



contship italia group



**medcenter
container terminal**

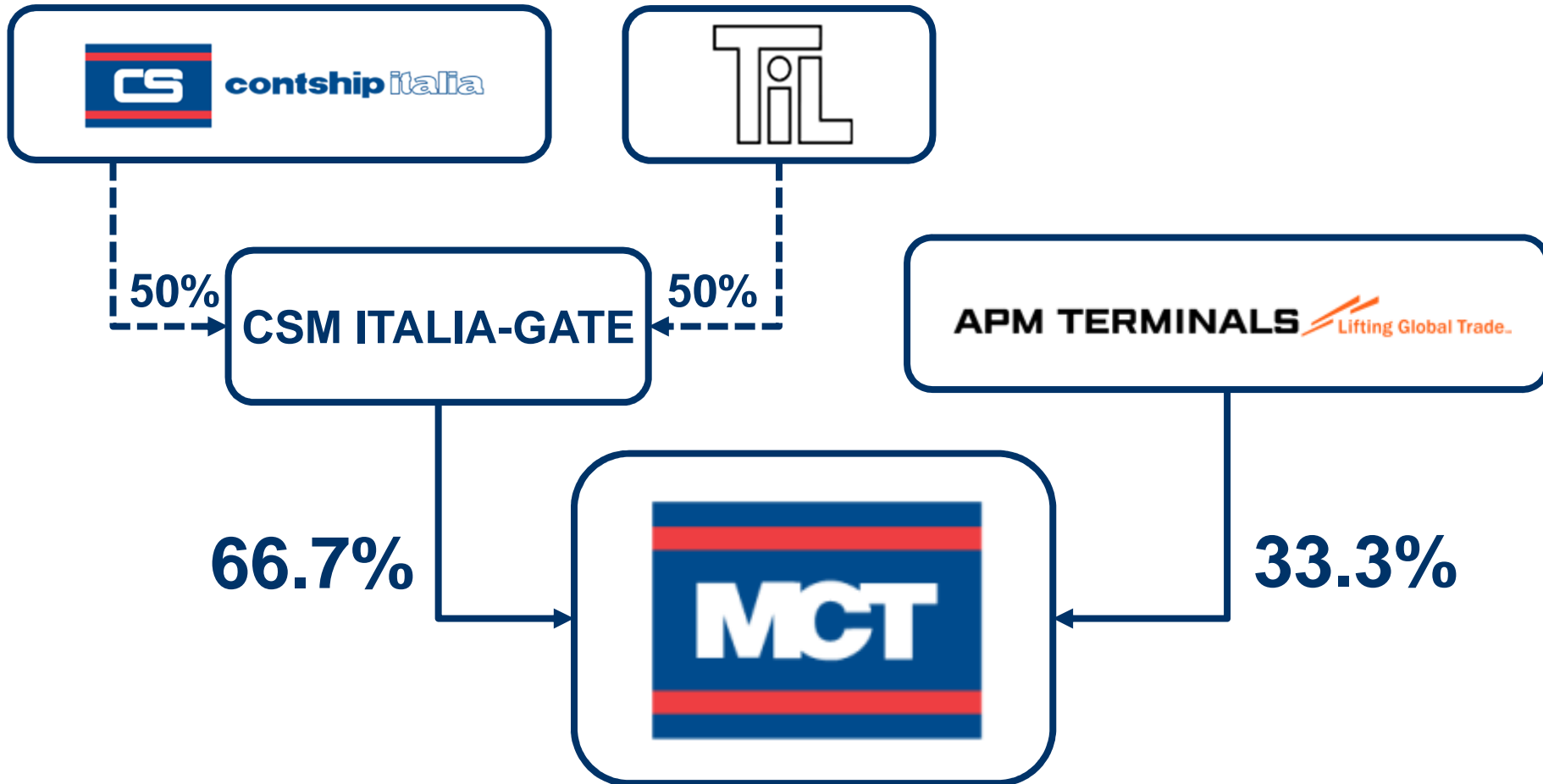
Roma, 13 Febbraio 2014

Audizione 10^a Commissione Senato

Ing. Marco Simonetti
Vice Presidente Terminal Marittimi - Contship Italia

Ing. Domenico Bagalà
Amministratore Delegato - Medcenter Container Terminal S.p.A.

Gli azionisti



La storia



MODULARG
BLANCC - 1



MOD. 1

*Al Ministro del Bilancio
e della Programmazione Economica*

ACCORDO DI PROGRAMMA

TRA

- il Ministero del Bilancio e della programmazione economica;
- Il Ministero dei Trasporti e della navigazione;
- la Regione Calabria;
- la CONTSHIP ITALIA S.p.A., in nome proprio e per conto e nell'interesse delle proprie controllate Medcenter Container Terminal S.p.A. e La Spezia Container Terminal S.p.A., tutte più brevemente indicate come "CONTSHIP";

PREMESSO CHE:

- a) in data 2 dicembre 1993 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri è stato sottoscritto da:
- il Presidente del Consiglio dei Ministri;
 - il Ministro del Bilancio e P.E.;
 - il Ministro della Marina mercantile;
 - il Ministro dei Lavori pubblici;
 - il Coordinatore del Comitato per il coordinamento delle iniziative per l'occupazione;
 - il Presidente della Giunta della Regione Calabria;
 - il Commissario liquidatore dell'Agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno;
 - il Presidente della Contship Italia S.p.A.;
 - il Presidente dell'ENEL S.p.A.;
- un "Protocollo d'intesa per lo sviluppo di iniziative nel Porto di Gioia Tauro" (nel prosieguo più brevemente indicato come "PROTOCOLLO" - allegato sub lettera "A") finalizzato alla realizzazione di rilevanti interventi in grado di contribuire alla soluzione dei gravi problemi economici e occupazionali della Provincia di Reggio Calabria e in particolare dell'area di Gioia Tauro e più specificatamente alla valorizzazione del porto (nel prosieguo indicato come "PORTO") nella prospettiva di dare avvio all'attivazione del servizio di transhipment nonché di interventi di promozione e sviluppo della portualità di Gioia Tauro; i contenuti, le finalità, gli obiettivi generali e le modalità operative indicate nel citato



TAPPE PRINCIPALI:

- **2 Dicembre 1993:** sigla del Protocollo di Intesa tra il Governo Italiano e Contship Italia
- **29 Luglio 1994:** firma dell'Accordo di Programma tra il Ministero del Bilancio e della programmazione economica, il Ministero dei Trasporti e della navigazione, la Regione Calabria e Contship Italia SpA
- **15 Settembre 1995:** Avvio delle attività commerciali

ONE TEAM SOUL CS

Gli impegni presi

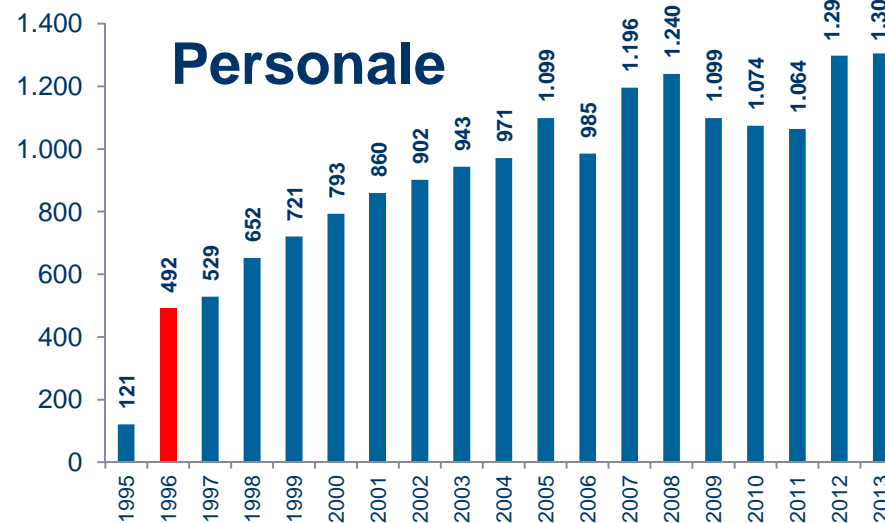
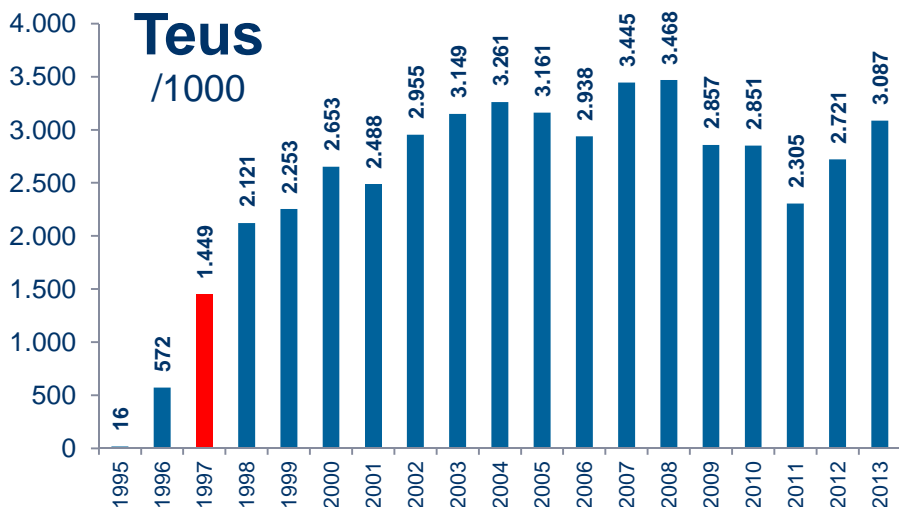
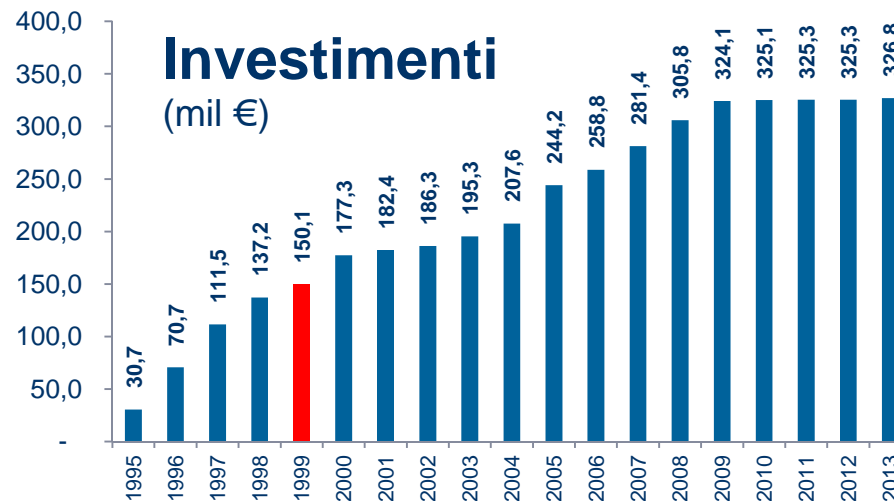


Impegni della parte Pubblica

- Investimenti: 66 mln € in opere civili entro il 31/10/97
- 50 anni di concessione alla MCT

Impegni della MCT

- Investimenti: 144 mln € entro il 2001
 - Personale: 450 unità entro il 2001
- Volumi di traffico: 1.000.000 Teus entro il 2001



Porto di Gioia Tauro - Classifica mondiale



Classifica mondiale dei porti - anno 2012



2012	2011	Port	Country	Teu 2012	% +/-	2012	2011	Port	Country	Teu 2012	% +/-
1	1	Shanghai	China	32,529,000	2.5	26	25	Lianyungang	China	5,020,000	3.5
2	2	Singapore	Singapore	31,649,400	5.7	27	32	Yingkou	China	4,851,000	20.4
3	3	Hong Kong	China	23,117,000	-5.2	28	27	Tokyo	Japan	4,751,653	2.4
4	4	Shenzhen	China	22,940,130	1.6	29	33	Jeddah	Saudi Arabia	4,738,002	17.9
5	5	Busan	South Korea	17,046,177	5.3	30	28	Valencia	Spain	4,469,754	3.3
6	6	Ningbo	China	15,670,000	8.0	31	31	Jawaharlal Nehru Port	India	4,260,000	1.0
7	7	Guangzhou	China	14,743,600	3.4	32	30	Colombo	Sri Lanka	4,180,000	-1.9
8	8	Qingdao	China	14,503,000	11.4	33	34	Algeciras	Spain	4,114,231	14.2
9	9	Dubai	UAE	13,270,000	2.1	34	41	Taicang	China	4,014,617	31.3
10	11	Tianjin	China	12,300,000	6.2	35	38	Sharjah/Khor Fakkan	UAE	3,996,248	23.7
11	10	Rotterdam	Netherlands	11,865,916	-0.1	36	35	Manila	Philippines	3,705,000	7.1
12	13	Port Klang	Malaysia	10,000,000	4.1	37	36	Felixstowe	UK	3,700,000	8.8
13	12	Kaohsiung	Taiwan	9,781,221	1.5	38	29	Port Said	Egypt	3,631,165	-15.7
14	14	Hamburg	Germany	8,863,896	-1.7	39	39	Salalah	Oman	3,620,000	13.1
15	15	Antwerp	Belgium	8,635,169	-0.3	40	37	Balboa	Panama	3,251,139	0.6
16	16	Los Angeles	US	8,077,714	1.7	41	42	Santos	Brazil	3,171,685	6.2
17	19	Dalian	China	8,060,400	25.9	42	46	Ambarli (Istanbul)	Turkey	3,097,464	15.3
18	17	Port Tanjung Pelepas	Malaysia	7,700,000	2.4	43	40	Yokohama	Japan	3,052,775	-1.0
19	18	Xiamen	China	7,201,700	11.6	44	43	Savannah	US	2,966,213	0.7
20	23	Tanjung Priok*	Indonesia	6,200,000	9.8	45	47	Tanjung Perak	Indonesia	2,849,138	7.8
21	21	Bremen/Bremerhaven	Germany	6,115,211	3.4	46	77	Piraeus	Greece	2,745,012	63.4
22	20	Long Beach	US	6,045,662	-0.3	47	58	Gioia Tauro	Italy	2,721,104	18.1
23	22	Laem Chabang	Thailand	5,830,000	3.0	48	50	Vancouver	Canada	2,713,160	8.2
24	24	New York/New Jersey	US	5,529,909	0.5	49	54	Keelung	Taiwan	2,704,730	12.6
25	26	Ho Chi Minh City	Vietnam	5,060,000	5.1	50	49	Nagoya	Japan	2,655,225	1.2

Fonte: Containerization International - Top 100 2012



I primi 100 porti nel 2012



Table 1: Top 10 ports: Winners in 2012

	2012	2011	Port	Country	Teu 2012	% +/-	Teu 2011	Teu +/-
1	46	77	Piraeus	Greece	2,745,012	63.4	1,680,133	1,064,879
2	34	41	Taicang	China	4,014,617	31.3	3,057,824	956,793
3	98	107	Lázaro Cárdenas	Mexico	1,242,777	30.3	953,497	289,280
4	101	108	Honolulu	US	1,187,024	26.4	938,821	248,203
5	17	19	Dalian	China	8,060,400	25.9	6,400,030	1,660,370
6	61	73	Nanjing	China	2,300,000	24.9	1,841,000	459,000
7	35	38	Sharjah/Khor Fakkan	UAE	3,996,248	23.7	3,230,000	766,248
8	27	32	Yingkou	China	4,851,000	20.4	4,030,000	821,000
9	62	71	Cartagena	Colombia	2,201,063	18.8	1,853,342	347,721
10	47	58	Gioia Tauro	Italy	2,721,104	18.1	2,305,000	416,104

Table 2: Top 10 ports: Losers in 2012

	2012	2011	Port	Country	Teu 2012	% +/-	Teu 2011	Teu +/-
1	59	44	Shahid Rajaee	Iran	2,317,647	-18.4	2,839,268	-521,621
2	38	29	Port Said	Egypt	3,631,165	-15.7	4,306,468	-675,303
3	77	64	Barcelona	Spain	1,756,429	-13.7	2,034,693	-278,264
4	72	61	Tanger Med	Morocco	1,900,000	-13.0	2,185,000	-285,000
5	94	86	Bangkok	Thailand	1,274,000	-12.4	1,454,000	-180,000
6	82	75	Kingston	Jamaica	1,546,943	-11.9	1,756,832	-209,889
7	70	60	Zeebrugge	Belgium	1,953,000	-11.5	2,206,000	-253,000
8	79	70	Buenos Aires	Argentina	1,656,000	-11.2	1,865,000	-209,000
9	73	63	Seattle	US	1,885,680	-8.0	2,049,733	-164,053
10	96	93	Las Palmas	Spain	1,253,205	-7.2	1,349,968	-96,763

Table 6: Top 10 ports: 2012

	Port	Country	Teu
1	Shanghai	China	32,529,000
2	Singapore	Singapore	31,649,400
3	Hong Kong	China	23,117,000
4	Shenzhen	China	22,940,130
5	Busan	South Korea	17,046,177
6	Ningbo	China	15,670,000
7	Guangzhou	China	14,743,600
8	Qingdao	China	14,503,000
9	Dubai	UAE	13,270,000
10	Tianjin	China	12,300,000

Table 7: Top 10 ports: 2007

	Port	Country	Teu
1	Singapore	Singapore	27,935,500
2	Shanghai	China	26,150,000
3	Hong Kong	China	23,998,449
4	Shenzhen	China	21,099,169
5	Busan	South Korea	13,261,000
6	Rotterdam	Netherlands	10,790,604
7	Dubai	UAE	10,653,026
8	Kaohsiung	Taiwan	10,256,829
9	Hamburg	Germany	9,890,000
10	Qingdao	China	9,462,000

Table 3: Top 10 ports: Northern Europe

	2012	Port	Country	Teu 2012	Teu 2011	Teu +/-
1	11	Rotterdam	Netherlands	11,865,916	11,876,900	-10,984
2	14	Hamburg	Germany	8,863,896	9,014,165	-150,269
3	15	Antwerp	Belgium	8,635,169	8,664,243	-29,074
4	21	Bremen/Bremerhaven	Germany	6,115,211	5,915,487	199,724
5	37	Felixstowe	UK	3,700,000	3,400,000	300,000
6	51	Duisburg	Germany	2,600,000	2,500,000	100,000
7	56	St Petersburg	Russia	2,524,680	2,365,174	159,506
8	60	Le Havre	France	2,306,000	2,215,000	91,000
9	70	Zeebrugge	Belgium	1,953,000	2,206,000	-253,000
10	87	Southampton*	UK	1,475,510	1,563,040	-87,530

Table 4: Top 10 ports: Mediterranean

	2012	Port	Country	Teu 2012	Teu 2011	Teu +/-
1	30	Valencia	Spain	4,469,754	4,327,371	142,383
2	33	Algeciras	Spain	4,114,231	3,602,631	511,600
3	42	Ambarli (Istanbul)	Turkey	3,097,464	2,686,000	411,464
4	46	Piraeus	Greece	2,745,012	1,680,133	1,064,879
5	47	Gioia Tauro	Italy	2,721,104	2,305,000	416,104
6	54	Maarsaxlokk	Malta	2,540,000	2,360,489	179,511
7	66	Genoa	Italy	2,064,806	1,847,102	217,704
8	77	Barcelona	Spain	1,756,429	2,034,693	-278,264
9	95	Mersin	Turkey	1,263,495	1,126,588	136,907
10	96	Las Palmas	Spain	1,253,205	1,349,968	-96,763

Table 5: Top 10 ports: Middle East

	2012	Port	Country	Teu 2012	Teu 2011	Teu +/-
1	9	Dubai	UAE	13,270,000	13,000,000	270,000
2	29	Jeddah	Saudi Arabia	4,738,002	4,018,764	719,238
3	35	Sharjah/Khor Fakkan	UAE	3,996,248	3,230,000	766,248
4	38	Port Said	Egypt	3,631,165	4,306,468	-675,303
5	39	Salalah	Oman	3,620,000	3,200,700	419,300
6	59	Shahid Rajaei	Iran	2,317,647	2,839,268	-521,621
7	80	Dammam	Saudi Arabia	1,622,000	1,596,000	26,000
8	85	Alexandria	Egypt	1,500,000	1,490,000	10,000
9	93	Haifa	Israel	1,372,209	1,235,000	137,209
10	102	Ashdod	Israel	1,181,000	1,176,000	5,000

Table 8: Top 10 ports: 1990

	Port	Country	Teu
1	Singapore	Singapore	5,223,500
2	Hong Kong	China	5,100,637
3	Rotterdam	Netherlands	3,666,666
4	Kaohsiung	Taiwan	3,494,631
5	Kobe	Japan	2,595,940
6	Los Angeles	US	2,587,435
7	Busan	South Korea	2,348,475
8	Hamburg	Germany	1,968,986
9	New York/NJ	US	1,871,859
10	Keelung	Taiwan	1,828,143

Table 9: Top 10 ports: 1980

	Port	Country	Teu
1	New York/NJ	US	1,947,000
2	Rotterdam	Netherlands	1,900,707
3	Hong Kong	China	1,464,961
4	Kaohsiung	Taiwan	979,015
5	Singapore	Singapore	916,989
6	Hamburg	Germany	783,323
7	Oakland	US	782,175
8	Seattle	US	781,563
9	Kobe	Japan	727,313
10	Antwerp	Belgium	724,247

Table 10: Top 10 ports: 1970

	Port	Country	Teu
1	New York/NJ	US	930,000
2	Oakland	US	336,364
3	Rotterdam	Netherlands	242,328
4	Seattle	US	223,740
5	Antwerp	Belgium	215,256
6	Belfast	UK	210,000
7	Bremerhaven	Germany	194,812
8	Los Angeles	US	165,000
9	Melbourne	Australia	158,127
10	Tilbury	UK	155,082

Il porto di GIOIA TAURO



un efficiente hub di TRANSHIPMENT



ONE FLAG
TEAM
SOUL



Connessioni Oceaniche



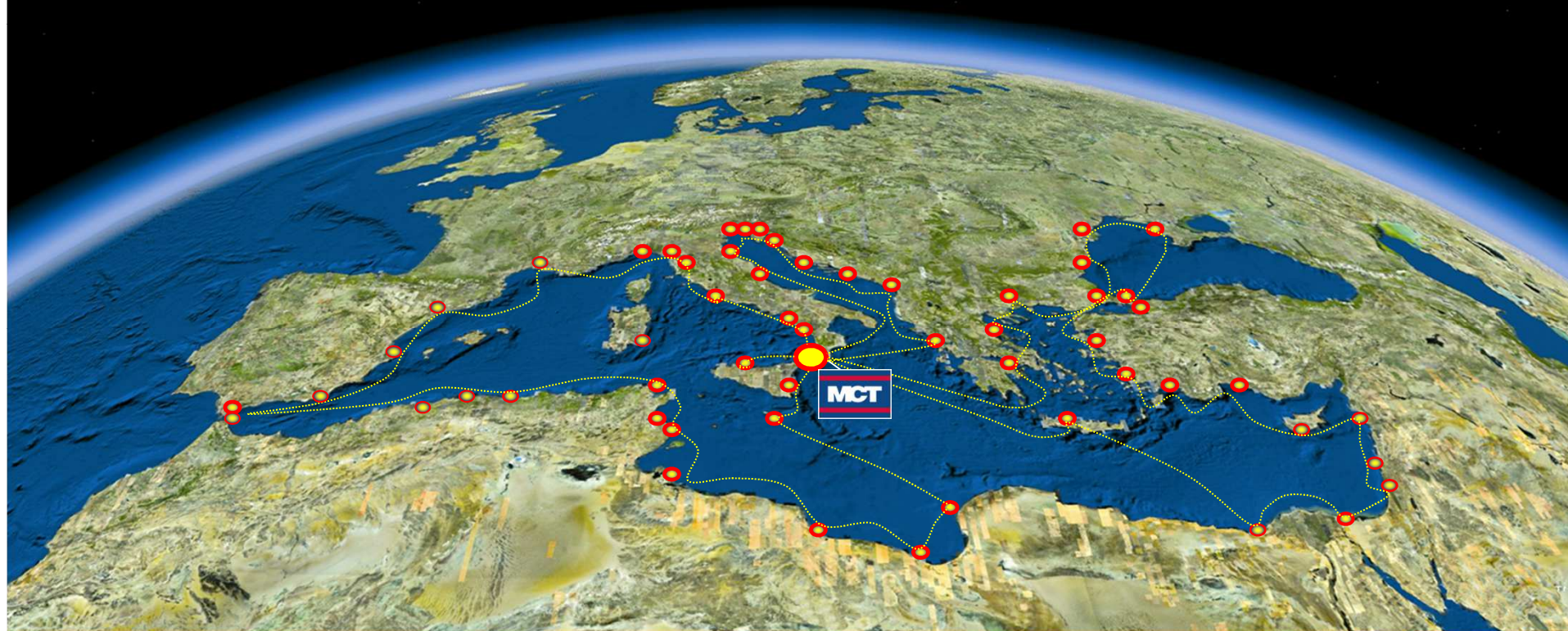
*Circa 120 porti collegati...
di cui oltre 60 extra-Mediterraneo*



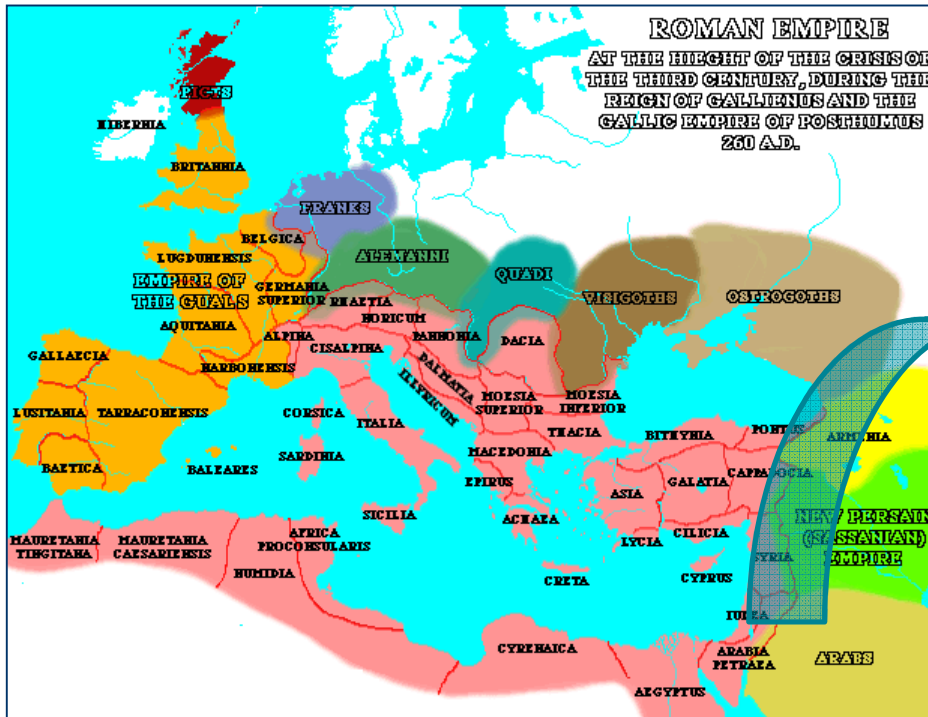
Connessioni intra-Mediterranee



... circa 60 porti del Mediterraneo e del Mar Nero sono collegati al porto di Gioia Tauro con frequenza settimanale!

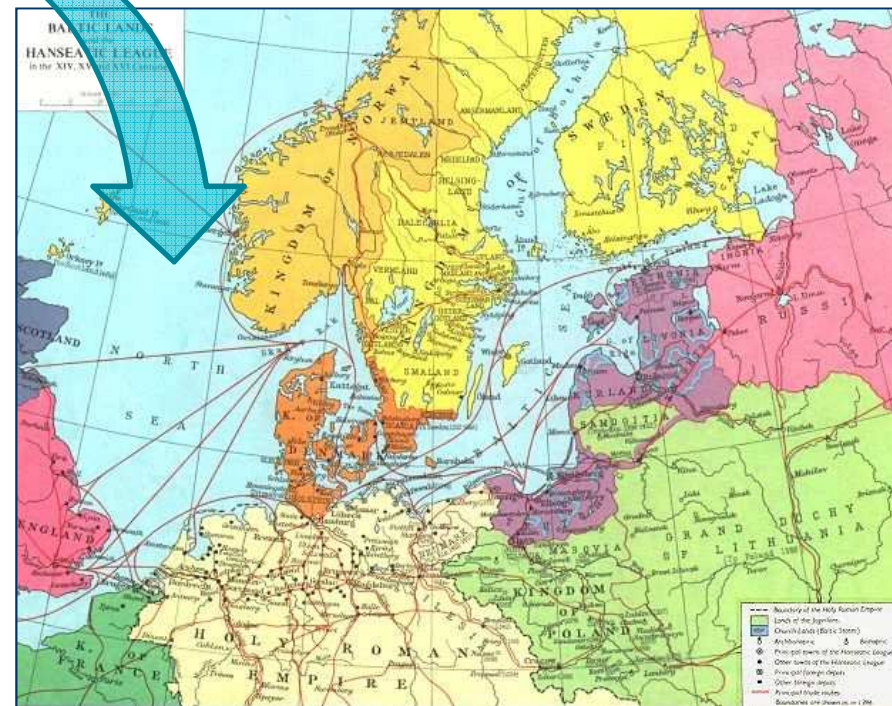


Nord&Sud Europa - Ripartizione dei traffici



Lega Anseatica – 1300 d.c.

Accesso al mercato dai soli porti del nord Europa



Impero Romano – 250 a.c.
Mediterraneo
Unica via di accesso per l'Europa ed i paesi del Mediterraneo

Nord&Sud Europa - Ripartizione dei traffici



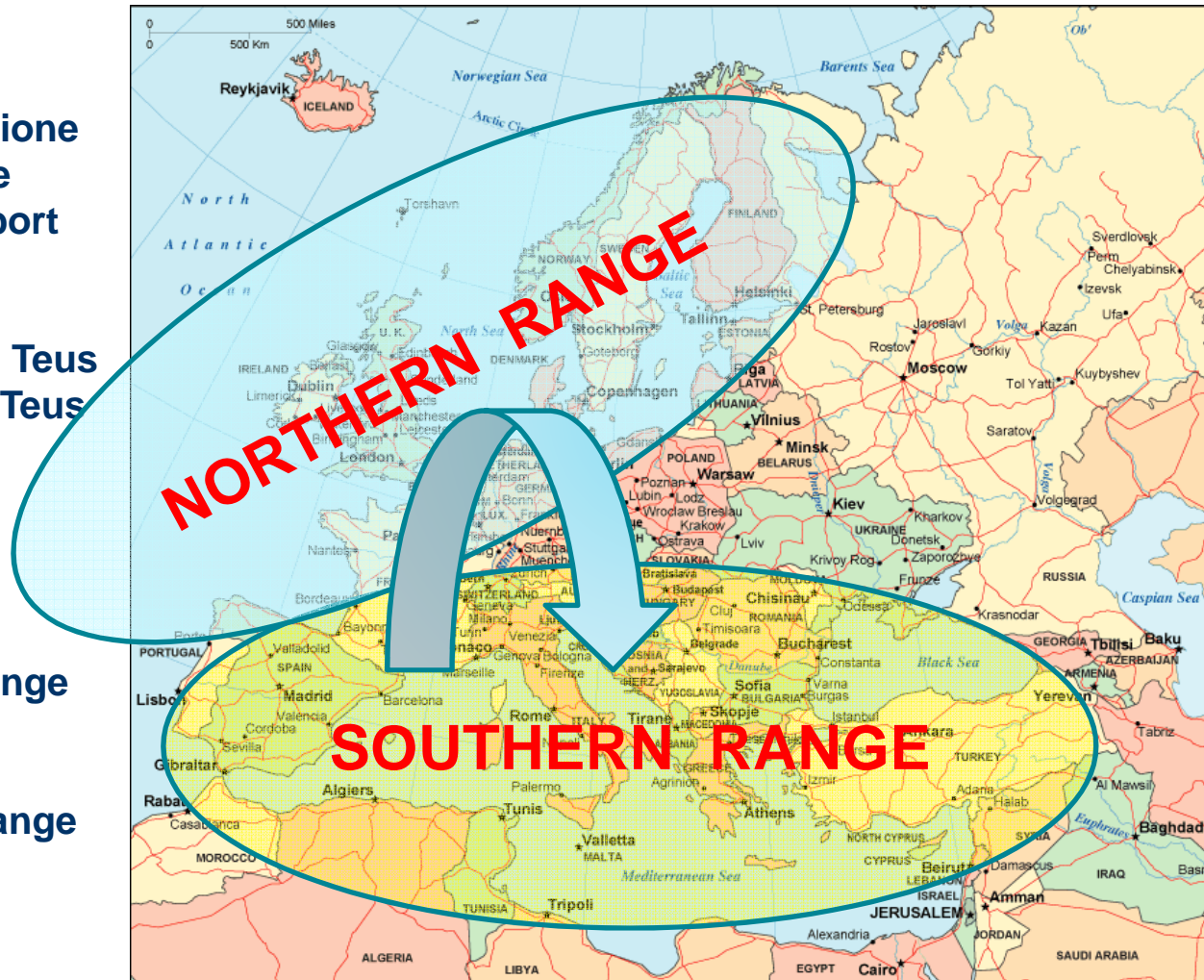
1990

Movimentazione
portuale
import/export

N.R. = 17 mil Teus
S.R. = 6 mil Teus

Northern range
74 %

Southern range
26 %



2012

Movimentazione
portuale
import/export
(stima OSC)

N.R. = 49 mil Teus
S.R. = 31 mil Teus

Northern range
61 %

Southern range
39 %

ONE FLAG TEAM SOUL



Gateway per il sud Italia



In grado di offrire soluzioni intermodali ferroviarie !





Il mercato



Concentrazione nel settore marittimo



Rnk	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2,592,711	14.6%		
2	Mediterranean Shg Co	2,368,480	13.3%		
3	CMA CGM Group	1,511,435	8.5%		
4	Evergreen Line	859,173	4.8%		
5	COSCO Container L.	778,127	4.4%		
6	Hapag-Lloyd	725,177	4.1%		
7	APL	637,346	3.6%		
8	Hanjin Shipping	622,051	3.5%		
9	CSCL	591,063	3.3%		
10	MOL	549,148	3.1%		
11	Hamburg Süd Group	457,970	2.6%		
12	NYK Line	457,529	2.6%		
13	OOCL	456,334	2.6%		
14	PIL (Pacific Int. Line)	372,352	2.1%		
15	Yang Ming Marine Transport Corp.	367,356	2.1%		
16	K Line	347,803	2.0%		
17	Hyundai M.M.	333,345	1.9%		
18	Zim	327,530	1.8%		
19	UASC	274,500	1.5%		
20	CSAV Group	273,008	1.5%		
21	Wan Hai Lines	165,791	0.9%		
22	X-Press Feeders Group	94,410	0.5%		
23	HDS Lines	88,608	0.5%		
24	NileDutch	74,488	0.4%		
25	KMTC	71,565	0.4%		
26	SITC	67,422	0.4%		
27	UniFeeder	58,700	0.3%		
28	TS Lines	52,436	0.3%		
29	CCNI	50,711	0.3%		
30	Simatech	50,241	0.3%		

- Oltre il **90%** della capacità di stiva mondiale delle navi portacontainer è controllata dalle prime 25 compagnie marittime;
- Il **65%** ca. della capacità globale è nelle mani dei primi 10 vettori;
- Le prime 3 compagnie marittime **MAERSK LINE, MSC e CMA CGM** detengono quasi il **40%** della capacità di stiva mondiale di container.

L'85% del transhipment nel Mediterraneo è movimentato dalle prime 3 compagnie: MAERSK LINE, MSC e CMA CGM



Flotta mondiale navi portacontainer



World Cellular Fleet – December 2013 (excluding newbuild postponements and cancellations under negotiation) *Source: Lloyd's List Intelligence*

Teu Size range	In service Dec 2013		On Order 2014		On Order 2015		On Order 2016+		Total vessels on order	Total teu on order ¹⁾
	No	Teu	No	Teu	No	Teu	No	Teu		
0-499	351	97,643	1	250	1	160	-	-	2	410
500-999	735	554,237	7	5,597	1	606	-	-	8	6,203
1,000-2,999	1,867	3,383,117	66	110,532	52	100,648	5	11,570	123	222,750
3,000-4,999	949	3,920,394	39	166,327	10	38,200	9	34,600	58	239,127
5,000-7,499	613	3,697,464	33	186,350	9	56,800	-	-	42	243,150
7,500-9,999	329	2,817,254	52	459,458	46	414,700	13	119,200	111	993,358
10,000-12,999	66	739,132	22	227,686	10	102,562	5	50,000	37	380,248
13,000-15,999	126	1,708,398	25	337,066	22	309,850	3	42,000	50	688,916
16,000+	7	121,140	14	252,030	30	527,910	-	-	44	779,940
Total	5,043	17,038,779	259	1,745,296	181	1,551,436	35	257,370	475	3,554,102

Flotta in servizio

Flotta in cantiere

227 ULCC (capacità superiore a 13.000 Teus)

133 in servizio e **94 in cantiere** (44 oltre 16.000 Teus)

Fonte: Containerization International - Gennaio 2014





ULCCs

Ultra Large Container Carriers in servizio



14.000 Teus



Classe	MSC Daniela
Capacità	14.000 TEUs
Lunghezza	366 m
Larghezza	51.2 m
File container	20
Pescaggio max	16.0 m



15.500 Teus



Classe	Emma Maersk
Capacità	15.500 TEUs
Lunghezza	393 m
Larghezza	56.3 m
File container	22
Pescaggio max	16.0 m



16.000 Teus



Classe	CMA CGM Marco Polo
Capacità	16.020 TEUs
Lunghezza	395 m
Larghezza	54.0 m
File container	21
Pescaggio max	16.0 m



CMA CGM

ONE FLAG
TEAM
SOUL



18.000 Teus



Classe	Maersk Triple E
Capacità	18.000 TEUs
Lunghezza	400 m
larghezza	59.0 m
File container	23
Pescaggio max	16 m



PRONTI PER IL FUTURO?



Porto di Gioia Tauro - Mega HUB



Oltre 3 km lineari di banchina ed alti fondali



Connessioni dirette tra navi "madre" e navi "feeder"

Pronti oggi per le sfide di domani



Uno dei pochi terminal container nel Mediterraneo ad operare regolarmente ed in simultanea 3 navi ULCC



Pronti oggi per le sfide di domani

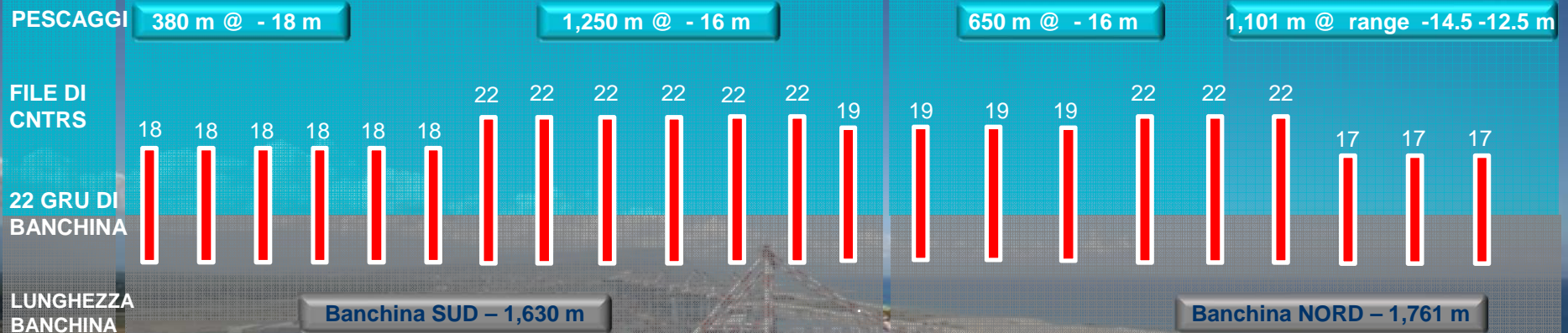


Il mondo cambia in MEGA ... GIGANTISMO navale!



ONE FLAG
TEAM
SOUL 

Caratteristiche tecniche MCT



PIAZZALI

- PERSONALE**
1,305
- EQUIPMENT DI PIAZZALE**
110 Straddle Carriers + 13 Reach Stackers
- PRESE**
2,300

1,600,000 sqm

BINARI FERROVIARI
6 X 500 m

Gru mobile 100 tons
GTW4



COME AFFRONTARE LE SFIDE FUTURE



2014 - Lavori in corso



Rinforzo strutturale banchina di ponente lato nord 1.100 mt
(approfondimento fondali a -17 per 650 mt)

Posizionamento vie di corsa per le gru di ultima generazione



Capacità di banchina per navi ULCC



...in grado di
accogliere fino a
6 navi ULCC da
14,000+ Teus
in una volta!



Minacce e misure di salvaguardia

Minacce e misure di salvaguardia



1

Tasse di ancoraggio



2

Accise sui carburanti



3

**Costo del lavoro
rispetto ad altri porti**

La salvaguardia dell'attività di Transhipment nel porto di Gioia Tauro è di fondamentale importanza per garantire la stabilità dell'attuale network di connessioni marittime globali !

Per sopravvivere in un mercato così fortemente competitivo, si rende quindi necessario attuare delle misure certe per la riduzione dei suddetti costi !



Punti di debolezza

Connessioni ferroviarie



2006: movimentati **93.406 Teus**, operati **2.249 treni**, arrivi e partenze multiple settimanali da/a Milano, Bologna, Padova, Ancona, Napoli, Nola, Bari, Catania...

2013: zero treni!



Connessioni ferroviarie



1. URGE ATTUARE POLITICHE A SUPPORTO DEL TRASPORTO FERROVIARIO (e.g. "FERRO-BONUS") PER RIVITALIZZARE I TRENİ A GIOIA TAURO!

2. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE (e.g. PROGETTO RAIL GATEWAY) PER SUPPORTARE IN MANIERA ADEGUATA L'INTERO SISTEMA LOGISTICO PORTUALE ED INCREMENTARE LA CAPACITA' OLTRE I VOLUMI STORICI MOVIMENTATI NEL PORTO DI GIOIA TAURO.

ONE TEAM SOUL





***ZONA ECONOMICA SPECIALE
UN VERO STRUMENTO DI SVILUPPO***



Tanger Med – un esempio da studiare



Marocco: sono 350 le imprese insediate nella Tanger Free Zone

VENERDI' 2 GENNAIO 2009

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Rabat, 02 gen - In occasione di un incontro con le Autorità diplomatiche italiane in Marocco, il direttore della Tanger Free Zone (TFZ), Jamal Mikou, ha illustrato l'andamento dell'iniziativa mirata a creare una vasta area di insediamenti industriali da parte di imprese straniere, dove sono ormai presenti 350 industrie francesi, spagnole, portoghesi, americane, giapponesi e tedesche, marocchine e di altri Paesi per un investimento complessivo ormai superiore ai 450 mln Euro. La zona si compone di un'area industriale e di una zona logistica. L'area industriale raggruppa un insieme di lotti di una superficie compresa tra i 1.000 e 20.000 mq. La società di gestione dell'area agisce come sportello unico che accoglie e indirizza gli investitori, facendosi carico di tutte le procedure necessarie per la realizzazione dei loro progetti. La Zona non è sottoposta al regime di controllo del commercio estero e dei cambi e gode di un regime doganale speciale: è previsto, infatti, l'esonero da tutte le tasse che riguardano l'importazione, la circolazione, il consumo, la produzione e l'esportazione di merci. Inoltre, nell'area è in vigore un regime fiscale privilegiato, che consiste nell'esonero:

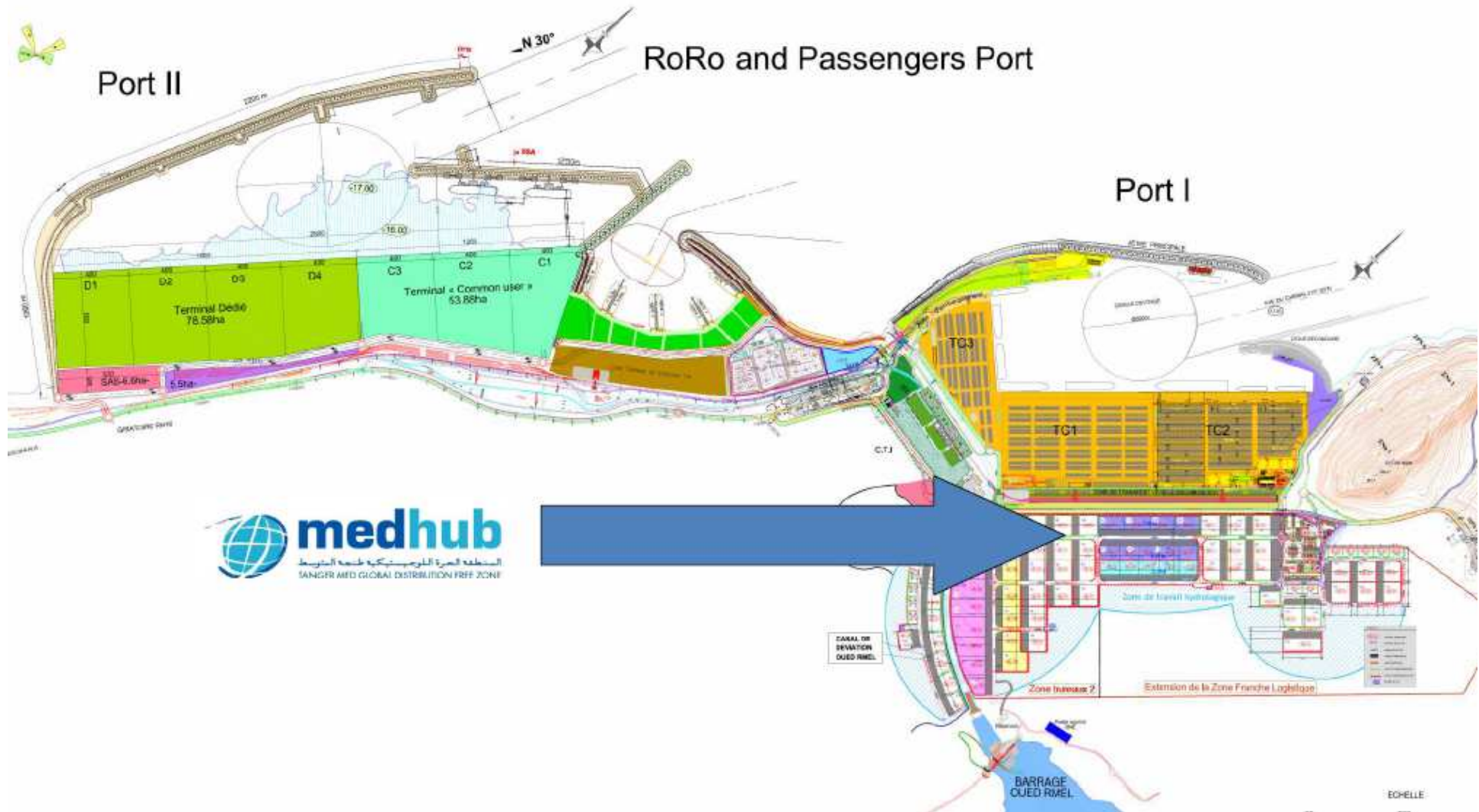
- dalle imposte di bollo e di registro per la costituzione o l'aumento di capitale e per l'acquisizione di terreni;
- dalle imposte sulla licenza industriale per 15 anni; -dalle tasse urbane per 15 anni;
- dall'imposta sulle società per i primi 5 anni, con una riduzione dell'imposta a 8.75% a partire dal sesto anno;
- delle tasse sui ricavi delle azioni e sui redditi dei non residenti;
- dell'IVA sulle merci provenienti dall'estero. Tra le attività ospitate nella TFZ sta assumendo rilievo il settore dell'auto, grazie all'effetto di traino esercitato da un nuovo stabilimento Renault-Nissan.

Significative anche le presenze in altre attività in settori come le costruzioni aeronautiche (componenti) e la fabbricazione di prodotti elettronici.

www.ambrabat.esteri.it (RADIOCOR) 02-01-09 07:51:00 (0017)

FONTE :<http://archivio-radiocor.ilssole24ore.com/articolo-661579/marocco-sono-350-imprese/>

Tanger Med Logistic Free Zone - Medhub

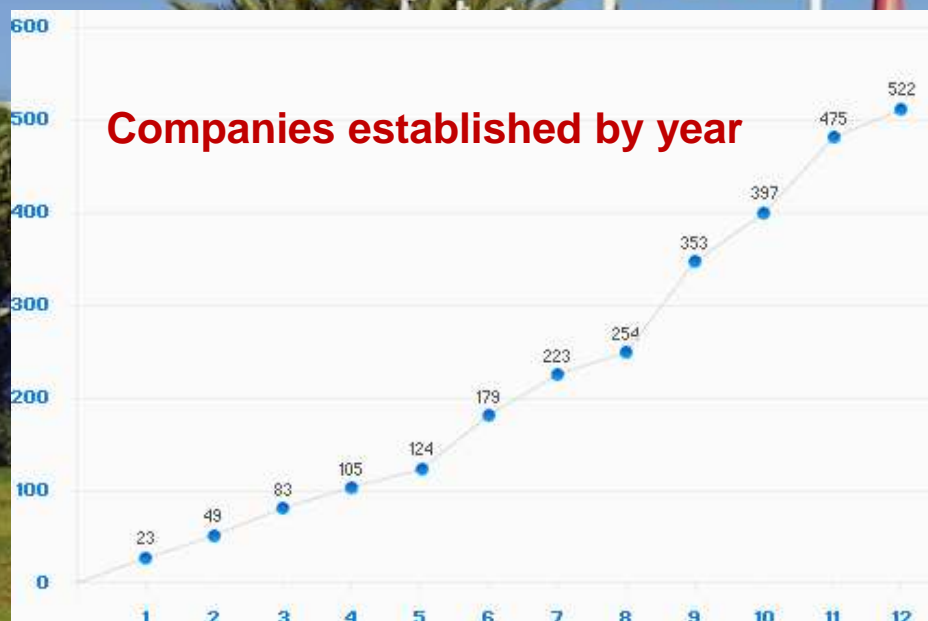


Tanger Free Zone - i numeri:

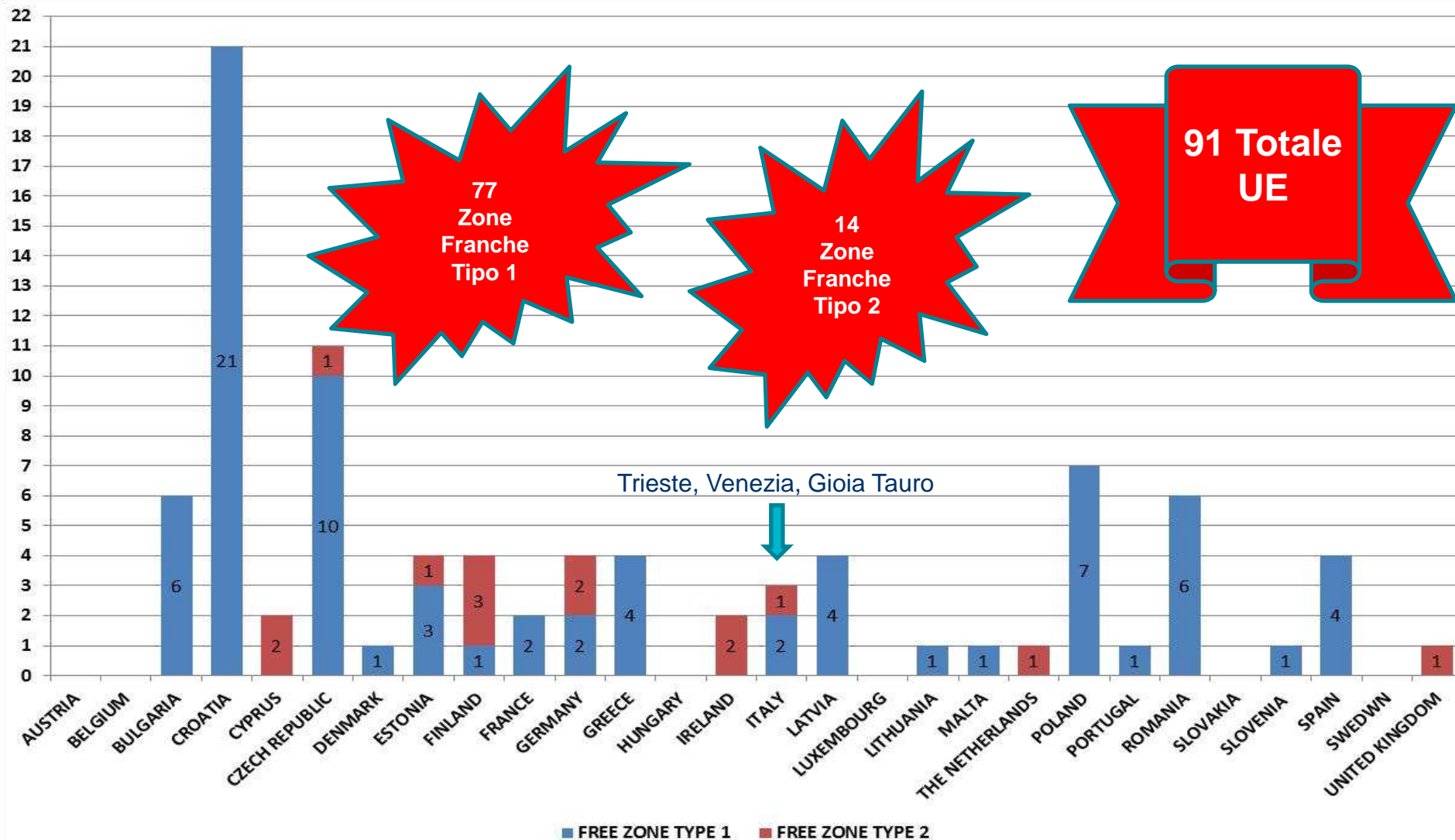


- 500 ettari
- 10 anni di attività
- 475 società insediate dal 31/12/2009

- 47 000 posti di lavoro creati in 10 anni
- Investimenti totali di oltre 6 miliardi di MAD



Zone Franche nel territorio UE



Zone Economiche Speciali Europee



POLONIA aree destinate all'esercizio delle attività economiche a condizioni speciali (ZES)

CONDIZIONI: investimento minimo: € 100.000; durata minima investimento: 5 anni; mantenimento dei nuovi posti di lavoro: 5 anni.

AGEVOLAZIONI fiscali e non fiscali: lotto per l'investimento offerto a prezzo favorevole; consulenza gratuita nell'adempire a tutte le formalità; esenzione dall'imposta sul reddito; sgravi d'imposta sugli immobili; sgravi fiscali sui mezzi di trasporto; incentivi non fiscali per l'assunzione di nuovo personale.

ROMANIA

BULGARIA

REPUBBLICA CECA

IRLANDA

PORTOGALLO

MALTA

ESTONIA

LITUANIA

LETTONIA

....

ONE FLAG
TEAM
SOUL

CS

Zone Economiche Speciali in Polonia



In Polonia esistono 14 zone economiche speciali - istituite con la legge del 20 ottobre 1994 con successive modifiche con sgravi fiscali per le nuove imprese.

Secondo la legge stabilita a luglio 2013 tutte le ZES saranno attive fino al 2026.

Le suddette zone sono delle aree non abitate, circoscritte del territorio polacco, destinate all'esercizio delle attività economiche a condizioni speciali. Gli imprenditori che vi insediano l'attività possono beneficiare di aiuti pubblici.

Zone Economiche Speciali in Lettonia



La Lettonia possiede 2 Zone Franche situate a Rezekne e Lepaja e 2 Porti Franchi, di cui uno a Riga. Le 2 zone franche assumono la formale definizione di **ZES** (Zone Economiche Speciali).

Le imprese godono di numerosi vantaggi ed esenzioni fiscali quali:

- Sconto 80% sulla tassa immobiliare; sconto 80% sull'imposta sul reddito delle società;
- Sconto 80% sulla ritenuta alla fonte per dividendi;
- IVA 0% per la maggior parte di beni e servizi forniti alle imprese nelle zone franche o esportati al di fuori di esse.

Zone Economiche Speciali in Lituania



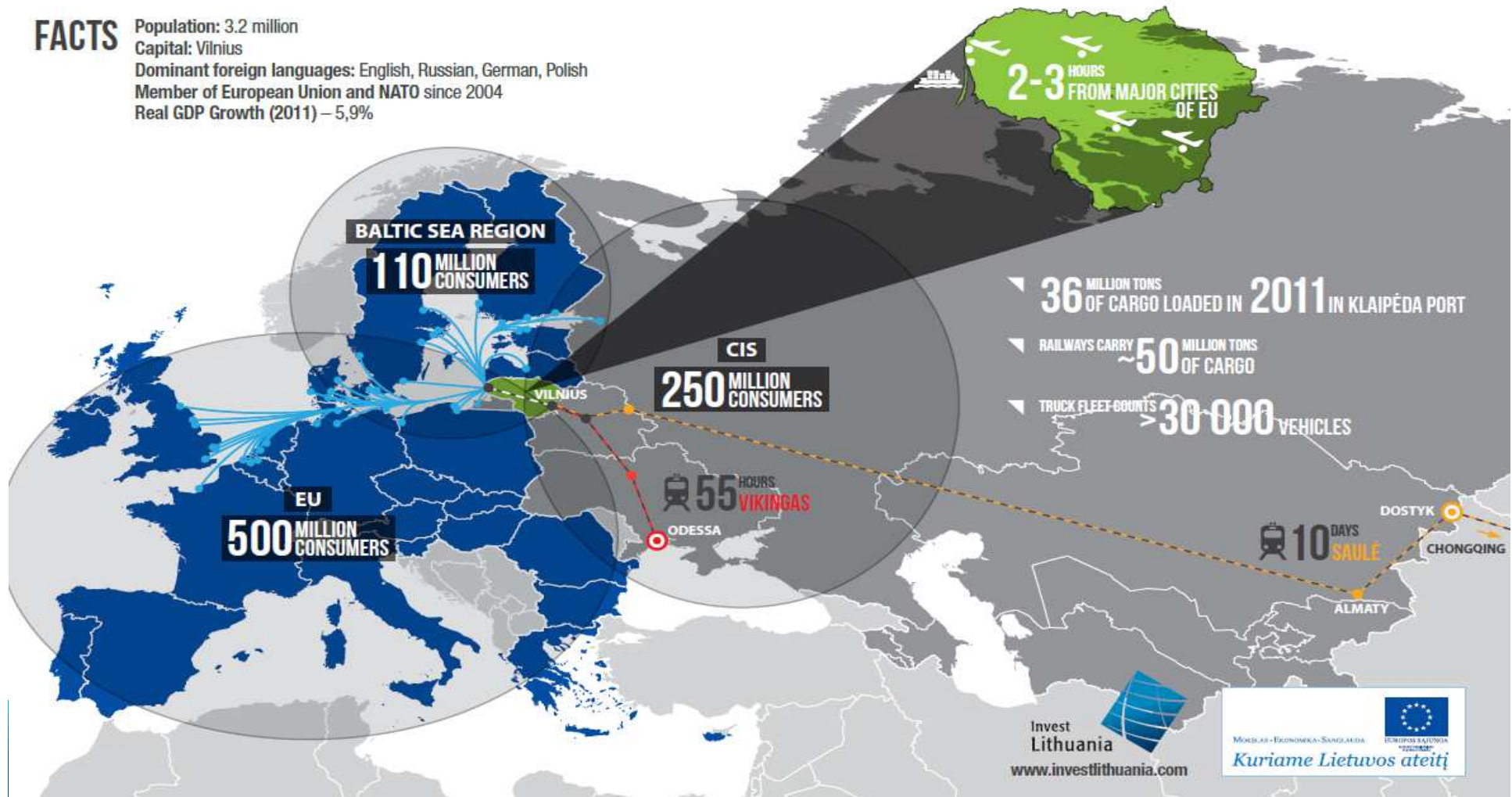
ADVANTAGE LITHUANIA STRATEGIC LOCATION

FACTS

Population: 3.2 million
Capital: Vilnius
Dominant foreign languages: English, Russian, German, Polish
Member of European Union and NATO since 2004
Real GDP Growth (2011) – 5,9%

Two International Trans-European transport corridors cross the territory of Lithuania:

- I North-South direction corridor (Highway „Via Baltica“) connects Finland, Estonia, Latvia, Lithuania, and Poland
- IX East-West direction corridor – Branch IX B connects Ukraine, Belarus, Lithuania, Russia



Zone Economiche Speciali in Lituania



THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA ANNOUNCES **FIVE INTERNATIONAL TENDERS FOR MANAGEMENT OF THE NEW SPECIAL ECONOMIC ZONES (SEZ) IN LITHUANIA:**

AKMENĖ 99 HA

KĖDAINIAI 131 HA

MARIJAMPOLĖ 78 HA

PANEVĖŽYS 47 HA

ŠIAULIAI 218 HA

BENEFITS FOR THE MANAGING COMPANY

- 50 % lower state land lease fee
- Full right to sublease the land at market prices to SEZ investors
- Full right to operate the SEZ for 49 years

BENEFITS FOR THE SEZ INVESTORS

- No corporate tax for 6 years (Regular corporate tax in Lithuania is 15 %)
- 50 % discount on corporate tax for the 10 following years
- No real estate tax
- No land tax
- No tax on dividends
- EU financial incentives available

REQUIREMENTS AND APPLICATION PROCEDURE

MAIN RESPONSIBILITIES OF A SEZ MANAGER

- Creating a strategy for SEZ development
- Implementing a sound business plan
- Attracting investors
- Marketing the SEZ
- Subleasing land to companies

ELIGIBLE CANDIDATES' PROFILE

- Individuals
- Companies
- Subsidiaries / divisions

SELECTION CRITERIA

- Initial financial contribution no less than EUR 116,000
- Experience in investment promotion & consulting
- Quality of a business plan for SEZ management

SUBMIT YOUR ENTRY PROPOSAL BEFORE THE

DEADLINE OF 4TH OCTOBER/2012

THE SUCCESSFUL BIDDER WILL HAVE TO

- Establish a Special Purpose Company (SPC) for management of a SEZ in Lithuania
- Sign an Operational Agreement with the Ministry of Economy



POINT OF CONTACT

Domas Girtavicius

Investment Promotion Department
Invest Lithuania

E-mail: domas.girtavicius@investlithuania.com

Phone: 00 370 5 264 9068

More information at: www.ukmin.lt/lezkonkursai



Zone Economiche Speciali in Lituania



SUCCESS STORIES: EXISTING SEZs IN LITHUANIA

KLAIPĖDA SEZ

In operation 2002 **Total area** 412 HA

SEZ MANAGEMENT

The zone's management company is controlled by Belgium's InBev, that is now part of the world's biggest brewery group Anheuser-Busch InBev.

Investors to date 21

Jobs created 1,284

Investments to date 460 MILLION €

Committed Investments 111 MILLION €



In 2010, FDI Magazine, published by the Financial Times, ranked the Klaipeda free economic zone as 5th special economic zone in the category of Best Facilities.

NOTABLE INVESTORS

- Espersen food
- Orion Global PET plastics
- Neo Group plastics
- Mestilla fuel

- Albright industry equipment
- Fortum energy
- Glassbel glass



KAUNAS SEZ

In operation 2003 **Total Area** 534 HA

SEZ MANAGEMENT

The zone's management company is controlled by Belgian Consortium AOI NV, that is one of the biggest logistics companies in the Benelux region.

Investors to date 14

Jobs created 487

Investments to date 54.2 MILLION €

Committed Investments 295.9 MILLION €

NOTABLE INVESTORS

- Finnfoam construction materials
- Genesta logistics
- Fortum energy
- Itella Logistics logistics



Malta Freeport



Il Malta Freeport Act riconosce, inoltre, alle società autorizzate **l'esenzione fiscale** per le attività commerciali svolte nel porto franco di Marsaxlokk, nel sud dell'isola di Malta. Il Malta Freeport Act riconosce alle cessioni di beni l'esenzione dai dazi, dalle accise e dall'imposta di bollo.



Grecia, discussione sulle Zone Economiche Speciali

(Financial Times)



Da Kerin Hope – Atene

La Grecia ha avviato una discussione con la Commissione Europea per la realizzazione di diverse Zone Economiche Speciali che potranno offrire agevolazioni fiscali per attrarre investitori e contribuire a rinvigorire l'economia dopo cinque anni di recessione, ha detto Martedì il Ministro dello Sviluppo Kostis Hatzidakis. La proposta è una delle 10 priorità, dall'accelerazione dei progetti per la realizzazione di infrastrutture sostenute dall'Unione Europea alla riduzione della burocrazia per i potenziali investitori, volta a creare posti di lavoro e collocare il paese sulla strada giusta per una crescita sostenuta a partire dal 2014 in avanti. Antonis Samaras, il Premier greco, ha sottolineato durante i colloqui, avuti la scorsa settimana a Berlino e Parigi, con i leader Tedeschi e Francesi che la Grecia ha bisogno del sostegno dei suoi partner per gettare le basi per la crescita futura all'interno dell'euro zona, a seguito di un consolidamento fiscale senza precedenti. Atene sta disponendo gli ultimi ritocchi per un programma di ulteriori 11.7 miliardi di euro di tagli alle spese da realizzare negli anni 2013 e 2014, che sarà sottoposto il mese prossimo all'approvazione da parte dell'Unione Europea e del Fondo Monetario Internazionale.

"Pensiamo che queste Zone Speciali darebbero uno slancio all'economia reale, creando la possibilità di operare all'interno di un regime speciale per attrarre investimenti ed aumentare le esportazioni", ha detto Hatzidakis.

Ma ha ammesso che la Grecia deve ancora superare obiezioni, da parte di alcuni partner dell'Unione Europea, che si basano su motivi di concorrenza sleale "perché la creazione di tali Zone darebbe al paese un vantaggio rispetto ad altri paesi".

La proposta fa seguito ad un analogo sforzo effettuato dai precedenti Governi Greci, riferendo di problemi continui nell'attrazione di investimenti esteri nonostante un costante miglioramento della competitività dei salari negli ultimi tre anni.

Un 22 per cento di riduzione del salario minimo, legiferato quest'anno, ha contribuito ad una riduzione di circa il 30 per cento degli stipendi del settore privato, e ciò indica che la Grecia ha recuperato gran parte della competitività perduta dal suo ingresso nella zona euro.

La Cina, che ha fatto ampio uso delle Zone Economiche Speciali per attrarre investimenti esteri, ha dimostrato che una zona simile potrebbe essere istituita nei pressi di Atene e nei pressi del Porto del Pireo, dove Cosco, compagnia di navigazione Cinese di proprietà statale, opera già un terminal container, lasciando presagire la partecipazione di imprese Cinesi. Gli analisti riferiscono che gli investitori potrebbero ottenere benefici essendo in condizione di operare in una Zona Economica Speciale, senza dover subire pesanti procedure burocratiche e risparmiando in termini di tempo per ottenere più di una dozzina di permessi e licenze necessarie per insediare un nuovo business. "Un regime fiscale stabile e vantaggioso potrebbe certamente essere di aiuto per superare qualsiasi dubbio a trasferirsi in Grecia", ha detto un consulente.

Ma lo stesso consulente ha aggiunto: gli investitori non faranno un solo passo in questa direzione fino a quando non sarà chiaro se la Grecia possa rimanere membro della moneta unica. Hatzidakis ha promesso che vari progetti infrastrutturali in fase di stallo a causa della crisi saranno presto riattivati. Partiranno nuovi progetti per la concessione € 5 miliardi per costruire e gestire un aeroporto a Creta, la più grande isola della Grecia che attira più di 3 milioni di turisti ogni anno.

I porti di Patrasso e Igoumenitsa nella Grecia occidentale, entrambi porte principali per il commercio con l'UE, dovranno essere modernizzati in modo da essere offerti in concessione come porti regionali nell'ambito del programma di privatizzazione in fase di revisione nel paese. Il Porto del Pireo sarebbe anche ampliato come base per operatori crocieristici del Mediterraneo.

Sviluppi porto di Pireo



Competitive advantages of the Port of Piraeus

- /// An advantageous geographic position on the crossroads of Asia-Africa-Europe.
- /// Adequate infrastructure facilities and natural deep draughts for the service of the largest container and car carriers.
- /// Operation under the free zone status type I.
- /// Operation of the container and car terminals on a 24-hour basis, 365 days per annum.
- /// Gradually differentiated tariff offering discounts for increased transshipment quantities of containers and cars.
- /// Competitive tariff for the storage of cargoes.
- /// A large number of feeder services with most of the main ports of the Mediterranean.
- /// Application of an integrated information system on the operations of the port.
- /// Operating under security conditions based on international standards and regulations (ISPS).
- /// Qualified and experienced staff



Atene nuovo hub europeo di Hp

Un accordo con Cosco e Trainose fa del Pireo lo snodo continentale per i prodotti della società americana. Il premier greco Samaras: migliaia di posti di lavoro.

01 Marzo 2013

Hp ha siglato un accordo per utilizzare come hub il terminal del porto del Pireo di Cosco e le adiacenti infrastrutture ferroviarie di Trainose per distribuire i propri prodotti nell'Europa centrale e dell'Est, nel Mediterraneo, nel Medio Oriente e in Africa.

L'accordo è stato salutato con vivo favore dal premier greco Antonis Samaras, che ne ha sottolineato il precipitato economico: creerà migliaia di posti di lavoro e darà una spinta alla competitività ellenica.

Per Samaras ci sono i presupposti affinché il Pireo possa diventare l'hub commerciale europeo.

Centrale all'iniziativa è proprio il tratto terminale verso il porto ateniese della rete ferroviaria commerciale implementata da Trainose, che punta verso i paesi balcanici, l'Austria, l'Ungheria e la Repubblica ceca.



Procedura di infrazione UE - Aiuti di Stato



SA.28876 Container terminal Port Piraeus & Cosco Pacific Limited

Member State:	Greece
Primary Objective:	Sectoral development
Legal basis primary:	Art. 107(3)(a) TFEU - Least developed regions Art. 107(3)(c) TFEU Certain econ. activities/areas
Sector:	H.50.2 - Sea and coastal freight water transport
Aid instrument:	Other Other forms of tax advantage Tax allowance Tax deferment
Case Type:	Ad Hoc Case
Duration:	from 30.09.2009
<hr/>	
Notification or Registration Date:	25.06.2009
DG Responsible:	Competition DG
Related Cases:	C21/2009 N168/2008 N169/2008
<hr/>	
	2012/NN
Decision on 11.07.2012:	Article 4(2) - decision does not constitute aid Article 4(4) - decision to initiate the formal investigation procedure
Decision Text:	Letter to the Member State - authentic language el
	Letter to the Member State - working language en [disclaimer]
Publication on 05.10.2012:	Official Journal: JOCE C/301/2012
<hr/>	
	2012/C





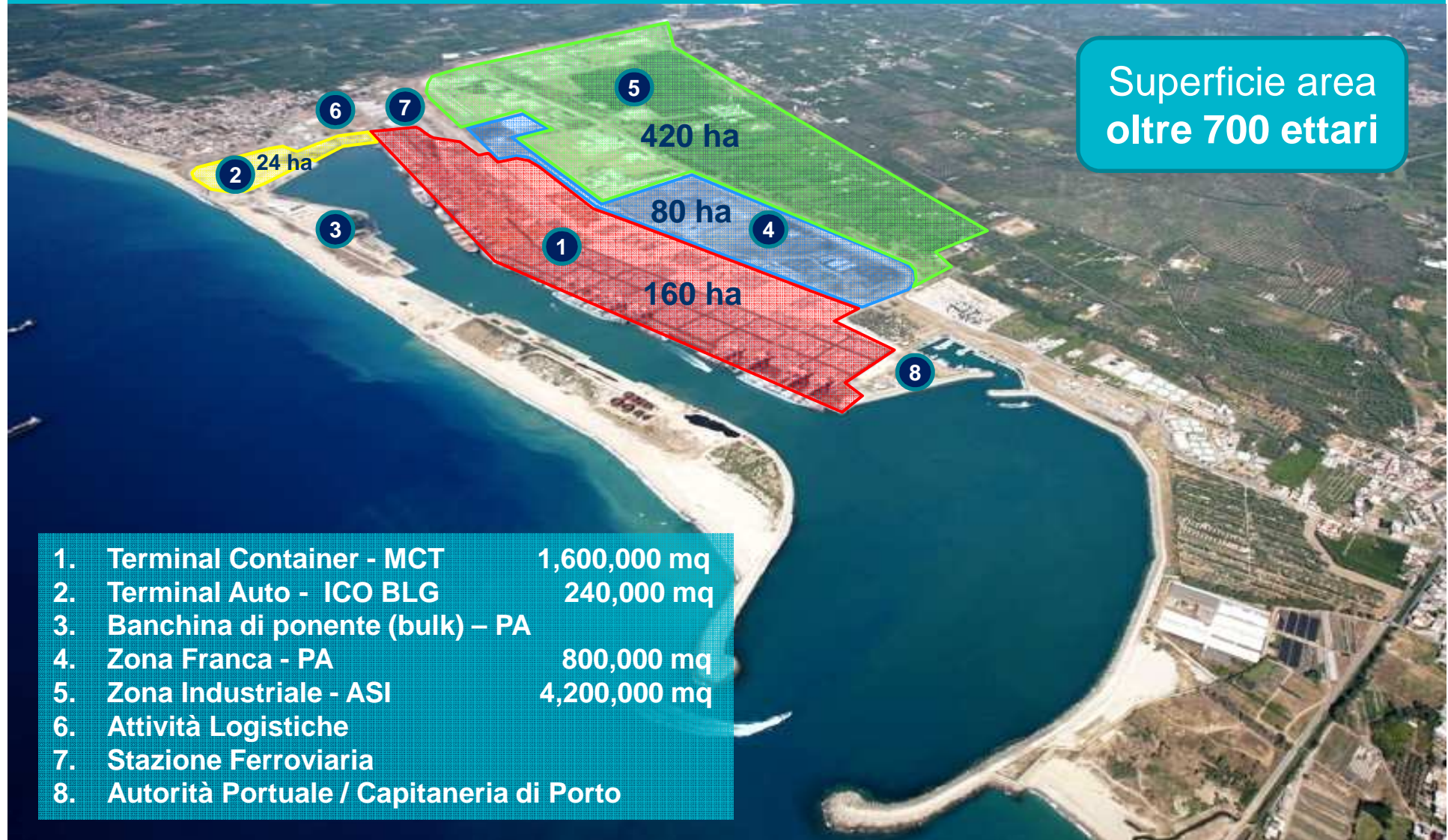
***ZONA ECONOMICA SPECIALE
GIOIA TAURO***



Sistema Logistico del porto di Gioia Tauro



Superficie area
oltre 700 ettari



- | | |
|---|--------------|
| 1. Terminal Container - MCT | 1,600,000 mq |
| 2. Terminal Auto - ICO BLG | 240,000 mq |
| 3. Banchina di ponente (bulk) – PA | |
| 4. Zona Franca - PA | 800,000 mq |
| 5. Zona Industriale - ASI | 4,200,000 mq |
| 6. Attività Logistiche | |
| 7. Stazione Ferroviaria | |
| 8. Autorità Portuale / Capitaneria di Porto | |

Zona Economica Speciale



700 ha

Zona Economica Speciale

un "Progetto realizzabile"



ONE FLAG TEAM SOUL



Condizioni per il successo



COSA

- **INCENTIVI FISCALI, NON LIMITATI AI SOLI VANTAGGI DI NATURA DOGANALE.**
- **ASSISTENZA FINANZIARIA PER L'ACQUISIZIONE DI TERRENI E/O LA COSTRUZIONE DI FABBRICATI, ETC..**
- **COSTI DEL LAVORO COMPETITIVI ATTRAVERSO INCENTIVI SULLA TASSAZIONE ED ONERI SOCIALI**

CHI

- **ADVISOR INTERNAZIONALE RESPONSABILE PER IL MARKETING DELLA ZONA ECONOMICA SPECIALE.**
- **"ONE-STOP SHOP CENTER" (SPORTELLO UNICO) PER SEMPLIFICARE LE PROCEDURE AMMINISTRATIVE.**

Corso burocratico



- **FILE APERTO**
- *Step successivo: LA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEVE NOTIFICARE L'UNIONE EUROPEA.*
- *Step successivo: L'UNIONE EUROPEA DEVE VERIFICARE I REQUISITI COME AREA A OBIETTIVO CONVERGENZA.*
- *Step successivo: IL PARLAMENTO NAZIONALE DOVRA' EMANARE LA LEGGE PER LA ISTITUZIONE DELLA ZONA ECONOMICA SPECIALE*



Art. 107.3 TFUE = Eccezioni discrezionali

Possono considerarsi compatibili con il mercato interno:

- a) gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione, nonché quello delle regioni di cui all'articolo 349, tenuto conto della loro situazione strutturale, economica e sociale;
- b) gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro;
- c) gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse;
- d) gli aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, quando non alterino le condizioni degli scambi e della concorrenza nell'Unione in misura contraria all'interesse comune;
- e) le altre categorie di aiuti, determinate con decisione del Consiglio, su proposta della Commissione.



Calabria: Zona ammissibile in base ai criteri stabiliti nell'Obiettivo di convergenza

Objective

- Regioni della convergenza
- Regioni in phasing-out
- Regioni in phasing-in
- Regioni dell'obiettivo 'competitività e occupazione'

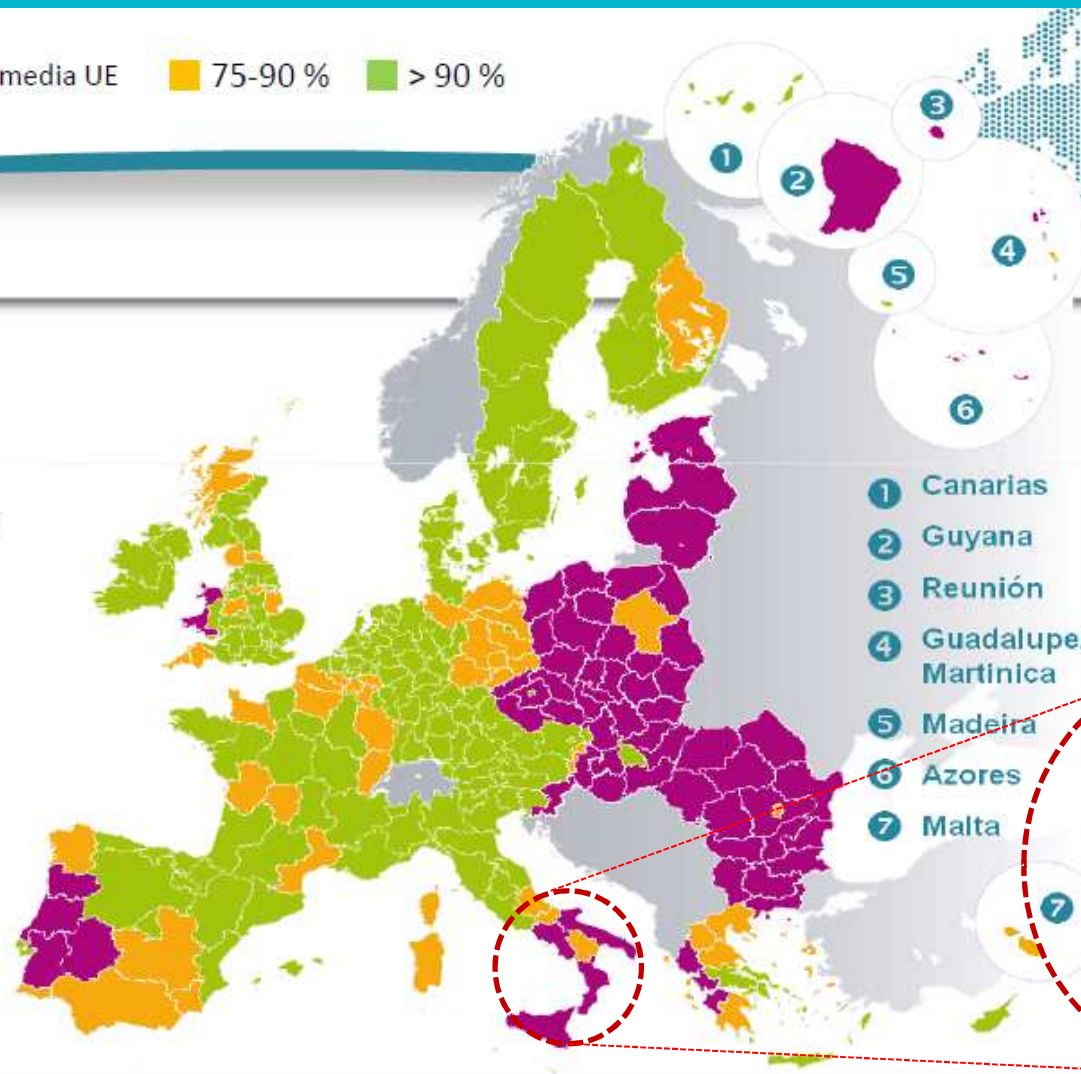
UE 2014-2020

Le regioni europee per categoria



PIL pro-capite ■ < 75% della media UE ■ 75-90 % ■ > 90 %

- Regioni meno sviluppate
- Regioni in transizione
- Regioni più sviluppate



Regione Calabria:

(ex obiettivo convergenza) classificata nella nuova programmazione tra le regioni meno sviluppate in Europa

UE - Interrogazioni Parlamentari



11 December 2012

Joint answer given by Mr. Rehn on behalf of the Commission

Written questions: E-008772/12, E-008553/12

The building of a healthy base to sustain economic recovery and growth are key policy objectives of the multilateral financial assistance program. In this context, a wide set of reforms are already being implemented with the aim to improve business environment, increase competitiveness and safeguard medium and long term sustainability of public finance developments.

Special Economic Zones can be established on the territory of MS and undertakings located therein can receive support, e.g. for new investment, as long as it granted according to EU rules, including state aid rules. In any case, the implementation of SEZ's requires significant administrative capabilities within host governments to ensure adequate regulation and facilitation(1). In the event that the creation of the SEZ's entails tax exemptions and other facilities, the adequate administrative capability will need to be established. At the same time, the risks of tax evasion and transfer pricing that would jeopardize budgetary revenue targets must be minimized.

The Commission services are currently undertaking a review of the experience with SEZ's. The Commission continues to promote horizontal measures aiming at improving the business environment across economic sectors and regions in Greece.

(1) In particular, the development of an appropriate legal, regulatory, and institutional framework is needed, including an efficient tax administration and labour inspectorate office.



Analisi handling portuale nel Mediterraneo



MOVIMENTAZIONE PORTI MEDITERRANEI - 56 Milioni Teus

(ANNO 2012)

● **PORTI DI TRANSHIPMENT** - 24 Milioni Teus

● **PORTI REGIONALI** - 32 Milioni Teus



● **PORTI REGIONALI CON QUOTE ELEVATE DI TRANSHIPMENT**

ONE FLAG
TEAM
SOUL

CS

Analisi handling portuale nel Mediterraneo



- **PORTI DI TRANSHIPMENT - 24 Milioni Teus** (ANNO 2012)
 - a) **TRAFFICO da/a PORTI REGIONALI - 20 Milioni Teus**
 - b) **RELAY TRAFFICO EXTRA MED (stima) - 4 Milioni Teus**



 **PORTI REGIONALI CON QUOTE ELEVATE DI TRANSHIPMENT**

ONE FLAG
TEAM
SOUL

CS

Analisi handling portuale nel Mediterraneo



● **PORTI REGIONALI (Import/Export) - 32 Milioni Teus (ANNO 2012)**

a) **SERVIZIO DIRETTO - 22 Milioni Teus**

b) **VIA HUB DI TRANSHIPMENT - 10 Milioni Teus**



 **PORTI REGIONALI CON QUOTE ELEVATE DI TRANSHIPMENT**

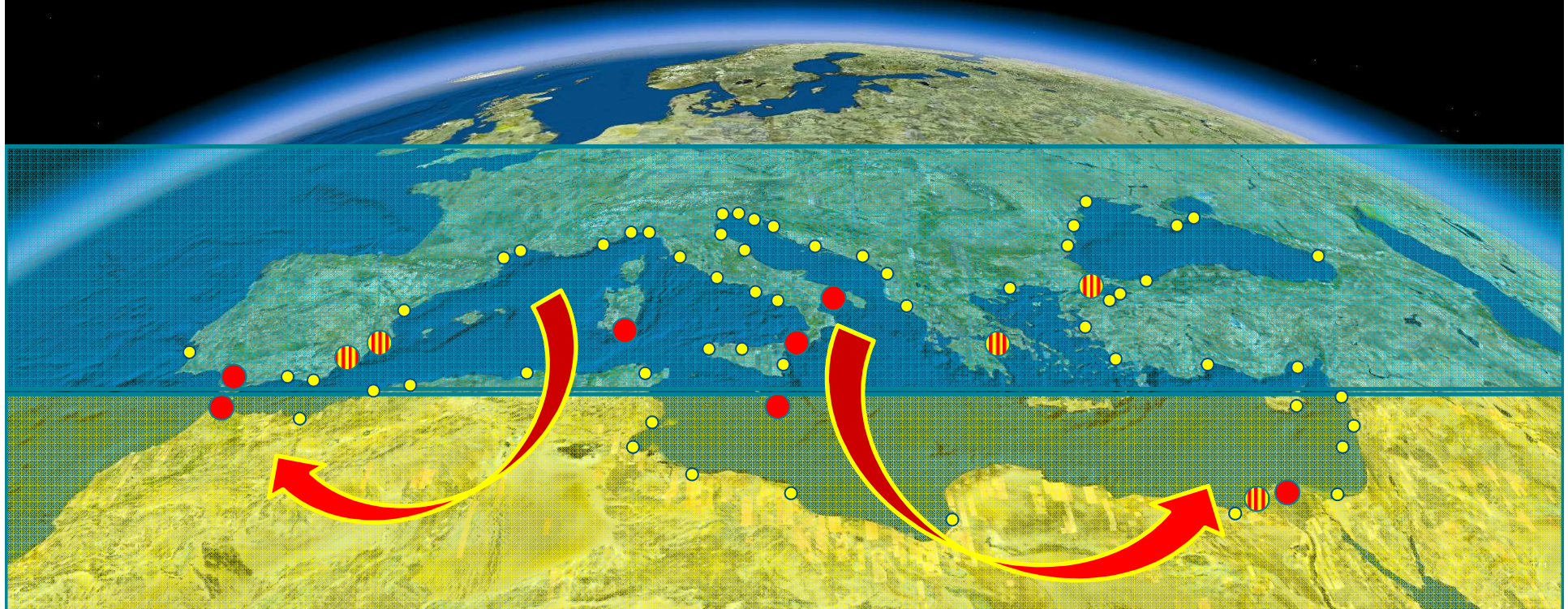
ONE FLAG
TEAM
SOUL

CS

Analisi handling portuale nel Mediterraneo



“ ... l’attuale traffico marittimo potrebbe in breve tempo essere interamente trasferito in porti non -EU, creando così una seria minaccia per la sicurezza degli scambi commerciali marittimi e per la continuità degli approvvigionamenti dei paesi Europei . I porti comunitari potrebbero raggiungere un punto di non ritorno dalla loro marginalizzazione”



Istituzione di zone economiche speciali per il trasbordo marittimo (UE - Interrogazione Parlamentare E-014146-13)



L'attuale crisi economica e finanziaria sta fortemente ostacolando la capacità dell'UE di mantenere la sua competitività in numerosi settori fondamentali. Il trasbordo marittimo, a causa del suo carattere globalizzato e volatile, è tra i settori più colpiti.

Inoltre, le condizioni commerciali favorevoli nei porti dell'Africa settentrionale stanno aggravando notevolmente il rischio di marginalizzazione dei porti europei, specialmente i porti del Mediterraneo che sono geograficamente più esposti alla concorrenza dei porti extra UE. Una percentuale significativa delle merci che entrano oggi nell'UE è trasbordata attraverso porti extra UE del Mediterraneo e si prevede che tale tendenza continuerà ad aumentare, in particolare alla luce del recente costante aumento delle dimensioni delle navi. La sicurezza della fornitura di merci nei paesi dell'UE è inoltre messa a rischio dalla pericolosa dipendenza da porti nodali extra UE. Per tale motivo è necessario migliorare il livello complessivo dei porti dell'UE di modo che corrisponda a quello dei porti extra UE mediante la creazione di «zone economiche speciali», che si sono dimostrate lo strumento più efficace per sostenere i porti di trasbordo extra UE e la logistica e le aree industriali connesse. Tale iniziativa, attuata al di fuori dell'UE, ha aumentato la competitività, ha creato vantaggi fiscali per le società attratte da minori oneri amministrativi, ha rafforzato il contesto aziendale e creato posti di lavoro attraendo gli investimenti esteri per le attività innovative e tecnologicamente avanzate.

Come dichiarato nella risposta congiunta del commissario Rehn a nome della Commissione dell'11 dicembre 2012, le zone economiche speciali (ZES) possono essere istituite sul territorio degli Stati membri e le imprese ivi situate possono ricevere aiuti, per esempio nuovi investimenti, purché siano concessi in conformità delle norme dell'UE, comprese le norme in materia di aiuti di Stato.

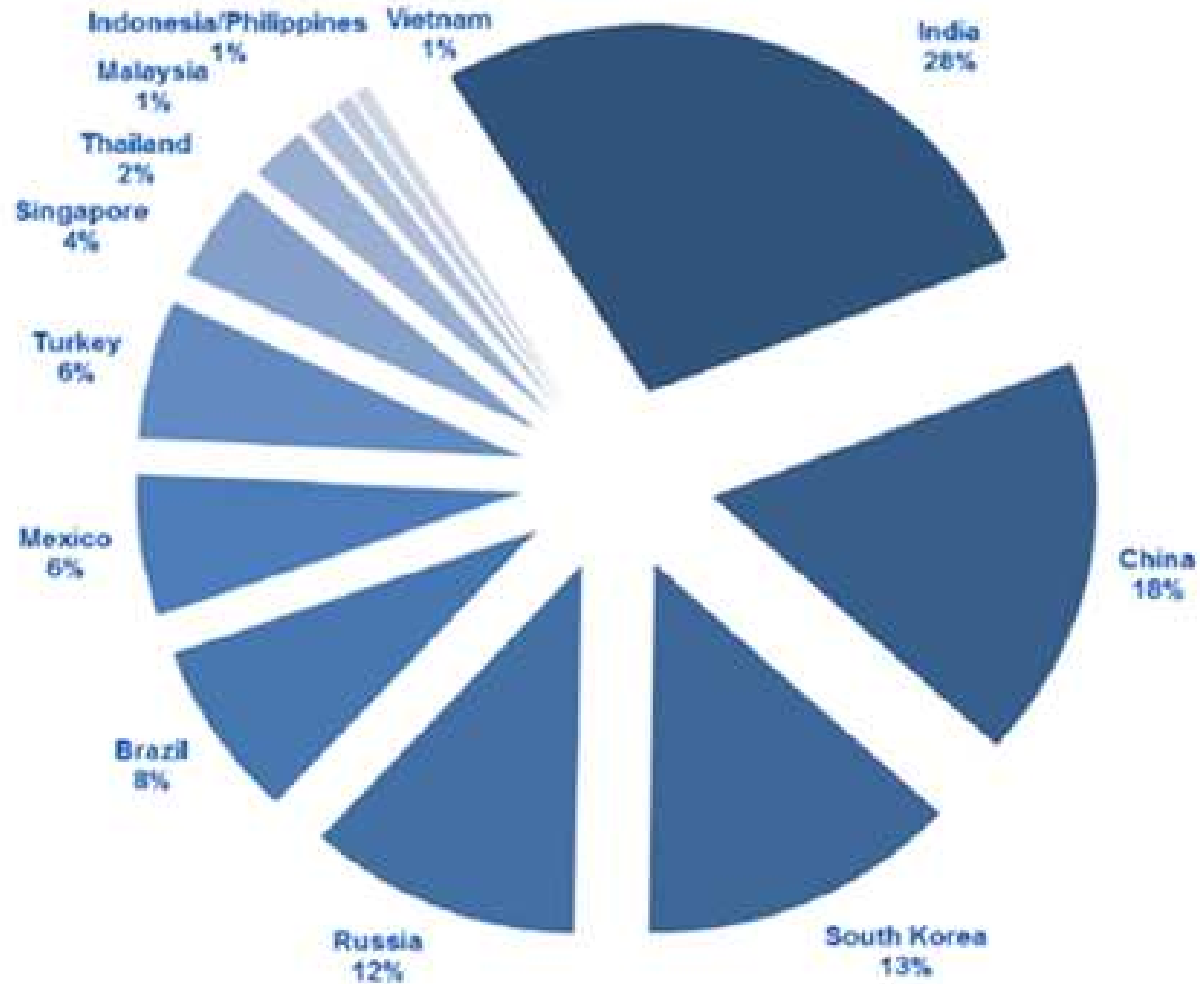
1. Alla luce del fatto che la Commissione sta esaminando l'esperienza acquisita con l'uso delle ZES, intende essa promuovere le ZES come strumento, fornendo consulenza agli Stati membri su come istituire le ZES sui loro territori?
2. Quali misure concrete intende la Commissione adottare al fine di porre fine alla marginalizzazione relativa al trasbordo? Mira la Commissione ad adottare iniziative in tal senso? Può essa fornire informazioni dettagliate su eventuali iniziative già adottate a tal scopo?
3. Concorda la Commissione sul fatto che istituire delle ZES nei centri di trasbordo del Mediterraneo avrebbe il duplice vantaggio di tutelare la catena di approvvigionamento europea e proteggere i posti di lavoro esistenti nei porti di trasbordo dell'UE, portando al contempo alla creazione di nuovi posti di lavoro nelle zone industriali e logistiche delle regioni che presentano tassi di disoccupazione elevati?

Interrogazione con richiesta di risposta scritta alla Commissione Articolo 117 del regolamento:

Pino Arlacchi (S&D) , Bogusław Liberadzki (S&D) , Vincenzo Iovine (S&D) , Victor Boştinaru (S&D) , Antonyia Parvanova (ALDE) , Knut Fleckenstein (S&D) , Marusya Lyubcheva (S&D) , Giommaria Uggias (ALDE) , Nuno Teixeira (PPE) , Luis de Grandes Pascual (PPE) , Spyros Danellis (S&D)



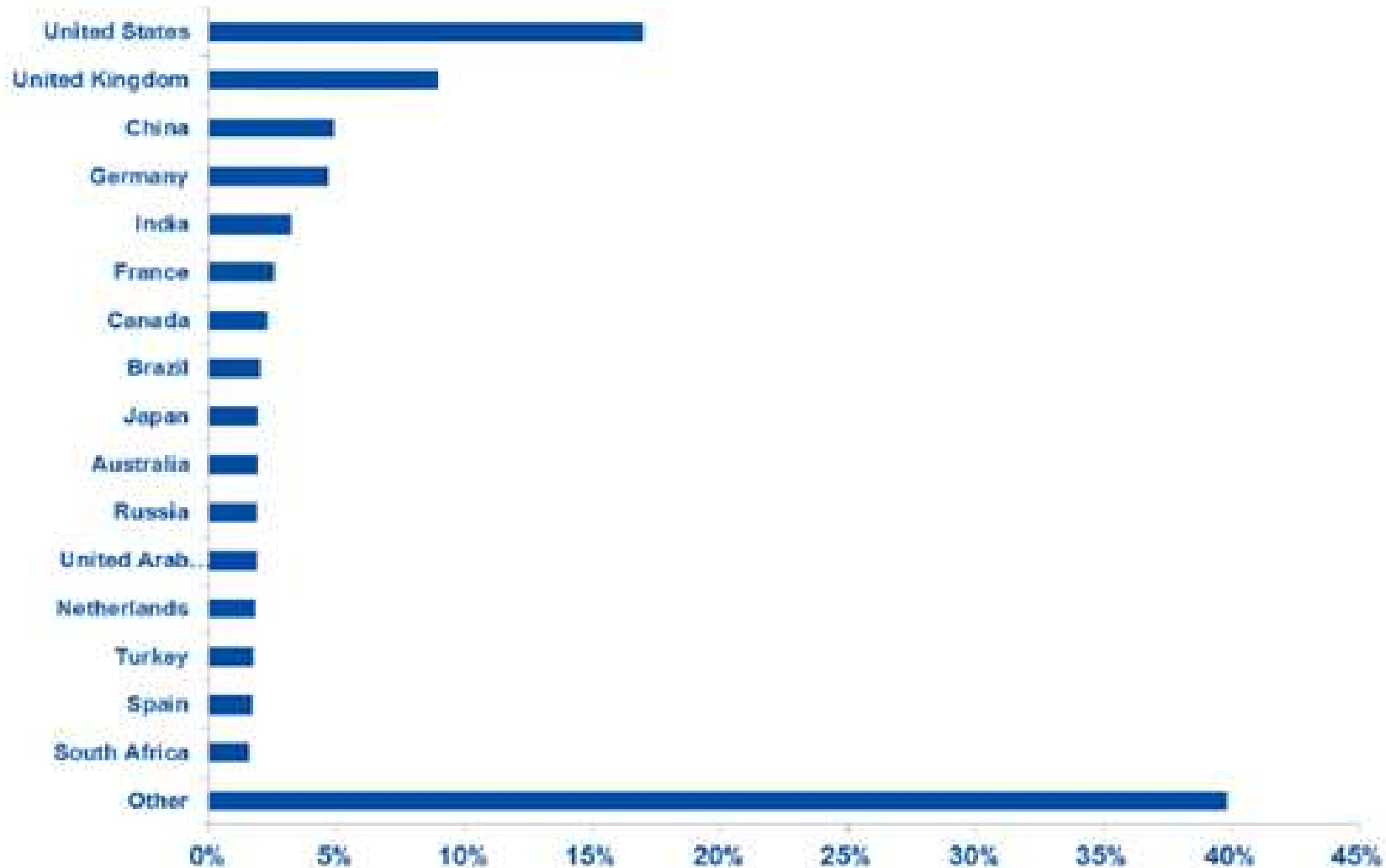
Origin Country of the Top 200 Investors



Source: Oxford Intelligence's IPA World, Ernst & Young's Global Investment Monitor and Company's website

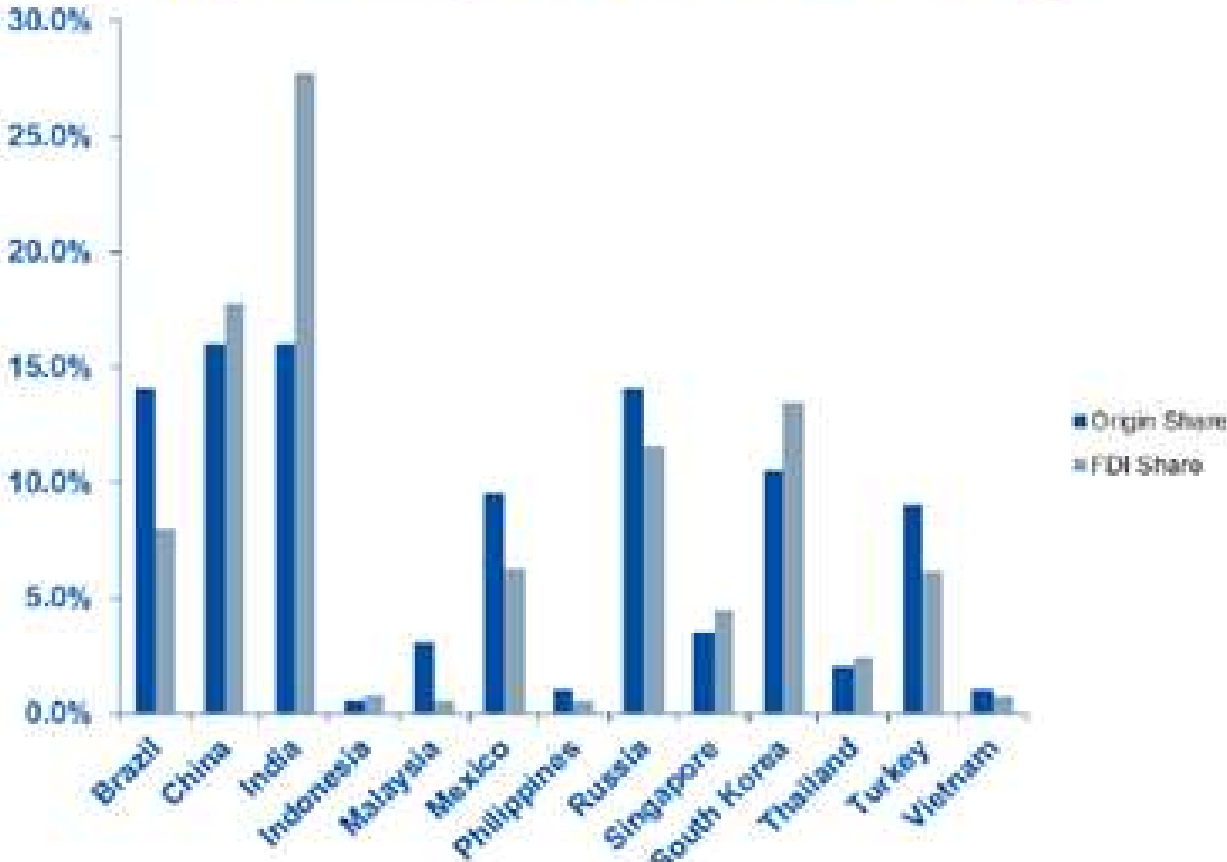


Top Destination Countries, 2009-2013



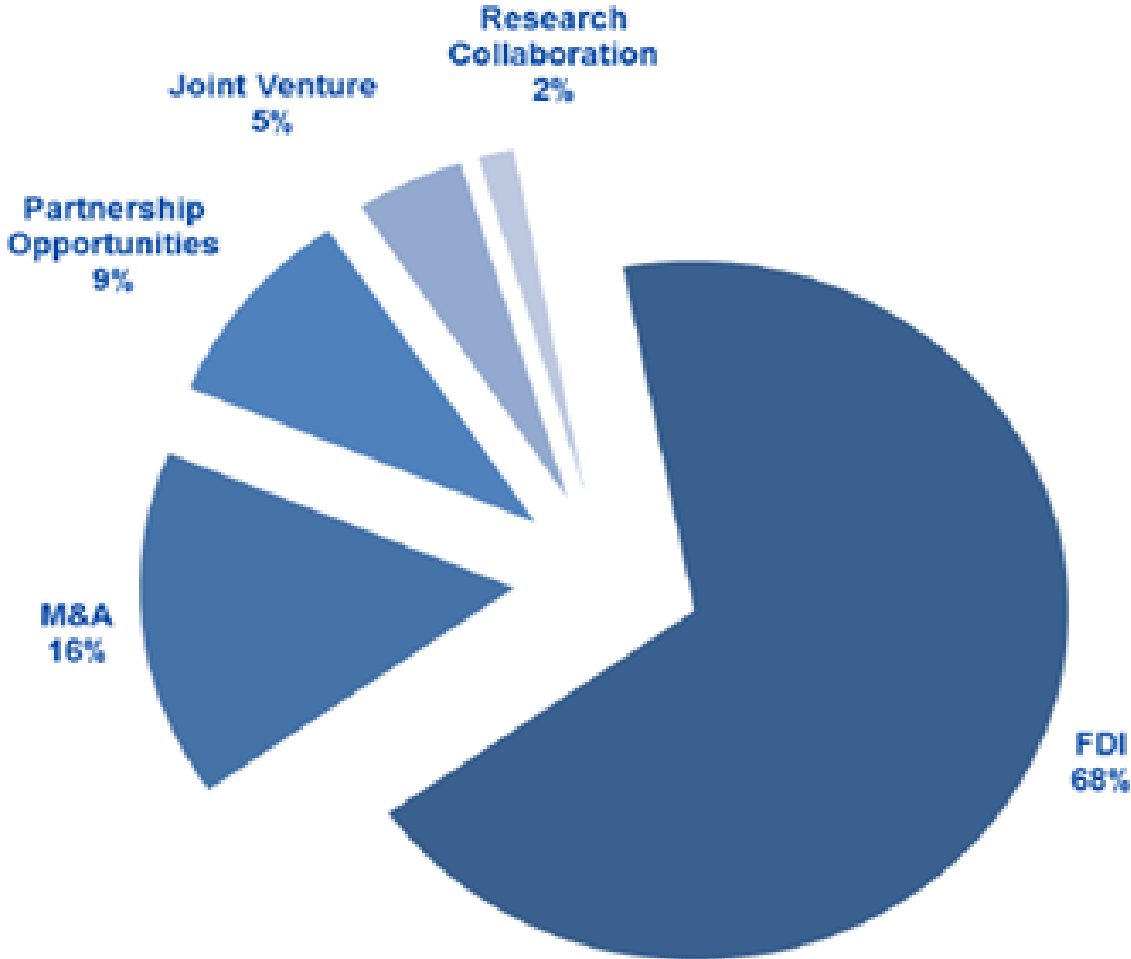
Source: Oxford Intelligence's IPA World, Ernst & Young's Global Investment Monitor and Company's website

Origin of Sample vs FDI Transaction Origin



Source: Oxford Intelligence's analysis 2013

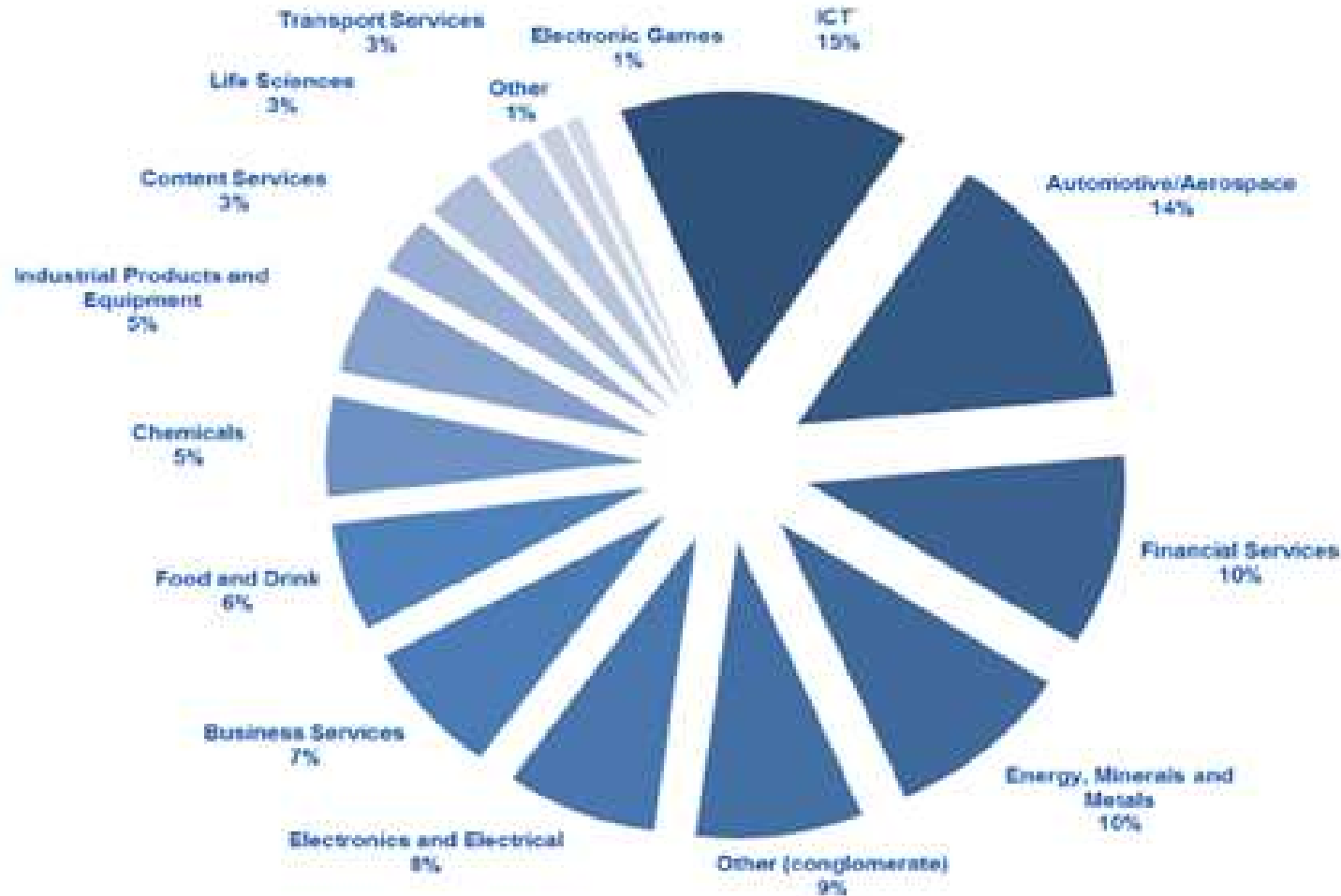
Investment Types, 2009 - 2013



Source: Oxford Intelligence's IPA World, Ernst & Young's Global Investment Monitor and Company's website



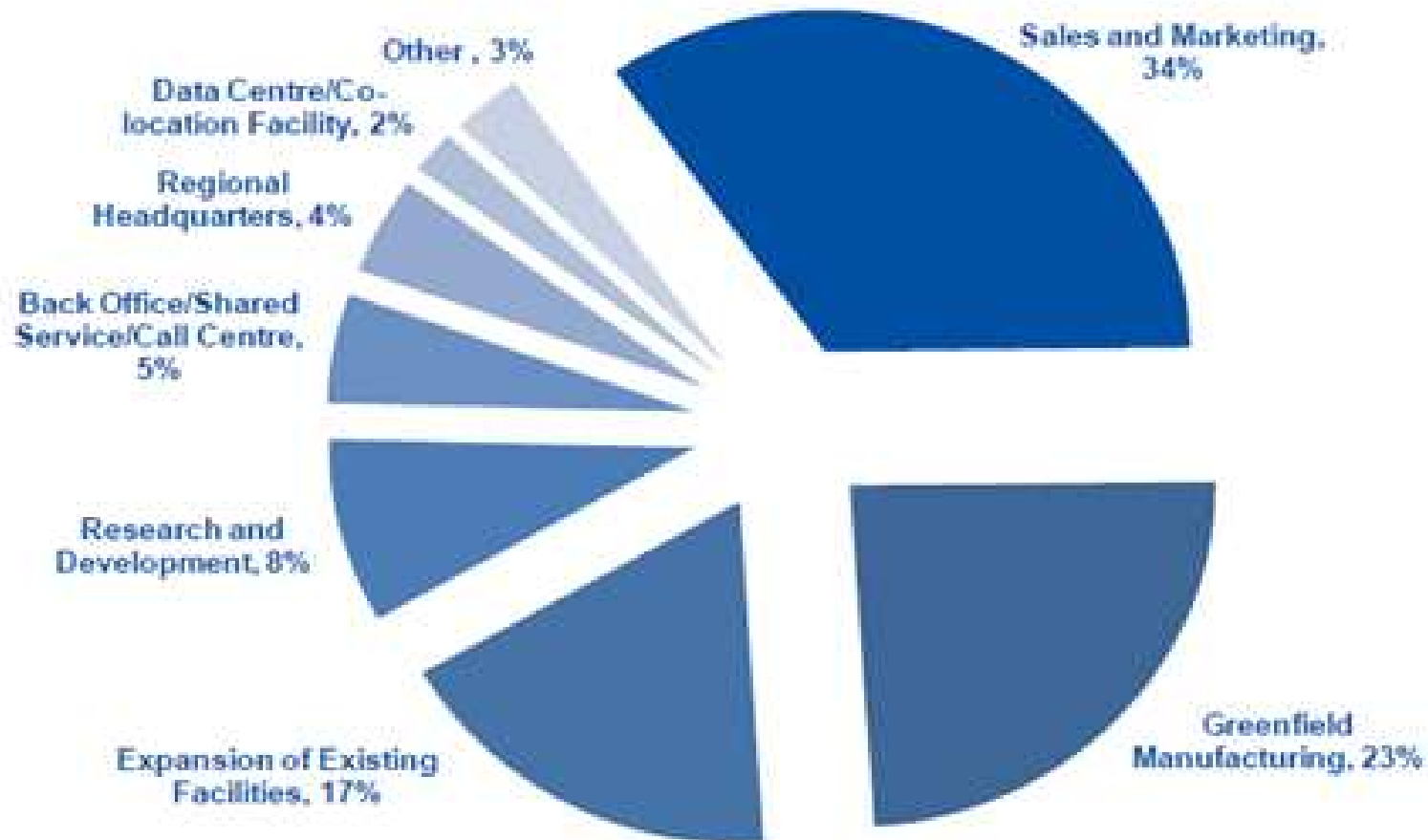
Investments by Sector 2009-2013



Source: Oxford Intelligence's IPA World, Ernst & Young's Global Investment Monitor and Company's website



Breakdown of FDI 2009-2013



Source: IPA World, EY European Investment Monitor powered by Oxford Intelligence and Corporate Websites

PORTO DI GIOIA TAURO



“UNICO NEL MEDITERRANEO”

ONE FLAG
TEAM
SOUL

CS