prive di qualsiasi apparato scanner che permetta verifiche approfondite.

Se dunque come appare il dry port di Santo Stefano è una delle variabili sostanziali per dare sviluppo alle multi attività della logistica , allora è giunto il momento di chiedere alla politica un impegno, a tutti i livelli, per incentivare questo sistema di sviluppo , creare nuove aziende e nuovo lavoro.

Primo fra tutti ricorre la necessità di identificare l'area di Santo Stefano come area di sviluppo produttivo nel settore della logistica con un riconoscimento normativo a livello regionale che significa assegnare alla piana di Santo Stefano il titolo di sistema produttivo locale.

A livello nazionale un impegno forte, quindi anche normativo, per inserire l'area nelle ZONE FRANCHE URBANE, il che non è semplice ma esistono deroghe all'obiettivo convergenza che inizialmente raggruppava le zone franche urbane. Questo strumento se riconosciuto consente di avere agevolazioni fiscali e previdenziali per rafforzare la crescita imprenditoriale e occupazionale nelle imprese che operano in quell'area o intendono farlo.

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



Consentitemelo, fino ad oggi , questo settore, è cresciuto con le proprie forze con ricorso a capitali privati mentre l'accesso alle forme di incentivi comunitari lo hanno ottenuto solo le grandi realtà pubbliche e private.

Oggi alla politica chiediamo questo impegno, (consapevoli che il percorso non sarà semplice) , un impegno tuttavia che non rappresenta solo una nostra richiesta ma l'opportunità per il nostro territorio di svincolarsi da situazioni di stallo economico ed occupazionale.

In questi ultimi mesi si stanno verificando eventi importanti che coinvolgono le nostre professioni e dunque il Porto stesso.

Si stanno intrecciando una serie di fattori normativi, commerciali, e di tendenze che nei prossimi anni contribuiranno a modificare l'attuale assetto portuale, un cambiamento che coinvolgerà inevitabilmente tutti i protagonisti del porto.

Si sta delineando giorno dopo giorno un nuovo percorso che dovremmo affrontare in uno scenario sempre più complesso e competitivo, dove necessariamente andrà ripensato e riposizionato un nuovo modello per il Porto della Spezia.

Il modello Spezia che per oltre 20 anni ha affermato il nostro porto nel mondo e ha garantito e sostenuto tutte le attività, ha, probabilmente, definitivamente compiuto il suo corso, c'è bisogno di ripensare una nuova strategia aggiornata ai cambiamenti che da più fronti pressano il nostro Porto.

Abbiamo di fronte sfide importanti, che non dobbiamo sottovalutare e che contribuiranno concretamente a forgiare il nuovo modello spezia.

Il porto è una realtà economica – produttiva che per sua natura vive e funziona se tutti gli attori svolgono al meglio il proprio lavoro.

Questa è stata la chiave del successo degli anni passati e noi tutti ne conosciamo la formula.

Oggi si stanno verificando confusioni di ruoli che hanno fatto cadere i confini ed il rispetto degli spazi di competenza commerciale dei vari componenti della comunità portuale, rischiamo conflittualità sino ad oggi sconosciute che in futuro potrebbero portare ricchezza fuori dal nostro territorio.

Il nostro porto deve ritrovare coesione prima di tutto nel rispetto di chi ci lavora e poi per tutta la città.

La Spezia Port Service

segreteria organizzativa: Star comunicazione in movimento • tel. 348 4144780 • info@starcomunicazione.com

IL VALORE PORTO

La Spezia lancia la sfida: il container generatore di economia

11 MARZO 2016 - h.9:30 - Porto Lotti - La Spezia



Il Porto della Spezia vuole continuare ad essere una parte importante nel disegno nazionale della portualità e non deve essere strumento di chi pensa di usare il territorio come area da consumare senza valorizzarla.

Per concludere in questi anni, tutta la realtà portuale, è stata un importante traino per l'economia della città della regione e del paese e questo ruolo, seppur importante, a fatica viene riconosciuto.

Per andare avanti tuttavia va ripensato un modello spezia secondo un profilo innovativo coeso e legato ad una area vasta che sia in grado di anticipare i cambiamenti ed accompagnarli declinandoli in progetti concreti di crescita e sviluppo.

Per questo credo fermamente e con convinzione che ancora una volta il successo sarà determinato solo se la comunità portuale ritornerà a fare squadra ed ognuno si impegnerà nel proprio ruolo.

Il lavoro di squadra divide i compiti ma moltiplica il successo per tutti; e citando STEVE JOBS: "... circa la metà di quello che separa gli imprenditori di successo da quelli che non hanno successo è la pura perseveranza."

Dunque affermo con orgoglio ed interpretando il pensiero di molti colleghi , che non ha capito niente chi in passato ci ha accusato di essere soggetti da battaglie di retroguardia, perché noi guardiamo lontano e la nostra azione è e sarà sempre contraddistinta dalla perseveranza.

Solo così, il valore porto potrà crescere ancora!

La Spezia, 11 marzo 2016