

SPECIALE SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE

«Napoli è finalmente pronta a ripartire»

Spirito: «Ma piano con gli annunci, a parlare saranno i fatti». Vicino il traguardo dei dragaggi

NAPOLI. Se, come si spera, verrà assegnata nei prossimi giorni la gara per i lavori di approfondimento dei fondali, a luglio potrebbero partire i dragaggi nel porto di Napoli, che finalmente dopo anni di commissariamento è a un passo dalla ripartenza, almeno dei lavori pubblici. Dunque l'escavo dei fondali, ma anche i collegamenti ferroviari e le altre opere attese da anni. «Ma a parlare - ammonisce Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale Napoli-Salerno - devono essere i fatti e non i proclami. Se saremo a una svolta lo misureremo da qui. Sui collegamenti ferroviari, dopo l'accordo con Rete ferroviaria italiana sulla capacità, abbiamo completato la manifestazione di interesse. Nei prossimi giorni lanceremo la gara per i collegamenti ferroviari tra il porto di Napoli e gli interporti di Nola e Marcianise. Ci sarà un'impresa che vincerà la gara e ci auguriamo che ci sia il numero massimo di collegamenti tra quelli che la rete ferroviaria ha messo a disposizione del sistema. Nel protocollo d'intesa con Rfi abbiamo a disposizione cinque

coppie di tracce giornaliere, che circoleranno di notte per il problema legato alla rumorosità. Metteremo ora a disposizione del mercato questa potenzialità e vedremo quale sarà la risposta delle imprese ferroviarie: mi auguro la massima possibile».

Napoli-Salerno: è iniziata l'integrazione, quali i primi passi?

«A Salerno è stato nominato il commissario, Francesco Messineo, che è anche segretario generale dell'Adsp. Si tratta della migliore garanzia per gestire il traghettamento verso la confluenza che avverrà a fine anno. Stiamo intanto cominciando a lavorare assieme, nel rispetto della autonomia finanziaria e gestionale».

Con la magistratura ancora al lavoro all'interno dell'Adsp, com'è il clima e quanto incide sull'operatività?

«L'opera della magistratura è preziosa e stiamo collaborando assieme, nel rispetto dei ruoli diversi, per migliorare i meccanismi di trasparenza e legalità che sono primari elementi di ogni corretta azione amministrativa. Di conseguenza, usciranno raf-



Il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito

forzati da queste vicende, con la barra diritta verso il conseguimento di parametri adeguati e coerenti, considerando il volume di investimenti che dobbiamo realizzare nei prossimi anni». **È sempre ottimista come all'inizio del suo mandato?** «Sono ottimista perché quando

si esprime un disegno di cambiamento e di innovazione, serve guardare avanti ai traguardi che ci attendono, e non alle sabbie mobili del passato, che ci renderebbero ancora prigionieri».

Logistica e Zona economica speciale per Napoli e Salerno: cosa significa per i due porti,

quali le prospettive e i progetti.

«Le zone economiche speciali sono un formidabile strumento per l'attrazione degli investimenti, e di conseguenza per il rilancio industriale e logistico. Il fatto che il governo abbia considerato i porti il perno di questa operazione è una decisione lungimirante, che implicherà responsabilità e determinazione per passare dal disegno normativo all'attuazione. In questo ci giochiamo un pezzo determinante del nostro futuro strategico. I porti di Napoli e Salerno, candidati a ospitare una delle Zes varate dal governo, avranno un'unità di gestione. Ora dovremo aspettare il lavoro del governo, che credo insieme alla Regione Campania, dovrà definire il perimetro esatto che sarà oggetto del decreto attuativo. Toca poi al ministro del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, fare l'intesa con il ministro dello sviluppo economico».

Dal rapporto presentato da Srm, il porto di Napoli esce ridimensionato nelle sue ambizioni, più uno scalo feeder che uno snodo per le meganavi, al-

meno nel traffico container. È per via della mancanza dei fondali o piuttosto al fatto di essere un porto troppo inurbato in città?

«Intendiamoci sul concetto di meganavi. Se parliamo delle unità di ultima generazione, oltre i 20 mila teu, non è il mercato che è coerente con la vocazione dei porti campani e con il dimensionamento del nostro sistema produttivo. Non saremo mai un sistema portuale di trasbordo. Se invece parliamo delle navi da 14 mila-16 mila teu, noi ci dovremo essere, e arriveremo. Quindi non si tratta di ridimensionare o sovradimensionare. Dobbiamo essere solo capaci di dimensionare correttamente».

Secondo lei Napoli potrebbe puntare di più a una funzione di collegamento tra Nord Europa e Nord Africa?

«Sì, perché questi collegamenti sono vitali. Aggiungo però le connessioni con le Americhe, che sono parte rilevante della nostra struttura di export-import. E infine, attraverso le connessioni col Pireo, manterremo un legame con la Via della Seta».

Dal 1871 con il mare che unisce.

DAL 1871 UNIAMO NAZIONI, CONTINENTI, PERSONE, CULTURE.
Il mare unisce e assicura da sempre la continuità degli scambi commerciali e culturali tra le nazioni e i continenti. La **Michele Autuori** è specializzata nei servizi per il trasporto marittimo, agente **Grimaldi Group Napoli** e leader nel Ro/Ro. I nostri clienti possono contare su un team di persone preparate, competenti e motivate a fornire il miglior servizio al miglior prezzo possibile.

michele autuori
shipping and forwarding agency

1871

reliable everywhere

michele autuori s.r.l. P.zza Umberto I, n° 1 84121 - Salerno - Italia
tel: +39 089 230311 - fax: +39 089 253101
autuori@autuori.it - http://www.autuori.it

INTERVIEW WITH THE PRESIDENT OF THE PORT SYSTEM AUTHORITY

Spirito: "Naples is finally ready to forge ahead"

"Talk is cheap, let the facts speak."
Dredging close to completion

If, as anticipated, in the next few days the tender is announced for the project of the deepening of the seafloor, the dredging work in Naples harbour could begin in July, which, following years of special administration, could signal the port's re-launch, or at least that of public works. Works to lower the seabed, then, but also rail connection works, along with other projects that have been at a standstill for years. "But enough talking," warns Pietro Spirito, president of the Naples-Salerno Port System Authority, "facts should point the way, not pronouncements. If we are at a turning point, we'll be the ones who determine it. Regarding the rail links, following the agreement on capacity with the Italian Rail network (RFI), we've finalized a letter of intent. In the next few days we will launch the request for tenders for rail links between the port of Naples and the Nola and Marcellanise dry-ports. The tender will be awarded to the

firm that wins the competition, and we hope that there will be the maximum number of links along the lines that the rail network has made available to the project. In the memorandum of understanding with RFI we've been assigned five return-runs per day, to be conducted at night due to noise-related problems. We will now open up this service to the market, and we'll see how the railway companies perform: I'm hoping for the best."

The integration of Naples-Salerno has begun, what are the initial steps?

"At Salerno the commissioner has been appointed, Francesco Messineo, who is also general secretary of the ADSP. This is the best guarantee to ensure a smooth transition to the amalgamation that will take place at the end of the year. We are starting to work together, while respecting financial and management autonomy."

With the prosecutor still conducting an investigation within the ADSP,

Special economic zones (ZES) are formidable tools for attracting investment

Pietro Spirito
Naples-Salerno port president

what's the climate and how has it affected your operation?

"The work of the judiciary is valuable, and we are working together, according to our different roles, to improve the mechanisms of transparency and legality, that are the essential elements of all administrative conduct. Consequently, we will emerge stronger from the ordeal; ready to forge straight ahead along a path of appropriate and consistent parameters, considering the volume of investments that we must make in the coming years."

Are you as optimistic as at the beginning of your man-



date?

"I'm optimistic, because when there's a push for change and innovation it's a good idea to look ahead to the goals we want to achieve, and not to the quagmires of the past in which we were trapped."

Logistics and Special Economic Zone status for Naples and Salerno: what does this mean for both ports, in terms of prospects and projects.

"Special economic zones (ZES) are formidable tools for attracting investment, and consequently for the re-launch of manufacturing and logistics. The fact that the government has assigned to the

ports a pivotal role in the process is a wise decision, and will require responsibility and determination to move it from the design-phase to full implementation. On this we're staking a decisive portion of our operational future. The ports of Naples and Salerno, which are slated for hosting one of the ZES spearheaded by the government, will be jointly managed. Now, we must wait for the government to do its part, which I believe consists, together with the Campania Region, in defining the exact area that will be the subject of the decree [for the creation of the special econo-

mic zone]. It is then up to the Minister of the South, Claudio De Vincenti, to work out an agreement with the Minister for Economic Development."

According to a report issued by Srm, the port of Naples should have more modest ambitions, more akin to a feeder stop than a mega-shipping hub, at least in regards to container traffic. Is that because of the lack of clearance depth, or rather because of its closeness to such a dense urban centre?

"Let's look at the concept of mega-ships. If we're talking about the latest generation vessels, over 20,000 TEU, that's not the market segment that would be consistent with the vocation of our ports or the size of our production system. We will never be a transshipment port system. But if we're talking about ships from 14,000 to 16,000 TEU, that's an achievable aim. So it's not a question of scaling down or up [our ambitions]; we just have to find the right measure."

Do you think Naples should strive to be more of a link between North Europe and North Africa?

"Yes, because those are vital links. But I'd like to also include our connections with the Americas, which play a major part in our export-import structure. And, last but not least, through connections with Piraeus, we will maintain a link with the Silk Road."

QUESTIONARIO. «BENE LA CURA DEL FERRO, MA IL SERVIZIO GARANTISCA ECONOMICITÀ»

«Manca ancora la giusta remunerazione»

Bucci (Terminal Flavio Gioia): «Questo è un problema dell'intero comparto marittimo»

NAPOLI. Qual è lo stato di salute del porto, secondo il suo punto di osservazione?

«Sicuramente lo stato di salute del porto di Napoli - risponde Roberto Bucci, presidente del consiglio di amministrazione del Terminal Flavio Gioia - dopo anni di immobilismo e assenza di strategia di sviluppo derivanti dal lungo periodo di commissariamento, non può ritenersi soddisfacente, ma bisogna riconoscere che le varie categorie professionali e imprenditoriali hanno dato il massimo per limitare i danni derivati. Allo stato siamo fiduciosi che finalmente con la nomina di Pietro Spirito a presidente dell'Autorità di sistema portuale potremo riscontrare la volontà e la capacità decisionale necessarie per recuperare il tempo perduto, sia per i dragaggi che per la rivalutazione degli spazi».

Quali sono le prospettive per la portualità campana?

«Spirito sta dimostrando la massima attenzione sia per Napoli che per Salerno: il presidente sostanzierà e rafforzerà l'efficienza di entrambi i porti a beneficio di tutto l'entroterra campano e del Sud Italia in termini di competitività e qualità dei servizi».

La sua azienda come sta af-



Il porto di Napoli

frontando le importanti sfide della formazione e della digitalizzazione?

«Da anni la Tfg persegue una politica di adeguamento e miglioramento delle proprie prestazioni con investimenti per operare in sicurezza e competitività. Diamo la massima importanza sia alla formazione che alla digitalizzazione, e siamo impegnati ad

affrontare queste nuove sfide implementando i nostri sistemi. Purtroppo tutto il comparto marittimo soffre per la mancanza di una giusta retribuzione del capitale investito».

Che cosa si aspetta dai vertici della nuova Autorità di sistema portuale?

«L'efficienza del pubblico deve essere di sprono per il pri-

vato, e solo collaborando insieme possiamo guardare al futuro con maggiore fiducia e serenità. Pur coscienti dell'estrema complessità dell'attuale situazione, confidiamo nella serietà e nell'impegno del presidente e del segretario generale Francesco Messineo, e di tutta la squadra dell'Adsp».

Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, punta molto sul trasporto su rotaia: quali sono le potenzialità del territorio campano?

«Al momento le potenzialità sono limitate, ma tutti insieme dobbiamo sostanziare un atto di fede nel futuro iniziando con gradualità i collegamenti ferroviari per i retroporti di Nola e Marcellanise, accettando di condividere i relativi sacrifici diretti allo sviluppo del ferro dal porto di Napoli. L'operatore che si aggiudicherà i collegamenti, purché ottenga dai terminalisti napoletani, o da qualsiasi altro soggetto, la garanzia del carico, dovrà realizzare l'economicità del servizio - prerequisito essenziale per sviluppare un traffico su rotaia. Sicuramente con la Nuova Darsena le possibilità saranno maggiori e quindi è essenziale iniziare».

LO STUDIO

Russia-Campania asse sempre forte

«Non solo export agroalimentare: il futuro è l'avviamento di produzioni»

«L'interscambio commerciale tra Italia e Russia nel primo trimestre, e anche nel quarto e quinto mese, è aumentato di circa il 30% mentre l'export italiano si attesta a un +28%»: a riferirlo è il presidente di Banca Intesa Russia, Antonio Fallico, a Napoli per un'iniziativa di un'associazione che presiede. Commentando gli ultimi dati Istat che indicano una ripresa economica del Mezzogiorno, superiore a quella del resto del Paese, Fallico ha affermato che «Napoli e la Campania possono avere un ruolo ancora più importante, attraverso comparti quali, soprattutto, nei rapporti bilaterali, l'agroalimentare. Non solo nell'export, ma anche nell'avviare produzioni, come hanno fatto molti campani in Russia. Quindi, non Made in Italy ma made with Italy». Fallico ha aggiunto che «la seconda eccellenza è quella manifatturiera, quella dell'alta moda; la numero tre è il campo aerospaziale, a Caserta, dove c'è Telespazio di Finmeccanica che con la Russia sta collaborando». In merito alla questione delle sanzioni, il presidente di Banca Intesa Russia, ha evi-



denziato che «toccano solo alcuni comparti ma non il vino, la pasta, settori dove c'è un'eccellente tradizione». «Non bisogna preoccuparsi delle sanzioni, facciamo finta che non ci sono», il suo invito. Il governo per il Mezzogiorno, con Industria 4.0, che incentiva le aziende, nel Sud che ha «molte start up attive in questo settore», «sposa bene» la sua azione con le misure avviate dalla Russia «proprio nel campo dell'innovazione, la cosiddetta economia digitale. Queste due cose possono andare insieme e sviluppare una collaborazione eccezionale tra i due Paesi».

ACCSEA'S FREIGHT FORWARDERS

“Unity is needed between Naples and Salerno”

Giamberini: “We hope that the Customs Agency in Rome will pay attention to the staffing problem”

“Campania’s shippers are in a difficult moment, with traffic stalled, as the result of four years of port governance by commissioners,” the president of ACCSEA (The Campanian Association of Carriers, Forwarders and Road Hauliers), Ermanno Giamberini, explained. Giamberini is the owner of the freight forwarding company Con.Tra spa. “But the message that I want to send,” he continued, “is a message of optimism.”

Campania has enormous potential. The conditions for a turnaround are present.” The port of Naples has remained

governed by commissioners for years, awaiting a reform of the port that never came. In the meantime, the problems have accumulated because development projects lacked the support to be carried to completion. Finally, last year the reform was approved with the creation of the Port Authority of the Central Tyrrhenian Sea, which combines the ports of Naples and Salerno. Minister Graziano Delrio appointed Pietro Spirito as president. The merger with

“President Spirito has done well. Being from Naples, he has rolled up his sleeves and attacked the problems with “spirit””

Salerno was postponed until the end of 2017 and the secretary of the new Authority, Francesco Messineo was sent to lead the port of Salerno as a commissioner. Messineo was previously general secretary in Salerno and then the president of the Port Authority of Marina di Carrara.

Giamberini insisted, “President Spirito, who was appointed in December, has done well. Being from Naples, he has rolled up his sleeves and attacked the problems with “spirit.” I heard him recently, he encouraged the port communities of

Naples and Salerno to pursue maximum unity. It is a goal that is already among the planning objectives of our association, ACCSEA, which is regional in scope. Naples and Salerno are a single system, we must be convinced of it.” Giamberini has been the president of the association since December 2016. His father was a shipping agent at Fimmare, the family has been in the port sector for five generations. The president emphasises his double affiliation: train-



The port of Salerno

ing is in Naples, but the main headquarters of his company, Con.Tra spa, is in Salerno. “I belong to both communities, this has helped me.”

What are the most important problems that the port must face? “There has been no action on two strategic projects; the excavation of the channels to make conditions at the container terminal acceptable, and the construction of the Darsena di Levante Wharf. At this time, there is a wave of activity

that gives me some hope. On one hand, President Spirito is moving forward the necessary interventions quickly, dredging being the most immediate need. On the other hand, the private sector associations are led by a new generation of businessmen from companies with a long tradition in the port.”

The traffic figures for the port also provide some reason for hope. Giamberini reported the latest data on Campania’s exports: “Campania is growing more than

the rest of Italy, with a +9% growth rate in 2016, following the good results of +3.5% in 2015. Productive companies are showing signs of a recovery, after losing about 30% from 2010 because of the economic crisis. The coordination of the Port System Authority will help the port’s service operators to support this recovery.” The port reform, which is based on the national plan for logistics, pushes for the creation of regional and super-regional systems. Cam-

pania, in addition to the two ports, has two freight villages, Nola and Marcellanise, which experienced difficulties during the economic crisis. Giamberini believes that both are useful and have much to offer the regional economy. It is not yet clear what the orientation of the Authority will be. “A rail service from the port to the freight villages will start up soon. The Port System Authority will soon announce the tenders. It has not yet been determined whether the service will call at one or both freight villages. In Salerno, unfortunately, the rail junction no longer exists, because it interfered with road traffic in the city. In a virtuous system, the presence of two ports and two freight villages would not be redundant, but could offer an opportunity, if healthy competition were to develop.”

The forwarders are also asking for the problem of container inspections to be resolved: The latter are slowed down by the lack of public sector personnel. “We hope that the Customs Agency in Rome will pay attention to the staffing problem, because the local offices are looking to resolve the situation, but aside from good will, they have very little to go on because of the lack of resources.”

CIRO RUSSO (FAI)’S PLEA TO PRESIDENT SPIRITO

“The port of Naples is undervaluing the role of road haulage”

“I am aware of the importance of rail. But the changeover from one modality to another can be made whenever it is convenient”

“Road haulage is a strategic sector of the economy of Campania,” says the FAI Naples chief, explained. He added, “We would also like the new president of the Port System Authority of the Central Tyrrhenian Sea to understand that.” The president of the new authority, which combines the ports of Naples and Salerno, Pietro Spirito, came up through the freight sector of Ferrovie dello Stato [i.e. the Italian State Railroads]. Russo insisted, “We do not understand clearly what the new president’s guidelines are. Previously, the various commissioners who took office had clear ideas about the role of road haulage, the strategic importance of this sector for the port.”

At issue is the Authority’s industrial plan, which was introduced a few months ago and which Russo stamped as “merely a copy of old commonplaces.” The subject of the dispute is the railways. “I am aware of the importance of rail freight transport. But the changeover from one modality to another can be made whenever it is convenient. With the current container terminal [editor’s no-



The port of Naples

te: Conateco] it makes no sense to aim to develop rail traffic. The discussion will be different when the terminal at the Darsena di Levante

Wharf is built, which is planned for 2019-2020. Then the port of Naples will change its form and become a great hub for transshipment.”

Over 5,000 road hauliers are actively operating in Campania in all sectors. Among these there are about 60 companies whose businesses are focused on the port, with a fleet of a few hundred units. Russo continued, “It is a strategic and diversified asset. We have confidence in President Spirito. But we would like him to understand how important road haulage is. It is right to develop the railway, but one shouldn’t send the message that rail is the solution to all our problems and that road haulage is a problem. Road haulage is not against the railway.”

Another important question for road hauliers is the matter of the dredging of the channels so that they can receive larger size ships. Some companies have left Naples in recent years because the ships used today on the Mediterranean are too large to enter the port. “The work has been stopped for years, we are anticipating their completion. The local governance is not entirely to blame for this delay, as the bureaucracy is complex. But it seems natural to me that after 40 years one should be

able to perform maintenance on the channels, but environmental obligations are preventing it.” Dredging would enable traffic to start up at the two container terminals again, the larger Conateco Terminal (MSC Group) and the smaller Flavio Gioia Terminal (Bucci Family). But channel depths aren’t the only problem facing the terminals. Last year, Conateco was shut down by a protest by road hauliers, who were complaining about the slow speed of its operations. “We were wasting too much time waiting in line at the entrances. We expected the terminal to be organised and this is why we stopped the import and export traffic at Conateco. After the protests, the mechanical equipment was replaced and the situation improved. But problems are starting up again now with the peak-level summer traffic. The terminal in Salerno, which took part of the traffic from Naples, also has a facility that is insufficient and which generates waiting lines.”

Russo also asked that the terminals diversify their clientele. In particular, Co-

nateco is strongly tied to traffic from the container carrier company which is its main stakeholder, MSC. “We expect container traffic in Naples to grow and other companies could also appear at this important hub. I am an optimist, the port has an important history, and it can relaunch itself with dredging and through the actions of the new president.”

The situation is looking less optimistic for Campania’s two freight villages, Nola and Marcellanise. According to Russo, other areas closer to the ports and linked by roads can serve the docks. “The port of Naples has a high quality cargo storage area thanks to the road haulage companies that also do warehousing. Their activities are like a pair of lungs for the port. The freight villages, on the other hand, were built on the basis of real-estate logic. They are not much used, and I do not know if they will be in the future. One must just think that there will be three times as much space for containers at the Darsena di Levante Wharf than there is now. At that point I do not know if the freight villages will be useful.”

L'APPELLO DEL RESPONSABILE LOCALE DELLA FAI

«Napoli sottovaluta il ruolo delle aziende dell'autotrasporto»

Russo mette nel mirino il piano dell'Authority troppo sbilanciato a favore della ferrovia

NAPOLI. «L'autotrasporto è un settore strategico dell'economia campana», spiega **Ciro Russo**, responsabile della Fai di Napoli. Che aggiunge: «Vorremmo che lo capisse anche il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale». Il presidente della nuova Authority, che riunisce i porti di Napoli e Salerno, è **Pietro Spirito**, cresciuto nel settore merci delle Ferrovie dello Stato. «Non capiamo bene - afferma Russo - quali siano le linee guida del nuovo presidente. In precedenza i vari commissari che si sono succeduti avevano ben chiaro il ruolo dell'autotrasporto, il peso strategico che questo settore ha per il porto». Nel mirino c'è il piano industriale dell'Authority, presentato alcuni mesi fa e bollato da Russo come «fotocopia di vecchi luoghi comuni». Il capitolo contestato è quello che riguarda le ferrovie. «Sono consapevole dell'importanza del trasporto delle merci via treno. Ma il cambio di modalità si fa quando convie-

ne. Con l'attuale terminal container (Conateco, ndr) non ha senso puntare sul ferro. Il discorso sarà diverso quando verrà realizzato il terminal alla darsena di Levante, previsto per il 2019-2020. Allora il porto di Napoli cambierà forma e diventerà un grande hub di transshipment». In Campania operano oltre 5 mila autotrasportatori attivi in tutti i settori. Fra questi ci sono circa 60 imprese che vivono sul porto, con un parco veicoli di alcune centinaia di unità. «Si tratta - afferma Russo - di un asset strategico e variegato. Noi diamo fiducia al presidente Spirito. Ma vorremmo che capisse quanto è importante l'autotrasporto. E' giusto sviluppare la ferrovia, ma non si deve mandare il messaggio che il treno sia la soluzione a tutti i problemi e che l'autotrasporto sia un problema. L'autotrasporto non è contro la ferrovia». Altra questione importante per gli autotrasportatori è quella del dragaggio dei fondali, per adeguarli a navi di di-

mensioni maggiori. Alcune compagnie hanno lasciato Napoli negli ultimi anni perché oggi sul Mediterraneo vengono utilizzate navi troppo grandi per entrare nello scalo partenopeo. «Da anni i lavori sono fermi, ci aspettiamo che vengano completati. La colpa di questo ritardo non è tutta della governance locale, la burocrazia è complessa. Ma mi pare naturale che dopo 40 anni si possa effettuare una manutenzione dei fondali, invece i vincoli ambientali lo impediscono». I dragaggi farebbero ripartire i traffici dei due terminal container, quello maggiore di Conateco (gruppo Msc) e quello minore del Flavio Gioia (famiglia Bucci). Ma per i terminali fondali non sono l'unico problema. Lo scorso anno il Conateco fu bloccato per protesta dagli autotrasportatori, che lamentavano la lentezza delle operazioni. «Passavamo molto tempo in fila ai varchi. Ci aspettavamo che il terminal si organizzasse e per questo abbiamo fermato i traffici in import e in export



Un mezzo pesante in banchina

del Conateco. Dopo le proteste sono stati rinnovati i mezzi meccanici e la situazione è migliorata. Ma adesso, con il picco estivo, ricominciano i problemi. Anche il terminal di Salerno, che ha preso parte del traffico di Napoli, ha una struttura insufficiente che genera code». Ai terminal, Russo chiede anche di diversificare la clientela. In particolare il Conateco è molto legato al traffico della compagnia portacontainer del socio di riferimento, Msc. «Ci aspettiamo che il traffico di contenitori a Napoli cresca e che anche altre compagnie possano affacciarsi in questo hub così importante. Io sono ottimista, lo scalo ha una storia importante e può rilanciarsi coi dragaggi e con l'azione del nuovo presiden-

te».

Meno ottimista il quadro per quanto riguarda i due interporti della Campania, Nola e Marciacise. A servire le banchine, secondo Russo, sono altre aree più vicine ai porti e collegate via strada. «Il porto di Napoli ha un retroporto di qualità grazie alle imprese di autotrasporto che fanno anche stoccaggio. La loro attività fa da polmone allo scalo. Gli interporti invece sono stati costruiti con logiche immobiliari. Non sono molto utilizzati e non so se lo saranno in futuro. Basta pensare che i container nella darsena di Levante avranno il triplo degli spazi rispetto a quelli che hanno oggi. A quel punto non so se gli interporti saranno utili».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

STICCO (STICCOSPED)

«Il nostro porto? Per adesso più speranze che prospettive»

NAPOLI. Qual è lo stato di salute del porto, secondo il suo punto di osservazione? «Dopo anni di mancanza di decisioni, si può affermare che fino a oggi nulla è cambiato sullo stato di salute - risponde Antonio Sticco, presidente della Sticcosped e fra i maggiori esperti di logistica - ma bisogna aggiungere che sono iniziate le cure. Come imprenditore spero che queste portino ai migliori risultati».

Quali sono le prospettive per la portualità campana? «Oggi parlerei di speranze, e non di prospettive. Le prospettive sono da verificare in corso d'opera».

La sua azienda come sta affrontando le importanti sfide della formazione e della digitalizzazione?

«Già da due anni la mia azienda lavora su questi temi, stiamo soltanto investendo, non si riscuotono ancora risultati apprezzabili».

Che cosa si aspetta dai vertici della nuova Autorità di sistema portuale?

«Una sola risposta: "sistema", coordinamento tra i vari soggetti impegnati nel porto; "Sportello Unico"; Organizzazione del polo terminalistico; coinvolgimento di tutti gli operatori; tempi e costi a livello europeo, con gli auguri che il presidente Pietro Spirito riesca a vincere questa difficile sfida».

THE PRESIDENT OF ASSOAGENTI

Sorrentini: "The port reform has restarted traffic"

"But the institutions and the operators must collaborate. I believe that this aspect must not be neglected"

The implementation of the port reform in Campania has become a driver of renewed growth for the maritime sector. This is the determining change that has resulted in a change of scene in terms of numbers and development according to Assoagenti Campania.

Assoagenti Campania President Stefano Sorrentini said, "If we think about the data and conditions in general before 2016, our judgement on the state of health of Campania's sector could be rather positive based on the data recently released by the Port System Authority of the Central Tyrrhenian Sea, concerning traffic recorded in the first quarter of 2017. These data confirm the reversal of the trend, which began the previous year and the following correction towards growth again. In my opinion, the downright comforting part is that Campania is leading Italy in the implementation of the port reform."

The Port System Authority of the Central Tyrrhenian Sea was the first of Italy's AdSPs [i.e. port system authorities] to form its management bodies, with the appointment of President Pietro Spirito and



The port of Naples

General Secretary Francesco Messineo, the formation of the Management Committee and the Maritime Resources Partnership Meeting. The management bodies, which have been on the job for months, approved the three-year operational plan. These facts are appreciated by the operators, considering that until a few months ago, the most im-

portant port in Campania was governed by commissioners and the process of establishing these management bodies called for by the port reform has not yet been completed in many other regions of Italy. The logic of the structure established by the reform law, whose goal is to create a system for Italian ports with smaller systems inside

it, has been implemented most rapidly in Campania. Assoagenti is not hiding the fact that there is no shortage of problems. "The regional objectives to be achieved in the medium term," Sorrentini pointed out, "are in my opinion the following: the completion of infrastructure investment projects; the impro-

vement of the synergies between port and freight village, port and airport, and port and city; the improvement of efficiency within the port system; the verification of industrial plans and investments linked to concessions. All these aspects are quite clear to the operators and the AdSP management bodies; and the first months of activity of the management bodies have been focused precisely on these matters." The AdSP is conducive to engagement by the operators. The partnership organisation has already met several times to discuss proposals for initiatives for the development of the port. At the invitation of Assoagenti, the General Secretary of the AdSP, Messineo, recently met with the shipping agents to explain the state of progress on the infrastructure projects and to discuss the most important problems. The meeting was very much appreciated by the operators. The President of Campania's shipping agents emphasised, "The time frames to completion for public interventions will not be short, even when procedures start out in a timely manner; however, it cannot be denied that major

projects require long time frames. On the other hand, after years of government by commissioner and with the completion of a fully operational legislative process, we can finally count on participation by the public sector. We can reasonably affirm that the conditions have finally been established for a reversal of the trend and a recovery of market share. Nevertheless, it will be the turn of the operators to make the right responses and to determine their own futures. That will only be possible with improvements in efficiency, with increases in productivity, with innovations in service output procedures, with investments in the modernisation of facilities (which are obsolete in many cases), and with possible reductions in rates. In fact, it is my opinion that the success of a port is determined by the synergy between the public and private sectors, and I believe that this aspect must not be neglected. If there is disequilibrium between these two components it will be difficult to achieve significant objectives, despite a new law and efficient management by local governmental bodies."

GLI SPEDIZIONIERI DELL'ACCSEA

«Serve coesione fra Napoli e Salerno»

Giamberini promuove i primi mesi della nuova Adsp

NAPOLI. «Gli spedizionieri campani sono in un momento non facile, di stallo, che prende le mosse da quattro anni di commissariamento del porto», spiega il presidente di Accsea (associazione campana di corrieri, spedizionieri e autotrasportatori), Ermanno Giamberini, titolare della casa di spedizioni Con.Tra spa. «Ma il messaggio che voglio lanciare - continua - è di ottimismo. La Campania ha enormi potenzialità. Gli elementi per la svolta ci sono». Il porto di Napoli è rimasto per anni commissariato, in attesa di una riforma portuale che non arrivava mai. Nel frattempo i problemi si sono accumulati perché i progetti di sviluppo non avevano la spinta necessaria per essere portati a conclusione. Finalmente, lo scorso anno la riforma è stata approvata, con la nascita dell'Autorità portuale del mar Tirreno centrale, che riunisce i porti di Napoli e Salerno. Il ministro Graziano Delrio ha nominato presidente

Pietro Spirito. La fusione con Salerno è stata posticipata alla fine del 2017 e alla guida del secondo scalo campano è stato mandato come commissario il segretario della nuova Authority, Francesco Messineo, già segretario generale a Salerno e poi presidente dell'Autorità portuale di Marina di Carrara. Afferma Giamberini: «Il presidente Spirito, nominato a dicembre, si è mosso bene. Essendo napoletano, si è calato nei problemi con "spirito" pragmatico. L'ho ascoltato recentemente, ha invitato le comunità portuali di Napoli e Salerno alla coesione massima. Un invito che la nostra associazione Accsea, che è regionale, ha già fra i suoi obiettivi programmatici. Napoli e Salerno sono un sistema unico, bisogna convincersene». Giamberini è presidente dell'associazione da dicembre 2016. Il padre era agente marittimo di Finmare, la famiglia è nel settore portuale da cinque generazioni. Il presidente sot-



Un'immagine del terminal container del porto di Napoli

ABBATE

tolinea la sua doppia affiliazione: formazione a Napoli, sede principale della propria azienda, Con.Tra spa, a Salerno. «Appartengo a entrambe le comunità, questo mi ha aiutato». Quali sono i problemi principali da affrontare per il porto? «Siamo rimasti immobili su due opere strategiche: lo scavo dei fondali per riportare la banchina del terminal container a condizioni accettabili e la realizzazione della darsena di Levante. In questo momento c'è un fermento di attività che mi fa ben sperare. Da un lato, il presidente Spirito porta avanti rapidamente gli interventi necessari, fra i quali il dragaggio è quello più immediato. Dall'altro le as-

sociazioni private di categoria sono guidate da una nuova generazione di imprenditori provenienti da aziende che hanno una tradizione nel porto». A far ben sperare sono anche le cifre dei traffici. Giamberini riporta gli ultimi dati sull'esportazione campana: «Rispetto al territorio nazionale, la Campania cresce di più, con un tasso di +9% nel 2016, dopo che già il 2015 era andato bene con +3,5%. Le imprese produttrici danno segnali di ripresa, dopo aver perso circa il 30% dal 2010 a causa della crisi. Il coordinamento dell'Autorità di sistema portuale aiuterà gli operatori al servizio del porto a sostenere questa ripresa».

La riforma portuale, basata sul piano nazionale della logistica, spinge alla creazione di sistemi regionali o sovragionali. La Campania, oltre a due porti, ha anche due interporti, a Nola e Marcianise, che durante la crisi hanno stentato a partire. Giamberini pensa che siano utili entrambi e che possano dare molto all'economia regionale. Non è ancora chiaro quale sarà l'orientamento dell'Authority. «Riprenderà presto il servizio ferroviario dal porto verso gli interporti. L'Autorità di sistema portuale a breve indirerà la gara. Non è ancora definito se il servizio toccherà uno o due interporti. A Salerno purtroppo il raccordo ferroviario non c'è più,

perché interferiva con traffico cittadino. In un sistema virtuoso, la presenza di due porti e due interporti non è ridondante, ma può essere un'opportunità, se si sviluppa una sana concorrenza». Gli spedizionieri chiedono anche che venga risolto il problema dei controlli ai container, rallentati dalla mancanza di personale delle amministrazioni pubbliche. «Auspichiamo che l'Agenzia delle dogane di Roma ponga attenzione al problema del personale, perché gli uffici locali stanno cercando di risolvere le criticità, ma al di là della buona volontà possono ben poco per la carenza di risorse».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA "RAINBOW WARRIOR" SARÀ VENERDÌ 30 GIUGNO A POZZUOLI

«Basta plastica usa e getta»

Greenpeace lancia l'allarme sull'inquinamento marino

NAPOLI. «Riciclare non basta: chiediamo al ministro dell'Ambiente, Gian Luca Galletti, di garantire la graduale eliminazione della plastica usa e getta, compresi gli imballaggi. L'attuale revisione delle direttive Ue sui rifiuti offre all'Italia e ai Paesi membri l'occasione di fare davvero un passo avanti contro l'inquinamento marino dovuto alla plastica. La plastica è ovunque e quella visibile a occhio nudo rappresenta solo la punta dell'iceberg. Il mare soffoca, il momento di agire è ora». È quanto dichiara Serena Maso, responsabile Campagna Mare di Greenpeace Italia presentando la tappa italiana del tour europeo che la nave "Rainbow Warrior" sta effettuando per raccogliere dati e testimonianze dirette sull'inquinamento da plastica in mare, e per informare l'opinione pubblica sul problema. Il tour nazionale è partito da Genova, ed è organizzato con la collaborazione scientifica dell'Istituto di scienze marine del Cnr di Genova, la Stazione zoologica Anton Dohrn di Napoli e l'Università politecnica delle Marche. Come racconta il rapporto "Un Mediterraneo pieno di plastica", i materiali



L'inquinamento dei litorali è un problema mai risolto

di plastica rappresentano tra il 60 e l'80% dei rifiuti marini. Rifiuti o frammenti di plastica - spiega Greenpeace - sono stati trovati anche nei fondali abissali tra 900 e 3.000 metri di profondità, nelle specie commerciali come tonno e pesce spada e in aree ecologicamente importanti e protette come quelle del Parco nazionale dell'Arcipelago di Cabrera nelle Isole Baleari del Mediterraneo occidentale. Secondo il rapporto, la densità media di plastica presente nel bacino del Mediterraneo è di uno-quattro pezzi per me-

tro quadrato, paragonabile all'accumulo di rifiuti plastici dei cinque vortici subtropicali come ad esempio la zona di accumulo nell'Oceano Pacifico. Per Greenpeace, «l'Europa ha una grande responsabilità in quanto è il secondo produttore al mondo di plastica, utilizzata per lo più per la produzione di imballaggi monouso». La "Rainbow Warrior" arriverà a Pozzuoli, ancorata al Molo Caligoliano del porto commerciale, e sarà visitabile il 30 giugno, dalle 10 alle 12 e dalle 16 alle 19, e il primo luglio, dalle 10 alle 16.

Sticco sped s.r.l.
International Shipping - Custom Brokers
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI - ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

UFFICI e MAGAZZINI: Interporto di Nola - Lotto D Mod. 103 / 106 80035 NOLA (NA) - Tel. 0039 081.5109403 RA - Fax 0039 081.5109434 RA
FILIALE OROMARE SCPA - Strada Prov. 22 Km 1,750 - 81025 MARCIANISE (CE) - Tel. 0039 0823 1643888 - Fax 0039 0823 1643880
<http://www.sticcosped.com> - E-mail: info@sticcosped.com - sales@sticcosped.com

IL PRESIDENTE DI ASSOAGENTI

«La riforma portuale ha rilanciato i traffici»

Sorrentini: «Ma istituzioni e operatori devono collaborare»

NAPOLI. L'attuazione della riforma portuale in Campania diventa volano di rilancio per il settore marittimo. È questa la novità determinante che ha creato un cambio di scena in termini di numeri e sviluppo secondo Assoagenti Campania.

«Se consideriamo i dati e le condizioni ambientali ante 2016 - afferma Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania - il giudizio sullo stato di salute del comparto campano può definirsi piuttosto positivo i dati diffusi recentemente dall'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale, relativi al traffico registrato nel primo quadrimestre del 2017, confermano l'inversione di tendenza iniziata nell'anno precedente e la successiva correzione al rialzo. L'elemento di assoluto conforto, a mio avviso, è da individuarsi nel primato della Campania nell'attuazione della riforma portuale».

L'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale è stata la prima rispetto alle altre Adsp italiane a costituire i propri organi di gestione, con la nomina del presidente Pietro Spirito, del segretario generale Francesco Messineo, la formazione del Comitato di gestione e del Tavolo di partenariato della risorsa mare. Gli organi di gestione, al lavoro da mesi, hanno approvato il piano operativo triennale. Elementi, questi, che gli operatori apprezzano, considerando che, fino a pochi mesi fa il principale porto della Campania era commissariato e che in molte altre regioni italiane non è stato ancora completato l'iter di formazione degli organi di gestione previsti dalla riforma portuale. La logica della struttura delineata dall'impianto di riforma, avente come obiettivo la creazione di un sistema porto Italia e dei micro-sistemi al suo interno, in Campania ha trovato la più rapida attuazione. Assoagenti non si



Il sistema portuale campano cerca di riproporsi come principale hub logistico del Sud Italia

nasconde che le criticità non mancano. «Le criticità territoriali e quindi gli obiettivi su cui si dovrà puntare nel medio periodo - nota Sorrentini - vanno a mio avviso individuate nei seguenti elementi: la realizzazione delle opere di investimento infrastrutturale; il miglioramento delle sinergie tra porto ed interporti, porto ed aeroporto, porto e città; il miglioramento dell'efficienza all'interno del sistema portuale; la verifica dei piani industriali e degli investimenti legati alle concessioni. Tutti questi aspetti sono ben chiari agli operatori ed agli organi di gestione dell'AdSP; ed i primi mesi di attività degli organi di gestione si dirigono

esattamente in questa direzione». L'Adsp è proiettata al coinvolgimento degli operatori. L'organismo di partenariato si è già riunito diverse volte per confrontarsi su proposte di iniziative per lo sviluppo dello scalo. Su invito di Assoagenti, il segretario generale dell'Adsp, Messineo, ha recentemente incontrato gli Agenti marittimi per illustrare lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali e discutere sulle problematiche di maggior rilievo, incontro molto apprezzato dagli operatori.

«I tempi di realizzazione - sottolinea il presidente degli agenti campani - degli interventi pubblici, per quanto i

processi siano stati avviati in maniera tempestiva, non saranno brevi; e, d'altronde, non si può negare che i grandi progetti comportino tempi di realizzazione altrettanto lunghi. D'altra parte, dopo anni di commissariamento e con la realizzazione di un processo legislativo pienamente operativo, potremo finalmente contare sulla parte pubblica. Possiamo ragionevolmente affermare che si sono finalmente create le premesse per una inversione di tendenza e una ripresa di quote di mercato. Tuttavia, toccherà agli operatori dare le giuste risposte per determinare il proprio futuro. Ciò sarà possibile solo con il miglioramento del-

l'efficienza, con l'aumento della produttività, con l'innovazione dei processi di produzione dei servizi, con gli investimenti per l'ammodernamento degli impianti (in molti casi obsoleti), con le possibili riduzioni tariffarie. È mia opinione, infatti, che il successo di un porto sia determinato dalla sinergia tra parte pubblica e parte privata e ritengo che questo aspetto non debba mai essere trascurato. Se c'è equilibrio tra queste due componenti sarà difficile raggiungere obiettivi significativi, malgrado una nuova legge e una gestione efficiente da parte degli organi di governo locale».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

THE STRATEGIES OF THE LARGEST NAPLES SHIPPER. LIBYA LINK RE-ESTABLISHED

MSC aims to reintroduce a direct service to China

There are five direct lines operated by MSC from Naples. Its other routes are served through feeder and transshipment

MSC is one of the main operators in the port of Naples. It has full control of the Conateco Container Terminal, since China's Cosco surrendered their share, and meanwhile generates much of the port's traffic with its own fleet. At Naples, in 2016, the MSC fleet made 271 port calls totalling 116,000 containers (equivalent to about 180 thousand TEU), two-thirds of which in export, and one-third in import freight. "The trend is on the rise," says Pasquale Tramontana of Le Navi in Naples, the agency that represents Gianluigi Aponte's interests at the port. Container traffic in Naples is linked to local production, with 60% of payloads exporting food products such as pasta, preserves and olive oil. Almost 30% is dedicated to machinery, Fiat parts and hi-tech.

There are five direct lines operated by MSC from Naples port: North Europe, North Atlantic, Mexico via Panama, Australia, West Africa and South Africa. Its other routes are served through feeder and transshipment at MSC's terminals in Valencia and La Spezia. To join up with the Middle East



Una nave portacontainer Msc

and Arabian Gulf-bound links, which continue to the Far East, the transshipment hub of Gioia Tauro is being used. There are also links to North Africa. In recent weeks the situation for Libya, in particular, has improved. "Last May," Tramontana

explained, "an agreement was signed between the Government of Tripoli and agribusiness producers in Italy's Campania region aimed at the export of tomato concentrate and pasta, to be conducted along a protected channel and with transpa-

rent business practices. The government there is legalizing distribution and conditions are stabilizing." Since May exporters have been able to count on two government-appointed official receiving entities to conduct business. This has allowed MSC to begin a regular service that takes 220 containers per week to Libya. The port of Benghazi, however, is still off-limits to the company's ships, as security is not guaranteed.

The shipping agent expressed his wishes that a direct service with China will soon be re-established with Naples: "It would be of benefit to all. The port is no longer called at because the draft is 12.5 metres, while 13.5-14 metres are now required. Currently there's talk of a Silk Road. There's the new 250 thousand-square-metre Levante dock project, which will feature a 17-metre draft, with concessions already granted to Conateco. A frame of the dock has been created, now it needs to be filled with a million cubic metres of dirt. That material was supposed to be provided from harbour dredging work. But as Naples is classi-

fied as a site of national interest (SIN), that work has been delayed, and even the new authority president has found it difficult to move it forward. He is now working with the Ministry of the Environment. One solution to finding material for filling the dock could be to use sludge from Bagnoli. In this way Naples could become a very large container hub with a 650-metre dock, and clearance depths second only to Trieste's."

The jurisdiction over such issues is entrusted to the new system authority, although Tramontana emphasized that Italy's public administration is far from perfect when it comes to being responsive to private operators, at Naples and elsewhere. "At Long Beach, where MSC was granted a quay, the company solved the problem of strikes, that had dragged on for years, in 40 days. In Gioia Tauro there are similar problems that have been ongoing for three years; Gianluigi Aponte eventually threatened his company's departure. We need some common sense on the part of politicians. We now look forward to the hopefully

constructive decisions of the new port system president, Pietro Spirito. We are giving him some time, because we realize that many daily problems come across his desk: dredging, joining ramps for the current terminal with the outside road, and so on. Right now, actually, everyone is vying for his attention, as there's also the renewal for concessions coming up. And then the president will also face some old problems, the public prosecutor's office had to take charge in a matter of bribes where four port authority managers were involved. I wouldn't want to be in his shoes, so any help from the political establishment would come in handy." Another critical issue is the reform that envisages a National Customs Single-Window: "It exists only on paper, its introduction is being delayed. Let me give you a concrete example. We do business with a peanut importer, the whole logistic chain is AEO-certified, which means loads should be discharged within 24 hours, but the lab for analysis is located in Piedmont. So waiting times of seven days are not uncommon."

LE STRATEGIE DEL PRIMO OPERATORE A NAPOLI. TORNA IL COLLEGAMENTO CON LA LIBIA

Msc punta a riportare il servizio diretto con la Cina

Tramontana (Le Navi): «I fanghi di Bagnoli nella Darsena Levante»

NAPOLI. La compagnia Msc è uno dei principali operatori del porto di Napoli. Ha il pieno controllo del terminal container Conateco, da quando i cinesi di Cosco hanno ceduto la loro quota, mentre con le proprie navigazioni genera buona parte del traffico dello scalo, dove nel 2016 la flotta Msc ha effettuato 271 scali per un totale di 116 mila container (equivalenti a circa 180 mila teu), di cui due terzi in esportazione e un terzo in importazione: «La tendenza è in crescita», testimonia Pasquale Tramontana, dell'agenzia Le Navi di Napoli, che rappresenta la compagnia di Gianluigi Aponte nello scalo partenopeo. Il traffico di contenitori a Napoli è legato alla produzione locale, con il 60% delle unità paganti in esportazione cariche di prodotti alimentari come pasta, conserve, olio di oliva. Una quota pari a quasi il 30% è invece dedicata a macchinari, componenti Fiat, hi-tech.

Sono cinque le linee dirette operate da Msc con navi madre dal porto di Napoli: per il Nord Europa, per il Nord Atlantico, via Panama per il Messico, per l'Australia, per West Africa e Sudafrica. Le altre rotte sono servite con feeder e transshipment nei terminal Msc a Valencia e La Spezia. Per congiungersi con la linea con Medio Oriente e Golfo arabico, che prosegue verso il Far East, viene utilizzato l'hub di interscambio di Gioia Tauro. Ci sono poi i collegamenti con il Nord Africa. In particolare, nelle ultime settimane è migliorata la situazione in Libia. «Nel maggio scorso - afferma Tramontana - è stato firmato un accordo fra il governo di Tripoli e



La portacontainer "Msc Filipina"

PAMBIANCHI

i produttori dell'agro nocerino per l'esportazione di concentrato di pomodoro e di pasta, su un canale protetto e senza che possano essere effettuate truffe. Il governo sta legalizzando la distribuzione, c'è una condizione più normale». Gli esportatori da maggio fanno riferimento a due ricevitori ufficiali indicati dal governo. Questo ha permesso a Msc di cominciare un servizio regolare che porta in Libia 220 contenitori alla settimana. Il porto di Bengasi è invece ancora chiuso per le navi della compagnia perché la sicurezza non è garantita. L'agente marittimo auspica che si possa presto tornare a un servizio diretto con la Cina: «Sarebbe un beneficio per tutti. Dal 2007 non si tocca più Napoli perché il pe-

scaggio è di 12,5 metri, mentre servirebbe di 13,5-14 metri. Adesso si parla di via della seta. Abbiamo il progetto di una nuova darsena di Levante da 250 mila metri quadrati con 17 metri di fondale, già data in concessione a Conateco. È stata fatta la cornice, ma occorre riempirla con un milione di metri cubi di terra. Il materiale avrebbe dovuto arrivare dal dragaggio del porto. Ma Napoli è sito di interesse nazionale (Sin). Anche il nuovo presidente trova difficoltà a completare il dragaggio. Adesso sta lavorando con il ministero dell'Ambiente. Una soluzione per il riempimento potrebbe essere l'utilizzo dei fanghi di Bagnoli. In questo modo Napoli diventerebbe un grandissimo polo dei container con 650 metri di

banchina e fondali che in Italia ha soltanto Trieste».

La questione è affidata alla nuova Autorità di sistema, anche se Tramontana sottolinea come l'amministrazione pubblica italiana non sia in perfetta sintonia con l'operatore privato, a Napoli e altrove. «A Long Beach a Msc è stata data una banchina e in 40 giorni ha risolto il problema degli scioperi che si trascinava da anni. A Gioia Tauro i problemi durano da tre anni, Gianluigi Aponte alla fine ha minacciato di andarsene. Ci vuole buon senso da parte dei politici. Adesso attendiamo con buon senso le decisioni del nuovo presidente del porto, Pietro Spirito. Stiamo concedendo tempo perché si renda conto dei vari problemi in cui, giorno per giorno, si imbatte: dragaggio, rampe di congiungimento dell'attuale terminal con la strada esterna, eccetera. Ma in questo momento tutti lo tirano per la giacchetta, c'è anche il rinnovo delle concessioni. E poi il presidente si trova problemi vecchi, la magistratura è intervenuta su quattro dirigenti dell'Authority per un'inchiesta di tangenti. Non è in una posizione invidiabile, ma se la politica vuole può dargli una mano». Un altro aspetto critico è lo sportello unico doganale, previsto dalla riforma: «È soltanto sulla carta, i ritardi continuano. Le faccio un esempio concreto. Abbiamo un importatore di noccioline, tutta la catena è certificata Ae, si potrebbe far uscire il carico in 24 ore, ma il laboratorio per i controlli è a Biella. E allora i tempi di attesa si allungano fino a sette giorni».

Organizzato dall'Alis



IL 17 LUGLIO MAXI-CONVEGNO SULLA LOGISTICA SOSTENIBILE

NAPOLI. Si terrà a Napoli il prossimo 17 luglio, presso la Stazione Marittima del porto, il convegno sul "Rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica sostenibile", focalizzato sull'evoluzione del trasporto e della logistica - e in particolare quella del cabotaggio insulare, continentale ed europeo - come mezzo per fare crescere le imprese dell'Italia Meridionale. L'incontro è organizzato da Alis, l'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, e sarà articolato in tre sessioni dalle 9.00 del mattino alle 17.30 del pomeriggio, dedicate all'evoluzione del trasporto e della logistica attraverso l'intermodalità sostenibile, il rilancio del Mezzogiorno, e infine un "salotto" al quale parteciperanno oltre al padrone di casa Guido Grimaldi (presidente dell'Alis), Enrico Maria Pujia (direttore generale del ministero dei Trasporti), Francesco Benevolo (direttore di Rete Autostrade Mediterranee), Zeno D'Agostino (presidente di Assoport), Luca Becce (presidente di Assiterminal) e i presidenti delle Autorità di sistema portuale di Venezia-Chioggia (Pino Musolino), Livorno-Piombino (Stefano Corsini), Bari-Brindisi (Ugo Patroni Griffi), Augusta-Catania (Andrea Annunziata), Taranto (Sergio Prete), Civitavecchia (Francesco Maria Di Majo). Tra gli ospiti attesi lo stesso ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, il presidente del porto di Napoli-Salerno (Pietro Spirito), Emanuele Grimaldi (vice-presidente dell'International Chamber of Shipping), Vincenzo De Luca (presidente Regione Campania), Pierre Lahutte (presidente della Iveco), Bartolomeo Giachino (ex sottosegretario ai Trasporti, in qualità di esperto del settore), Maurizio Lupi (ex ministro dei Trasporti, oggi parlamentare alla Camera dei deputati).

L'ANALISI DEL SRM DEL GRUPPO INTESA-SANPAOLO

Dal Sud passa la metà dei traffici italiani

Le imprese del Mezzogiorno realizzano il 61% dell'import-export via mare

NAPOLI. C'è sempre grande attesa per la presentazione del Rapporto annuale di Srm - il centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno del gruppo Intesa Sanpaolo - di cui è direttore generale l'economista Massimo Deandrei. Quest'anno era presente Claudio De Vincenti, ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, che ha annunciato il via libera del decreto legge 91 sulle Zone a economia speciale. Il rapporto ha evidenziato come il Mediterraneo abbia acquisito nuova strategicità non solo per l'economia mondiale ma anche per quella italiana. Di qui la naturale deduzione di come sia urgente e indispensabile puntare sulla logistica di terra per accrescere la competitività dei sistemi portuali.

In questo scenario anche le aree del Sud Italia potrebbero trarre considerevoli vantaggi soprattutto dopo l'entrata in vigore della riforma Delrio, che ha impresso una

forte spinta verso la competitività che pare abbia contagiato anche i porti del Sud. Così la strategia cinese della nuova Via della Seta (o One Belt One Road), può diventare la molla per cambiare registro e capire - come sottolinea Deandrei - «che bisogna lavorare molto sulla logistica e sui sistemi retro portuali che aiutano a far crescere gli investimenti». Il programma interesserà tutto il Mediterraneo con ingenti investimenti nei porti, in particolare in terminal e infrastrutture intermodali in Italia, Grecia, Olanda, Israele e Turchia. Secondo i dati che emergono dalla ricerca curata da Alessandro Panaro, gli investimenti consentiranno alla Cina di realizzare, al 2020, un export nei Paesi interessati di circa 780 miliardi di dollari e un import di 570 miliardi. Nel mondo intanto il trasporto marittimo supera per la prima volta la soglia dei 10 miliardi di tonnellate, in cui

il Mediterraneo rappresenta il 20%. Nel 2030 dovrebbero diventare 17 miliardi le tonnellate che passeranno per la via del mare, mentre i primi 30 porti del Mediterraneo che nel 1995 erano a quota 9,1 milioni di teu per movimentazione, oggi hanno quasi raggiunto i 50 milioni. Il rapporto sottolinea ancora come in Italia l'import-export via mare abbia raggiunto i 217 miliardi di euro con una crescita media annua del 4,3%, e che il Paese abbia ancora una forte dipendenza dal mare, dove passa il 37% dell'interscambio commerciale del Paese. In particolare i porti del Sud Italia rappresentano il 45-50% del totale nazionale, mentre le imprese del Mezzogiorno realizzano il 61% del loro import-export via mare, per un totale di 45 miliardi di euro. Sempre nel Mediterraneo il traffico è cresciuto di cinque volte negli ultimi 20 anni, e il bacino ha 17 porti che hanno supera-

to la soglia del milione di teu, anche grazie al raddoppio del Canale di Suez, che nel periodo gennaio-maggio 2017 ha visto crescere il traffico del 10,6% sull'anno precedente, e nell'ultimo anno ha visto passare 17 mila navi con merci per 819 milioni di tonnellate.

Se è vero che i porti di Genova e Trieste sono già stati indicati come terminali di riferimento del grande progetto di investimenti della Cina, il rapporto evidenzia - a detta di Deandrei - come i due porti del Nord abbiano la missione di essere punto di riferimento per tutto il sistema-Paese fino alla pianura veneta, garantendo servizi di qualità al mercato italiano dei trasporti marittimi. Non concorrenza dunque, ma piuttosto «una proficua collaborazione».

«Lo scenario che emerge, ancor più chiaramente in questo nuovo Rapporto di Srm - sottolinea Maurizio Barracco, presidente del Banco di



Il porto di Giacarta, in Indonesia

REUTERS

Napoli - mostra un Mediterraneo sempre più dinamico e centrale nelle rotte globali. L'Italia è nel mezzo, e il Meridione ha una posizione di vantaggio. Ma la geografia non basta e la concorrenza non manca. Occorre maggiore consapevolezza della posta in gioco e un impegno serio per non perdere le opportunità che oggi emergono».

Mentre Paolo Scudieri, presidente di Srm, sottolinea: «L'Italia deve ormai acquisire consapevolezza che sulla filiera mare-portualità-logistica si gioca la grande partita dell'efficienza dell'industria italiana che via mare importa materie prime ed esporta manufatti e agroalimentare».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



TERMINAL FLAVIO GIOIA

**THE INDEPENDENT AND RESILIENT MULTI-PURPOSE
TERMINAL OPERATOR IN THE PORT OF NAPLES
THE INDEPENDENT AND RESILIENT
FULFILLING CUSTOMER'S REQUIREMENTS**

CONTAINERS - GENERAL & PROJECT CARGO - HEAVY LIFT - EMPTY CONTAINERS DEPOT

Discovered areas in grant at Naples Pier Flavio Gioia
Customs covered space

Quay length & Draft

- Berth 45/46: 292 mt & 12.5 mt

The draft at this berth has been upgraded on the 29th of May, 2017 as per Harbour Master's decree

- Berth 48/49: 292 mt & 10 mt

- Berth 47: 100 mt & 9 mt

Equipment

4 Gottwald cranes for containers and general cargo equipped with twin-lift spreaders

Maximum lifting capacity 150 tons

Maximum outreach: 54 mt

1 Gottwald crane for general cargo

Lifting Capacity 40 tons

VGM TFG handles container operations with latest generation fifth tier Kalmar Reach Stackers equipped with Strainstall weighing devices. The terminal is also equipped with a certified weighing station.

Empty Depot

TFG also operates as empty containers depot and provides highly professional M&R services.

TFG carries out such activity on two areas located outside the port:

1) Dry containers empty depot: 10.000 square meters + 2400 meters warehouse

2) Reefer containers empty depot: 7.000 square meters

Other Services & Facilities

- PIF. Border Inspection Post 2 HC(2) NHC(2) authorized under Decision 2009/821/CE - UE 2016/1917

- Authorized VAT deposit

- 60 Reefer plugs + 40 reefer plugs powered by diesel generators

- Security 24/7

- Area under video surveillance

- Member of Through Transport Club London since 1997

- Online real time container monitoring for Shipping Companies and Freight Forwarders

- Communication and Interaction via EDI



**TERMINAL FLAVIO GIOIA SPA
CALATA VITTORIO VENETO
INTERNO PORTO NAPOLI**

Uffici amministrativi e commerciali:

Tel. +39 081/265888 - Fax +39 081/282348

email: tfg@flaviogioia.it

Uffici operativi: Tel. +39 081/281838

Fax +39 081/2867 68 - email: capt@flaviogioia.it

www.flaviogioia.it