



PORTI CAMPANI IN RETE

Collegati al nostro sito con il codice QR



**Stazione marittima al tempo
del Coronavirus
di Tomaso Cognolato**



**Stabia Main Port: rivedere le
norme, sbloccare le concessioni
di Giuseppe Di Salvo**

**Confetra: fino al 2021
riduzione del 40% oneri
fiscali e contributivi per
mantenere l'occupazione**
Il presidente di Confetra
Guido Nicolini

**Gruppo Grimaldi,
assicurata operatività
di Emanuele Grimaldi**



**Salerno Container Terminal,
operativa secondo protocollo
Covid19**
di Agostino Gallozzi



**Industria della canieristica:
lockdown rallentato le attività**
di Luigi Salvatori



**Traffico container all'epoca
del Corona virus**
di Pasquale Legora de Feo



**Società Garolla srl: emergenza
confermato trend negativo**
di Carlo Garolla di Bard



SOMMARIO

Il numero di maggio è dedicato agli operatori dei porti del sistema portuale campano. Un numero monografico per rappresentare, attraverso gli interventi di alcuni tra i principali rappresentanti del cluster marittimo di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, la situazione in cui versano i diversi settori di traffico a seguito della pandemia e per raccogliere le proposte per una possibile soluzione. L'intervista al Presidente di Confetra, **Guido Nicolini**, curata dal Direttore, **Emilia Leonetti**, apre il numero.

Seguono in ordine alfabetico gli interventi di: **Tomaso Cognolato**, Ad della società Terminal Napoli spa, settore croceristico; **Giuseppe Di Salvo**, Presidente società Main Stabia Port, di Castellammare di Stabia, settore diportismo; **Agostino Gallozzi**, Presidente Gallozzi Group, settore traffico container, porto di Salerno; **Carlo Garolla**, Amministratore società Garolla srl, settore rinfuse liquide porto di Napoli; **Emanuele Grimaldi**, Presidente società Grimaldi, settore traffico ro-ro e passeggeri, porto di Salerno; **Pasquale Legora de Feo**, Presidente e Ad società Conateco, settore traffico container, porto di Napoli; **Luigi Salvatori**, Amministratore Cantieri del Mediterraneo, settore industria costruzioni e riparazioni navali, porto di Napoli.



Confetra: fino al 2021 riduzione del 40% oneri fiscali e contributivi per mantenere l'occupazione.

Il Presidente Guido Nicolini, espone situazione e proposte per uscire dalla crisi.

di Emilia Leonetti

Guido Nicolini, 66enne modenese, guida la Logtaneir. E' presidente di Confetra dal luglio 2019. Confetra rappresenta in seno al Cnel e in via esclusiva l'intera industria logistica costituita da 110.000 imprese, 1,5 milioni di lavoratori e 85 miliardi fatturato.

Presidente vorrei iniziare la nostra intervista da alcuni dati elaborati dal centro studi di Confetra: nei primi mesi del 2020 i volumi movimentanti nel settore della logistica e del trasporto segnano una forbice negativa che oscilla tra il 35% e il 45 %, con punte del 50% nel cargo ferroviario, - 40% cargo gomma, -70% per chi trasporta merce "nell'ultimo miglio". In che modo la sua confederazione sta agendo per sostenere il settore in questo fase critica?

"I numeri che lei ha citato, elaborati dal Centro Studi Confetra, insieme a Randstad Research ufficio studi di Randstad Italia, danno l'idea del peso del lockdown sul settore della logistica e dei trasporti. Confetra ha rappresentato alla ministra Paola De Micheli, titolare del Mit, ma anche ad altri membri del Governo, come questi numeri impattavano sull'economia del Paese. Abbiamo avanzato proposte alcune delle quali hanno già trovato risposta, altri sono al centro di valutazioni. Ritengo che la riapertura dei magazzini delle aziende chiuse per il lockdown, come da noi richiesto, sia stata una scelta della Ministra, molto positiva. Si sono progressivamente liberate banchine portuali, interporti, hub logistici e la merce è tornata a circolare. Abbiamo chiesto sgravi contributivi e siamo poi intervenuti chiedendo tutele per garantire le imprese di distribuzione e consegna, che svolgono un vero e proprio servizio pubblico".

Una delle proposte che avete rivolto al Governo è, come sottolinea, quella di riconoscere degli sgravi contributivi a quelle imprese che si impegnano a mantenere i livelli occupazionali. E' sufficiente? Soprattutto quali risposte avete avuto al riguardo?

"Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegnamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l'1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Anche perché, con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel

nostro settore, l'equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo. Ne stiamo ragionando".

Confetra, come anche Lei ha più volte affermato, svolge un doppio ruolo: di sindacato delle imprese e di soggetto economico centrale per lo sviluppo del nostro territorio e del sistema portuale. A questo proposito vorrei ricordare la riforma dei porti del 2016, voluta dall'allora Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, che aveva posto tra gli obiettivi la creazione di un sistema logistico integrato di cui i porti rappresentano il primo nodo. In che modo questo doppio ruolo è stato svolto sino ad ora e quali modifiche dovranno essere previste alla ripresa dall'emergenza Covid-19?

"Rispetto alla riforma portuale del 2016 non conosciamo realmente quante delle innovazioni introdotte abbiano poi prodotto risultati. Purtroppo l'assenza di una attività seria di monitoraggio sull'impatto della legislazione, ad oggi non ci consente di conoscere, ad esempio, quanti nuovi progetti di escavo o dragaggi siano partiti con le nuove regole sulla classificazione contenute nella riforma 2016 e nell'allegato Ambiente. Così come non conosciamo lo stato di avanzamento dell'adozione dei 15 piani regolatori di sistema portuale la cui adozione fu comunque amministrativamente semplificata con l'articolo 5 Dlgs 179".

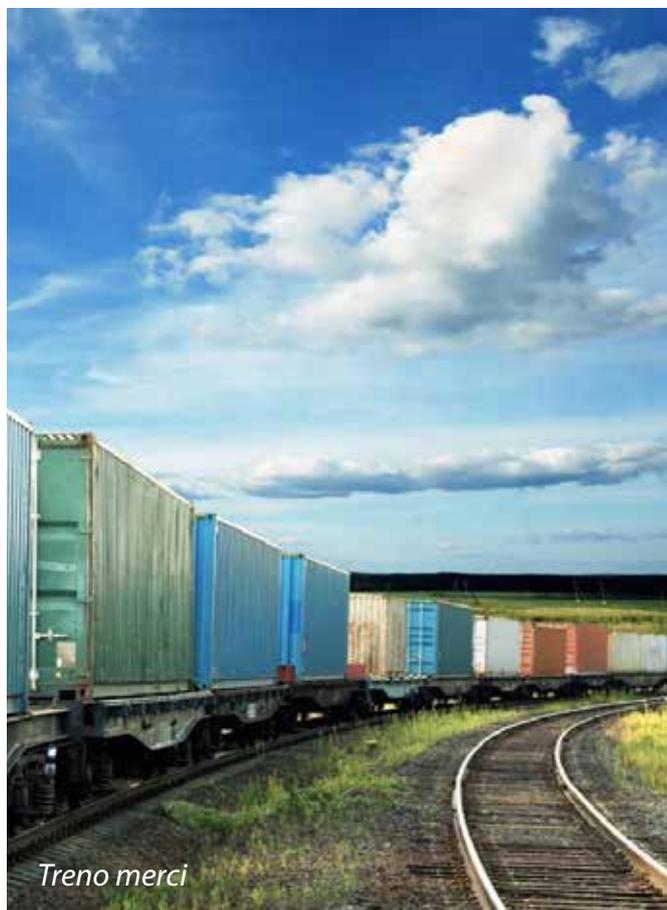


All'atto del suo insediamento, a luglio 2019, rivolse al Ministro Paola De Micheli la richiesta di riprendere il processo di semplificazione amministrativa e il potenziamento infrastrutturale così come previsto nel piano "Connettere l'Italia" e di attivare il "Fondo Unico delle Infrastrutture". Chiese, inoltre, in tema di semplificazione, l'approvazione dei decreti attuativi per l'avvio di uno sportello unico doganale e per la velocizzazione così dei controlli, nei porti, della merce in import e in export. A che punto è la sua richiesta? Quali risultati sono stati raggiunti?

"L'attenzione verso la semplificazione è sempre alta. Ce lo ha dimostrato recentemente anche il nuovo direttore generale dell'Agenzia delle Dogane, Marcello Minenna. Questi anni di lavoro ci hanno consentito di arrivare al Patto per la Semplificazione, anticamera della semplificazione attraverso lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (Sudoco)".



Il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane Marcello Minenna



Treno merci

Nel Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020 sono stati stanziati 63 milioni di euro per la realizzazione della "catena logistica digitale". Sono stati impiegati? Se sì per quali progetti?

"E' una domanda che va rivolta al Mit, considerato che il Pon è partito da quel ministero. Francamente non conosco il livello di avanzamento del piano, a partire dall'impatto sulle Adsp del Mezzogiorno".

L'ultima domanda vorrei riservarla alla connessione esistente tra il sistema portuale e quello della logistica. In cosa consiste, a suo parere, questa connessione? Quali sono i pezzi che devono comporre il quadro? Cosa manca oggi al nostro sistema in generale dei trasporti e della logistica per essere competitivi sul piano internazionale?

"Mancano quelle infrastrutture per collegare i vari soggetti della logistica. Penso ai binari per la connessione con le ferrovie europee. Poi c'è il grande tema della digitalizzazione dei sistemi informatici per favorire il processo di congiunzione di tutti gli attori: dai terminal alle compagnie marittime, agli spedizionieri, agli interporti."



Container al porto

Collegati con il codice QR
e leggi l'articolo anche sul sito



LE STAZIONI MARITTIME AI TEMPI DEL CORONAVIRUS Le proposte per rivedere l'uso della Stazione Marittima di Napoli

di Tomaso Cognolato*





Porto di Napoli

Il 2020 verrà ricordato come l'anno della Pandemia e, sembra assurdo, dei social. Era dai tempi della Seconda guerra mondiale che non si assisteva ad un momento di crisi e di fermo totale di ogni attività a livello mondiale, come sta succedendo oggi. Ed è la prima volta che i social hanno assunto un ruolo da veri "protagonisti", nel bene e nel male, della nostra vita quotidiana: sono diventati strumento di informazione vera e "fake", e sono strumento indispensabile di riduzione del cosiddetto distanziamento sociale, diventato ormai regola comune di sopravvivenza.

Tutto sembra congelato e immobile, ma purtroppo non è così. In realtà il settore del turismo in generale è più che fermo, ed il settore delle crociere rischia di fare passi indietro rispetto a quelli fatti in costante progressione degli ultimi anni. Nell'ultimo decennio, infatti, il mercato delle crociere è stato uno dei pochi, se non forse l'unico, a crescere con costanza anno dopo anno, ed il Mediterraneo Occidentale ha visto una crescita senza precedenti.

Le previsioni di pochi mesi fa per il 2020, vedevano il superamento dei 13 milioni di passeggeri per il mercato Italia, numeri che ora rasentano le poche migliaia conquistate ad inizio anno. È opportuno ricordare quanto sia importante il mercato delle crociere: l'impatto economico diretto delle compagnie di crociera sul mercato italiano è pari ad oltre 5mld€/anno e genera più di 120.000 posti di lavoro; i passeggeri e gli equipaggi spendono mediamente tra 50 ed i 100€ pro-capite in ogni porto toccato dalla nave. E a dare un'ulteriore conferma di quanto questo sia un mercato solido e forte, sono gli ordini di costruzione di nuove navi da crociera: oltre 100 nei prossimi sette anni per un valore totale che supera i 60mld\$.

Un mercato del genere è quindi fondamentale per un Paese come il nostro, che è circondato dal mare, ed è tra le prime destinazioni turistiche d'Europa. In questo momento drammatico deve quindi essere fatto ogni sforzo per tutelare e sostenere questo mercato e perché possa ripartire al più presto e riprendere quel percorso di crescita che lo ha caratterizzato negli ultimi

10 anni. Vale per le compagnie armatoriali e vale per tutto il mondo che ruota intorno alle crociere: i terminal crocieristici, i tour operator che curano le escursioni, i fornitori delle navi e così via.

Ad oggi tutto è fermo e immobile. Le navi sostano per lo più in rada con i soli membri dell'equipaggio, ed aspettano. Sono forse la foto più rappresentativa di quella che è la realtà odierna che viviamo tutti noi: galleggiamo in attesa che qualcosa cambi e tutto torni come prima. Il vero problema è che, molto probabilmente, niente sarà più come prima. O, per lo meno, ci vorrà molto tempo perché torni ad esserlo. Se è difficile oggi fare previsioni che abbiano una minima attendibilità su quando ci sarà la ripresa delle attività lavorative e produttive a pieno regime del Paese, diventa, pressoché impossibile, farle per il settore delle crociere.

E', infatti, un mercato, che risente di fattori transnazionali: le crociere in Mediterraneo toccano sempre più di un Paese, e quindi risentono delle diverse situazioni "emergenziali" che ciascuna destinazione ha in quel momento, e di una regolamentazione frammentata e diversa da Paese a Paese; ma anche di fattori emotivi ed emozionali del tutto personali. Se, a questo, aggiungiamo che nel nostro amato Paese dobbiamo confrontarci con un'ulteriore frammentazione e regolamentazione che cambia da regione a regione, da porto a porto anche all'interno della medesima Autorità di Sistema Portuale, appare ancora più evidente come la situazione sia particolarmente drammatica. Ed i terminal crocieristici sono quelli che soffrono maggiormente di questa situazione, rimanendo schiacciati tra la mancanza assoluta di ricavi, data dall'assenza di navi all'ormeggio, e la costanza di costi fissi da sostenere.

Quanto messo in piedi dal Governo, ad oggi, non sembra ancora sufficiente a sostenere questo particolare settore dell'industria. Sono stati ampliati gli ammortizzatori sociali, si stanno individuando strumenti per immettere liquidità nelle imprese, anche se al momento il processo sembra ancora abbastanza



Stazione Marittima di Napoli

complesso, ma nulla è stato fatto per ridurre immediatamente i costi fissi verso l'amministrazione pubblica attraverso, ad esempio, il taglio dei canoni demaniali che riveste una quota rilevante dei costi dei terminal crocieristici. In un contesto del genere la strada è sicuramente in salita.

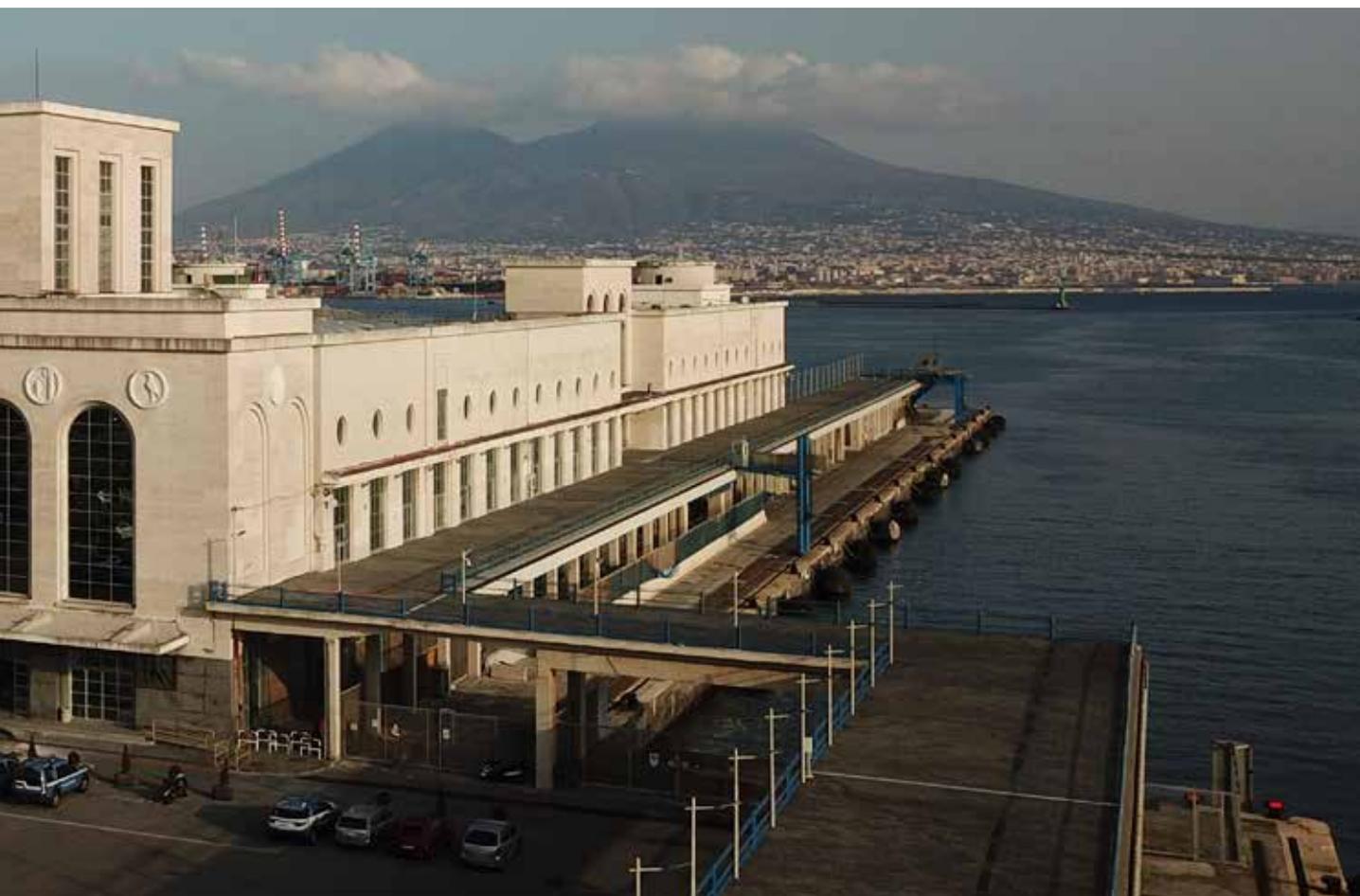
Ma come sempre, nei momenti tragici, vanno sempre trovate nuove opportunità. In quest'ottica vanno ripensati i modelli di business dei terminal, dotandoli di fonti di sostentamento, da integrative ad alternative a seconda dei contesti operativi, che consentano la continuità d'azienda anche in momenti critici. Va realizzata quella integrazione porto – città, spesso sulla bocca di molti e proclamata tra le intenzioni di molteplici amministratori, ma mai effettivamente voluta e perseguita. La situazione è, ovviamente, diversa da località a località: alcune hanno costruito intorno al proprio porto la struttura urbana e cittadina e vivono il porto come motore e cuore pulsante della città; altre lo "sopportano" in quanto generatore di posti di lavoro, ritenendolo a volte quasi più un fastidio che il vero motore del "pil" cittadino ed inducendo di riflesso in coloro che lavorano nel porto, a partire

dalle istituzioni stesse, la tendenza a chiudere l'area e rendendola off-limits.

L'attuale crisi può e deve essere la leva che scardina questo retaggio del recente passato per aprire e rendere sinergiche le due realtà, per farle diventare un unicum che generi progresso e ricchezza condivisa. Alcune realtà, e Napoli è tra queste, si prestano più facilmente a questo cambio: la posizione, la struttura e la storia agevolano sicuramente questa evoluzione.

La Stazione Marittima di Napoli è sorta nel lontano 1936 proprio con questo duplice scopo: essere la quinta naturale di chiusura di Piazza Municipio e contraltare di Palazzo San Giacomo sede del Governo cittadino da un lato e, dall'altro, essere la porta di accesso a quello che all'epoca era l'Impero d'Oltremare. Era integrata perfettamente nell'ambiente e nell'arredo cittadino e ne era il cuore pulsante.

Oggi viviamo tempi diversi, ma le funzioni sono rimaste sostanzialmente le medesime:



architettonicamente nulla è cambiato dall'epoca; l'Impero non esiste più, ma la Stazione Marittima rimane porta di accesso a Napoli per oltre 1,5 milioni di persone all'anno.

Rivedere l'utilizzo della Stazione Marittima, e dei terminal più in generale, lavorando sull'integrazione con la città, consentirà di non dover dipendere in maniera esclusiva dall'arrivo delle navi per poter garantire una continuità aziendale. Restituire un edificio moderno o un monumento storico alla fruibilità di tutti i cittadini, ha il duplice vantaggio di garantire lavoro e "pil" cittadino, e di aumentare gli spazi di valore, situati il più delle volte in posizioni di rilievo, disponibili per la città.

Snellire le procedure per dare la possibilità ai concessionari dei Terminal di integrare attività commerciali, culturali, di intrattenimento, può essere lo strumento per rigenerare l'attività ed evitare la chiusura di diverse imprese. Le attività

collaterali infatti, coinvolgendo principalmente e direttamente gli abitanti, sono svincolate dalla ripresa di un mercato così complesso come quello crocieristico, o, comunque, anche in presenza di stop forzati come quelli odierni, sono caratterizzate da tempi di ripresa decisamente più veloci.

Non bisogna quindi "galleggiare" in attesa che cambi qualcosa, ma bisogna affrontare il momento di crisi utilizzando il cosiddetto "pensiero divergente", auspicando che anche il sistema **di governo pubblico** comprenda appieno la situazione e si adoperi per supportare gli sforzi privati

*Amministratore Delegato Terminal Napoli SpAa.



Collegati con il codice QR
e leggi l'articolo anche sul sito



STABIA MAIN PORT: RIVEDERE LE NORME VIGENTI E SBLOCCARE LE PROROGHE PER LE CONCESSIONI

Il diportismo di lusso trainante per l'economia, non solo di Castellammare, va sostenuto

di Giuseppe Di Salvo*

Nato nel 2015, il progetto "Stabia Main Port" approdo per gigayacht, creato al centro di Castellammare di Stabia, è riuscito in pochi anni a diventare un riferimento unico nel Mediterraneo, con l'approdo di unità da 24 a 200 metri.

Imprenditori facoltosi, vip e famiglie reali di ogni parte del mondo che scelgono Stabia Main Port come approdo sicuro e tecnicamente attrezzato, anche con ormeggio a murata, con la possibilità di godere della vasta offerta turistica dei Golfi di Napoli e Salerno, vista la collocazione al centro dei due Golfi in cui si trova la città di Castellammare di Stabia, dal punto di vista geografico.

Una grande operazione di marketing territoriale portata avanti dalla società costituita dai fratelli Esposito, originari di Castellammare, e la Luise Group, azienda italiana leader nel settore dello yachting di lusso, fondata nel 1847 a Napoli, con 22 uffici con personale diretto nei maggiori porti turistici di Italia, e fondatori della BWA yachting, brand che opera nell'industria dello yachting nei più importanti porti in America, nel Mediterraneo e ai Caraibi.

Il profondo legame con il territorio dei fratelli Esposito e il know-how nel settore dello yachting della famiglia Luise, ci ha permesso di creare al centro di Castellammare di Stabia un polmone economico unico. Grazie al grande lavoro della nostra dirigente Luisa Del Sorbo, originaria del posto, che da 20 anni opera nel settore marittimo e dei charter di lusso, abbiamo creato una grande sinergia con l'imprenditoria locale, commercianti, taxi, guide e servizi presenti e creati ad hoc per la clientela di lusso in questione. Abbiamo contribuito alla creazione di un coordinamento unico dei servizi tecnico nautici, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale e Ministero dei Traporti.

Siamo riusciti negli ultimi due anni a trasformare un porto con traffico zero in approdo turistico con oltre 150 approdi di superyacht e contribuito alla trasformazione del volto della città da "economicamente depressa" ad epicentro del turismo di lusso in Campania, con itinerari finalmente sviluppati principalmente sull'offerta turistica del territorio stabiese e dei comuni limitrofi.

Sorrento a 20 minuti di distanza, Pompei e il Vesuvio a 15 minuti, Capri e la costiera amalfitana a poche miglia nautiche sono gli elementi principali di un pacchetto turistico integrato in cui lo Stabia Main Port di Castellammare di Stabia è l'ingrediente vincente; con investimenti privati di un'impresoria sana, diventata esempio, riferimento e partner per tante aziende della Campania, associazioni di categoria ed istituzioni, lavorando ogni giorno per ricostruire il volto di una città dalla grande storia, ma da decenni lasciata al degrado.

Un porto al centro della città che offre campo da tennis e palestra nel porto ed ha a pochi metri: Regio Cantiere Borbonico, oggi Fincantieri, dove fu costruita la Nave scuola Amerigo Vespucci, la Reggia Borbonica di Quisisana, la Real Fabbrica d'armi oggi Maricorderia, Terme con 28 sorgenti naturali, chalet con ristorazione di ogni tipo, Sito archeologico dell'antica Stabiae e i collegamenti (funivia e stazione) al Monte Faito e a grandi spiagge attrezzatissime. Tutto raggiungibile a pochi passi dal porto principale di Castellammare.

Un progetto che ci ha visto investire oltre due milioni di euro, con assunzione e formazione tecnica di personale stabiese, intervenendo nell'ultimo biennio su banchina attrezzata con sistemi di video sorveglianza e security e colonnine specifiche per queste tipologie di unità. Interventi sui fondali per le cime e i corpi morti, abbiamo creato sistemi elettrici inesistenti, stiamo portando avanti il recupero di uffici e palazzine demaniali per la creazione di strutture di accoglienza non presenti al centro della città, come un internet point o una sala meeting per gli equipaggi e un punto gourmet, con specialità internazionali e tipicità locali per i nostri clienti di lusso che arrivano da mare.

E ora...stop. A causa dell'emergenza mondiale causata dal coronavirus, il porto e la città intera di Castellammare di Stabia e l'indotto turistico legato al porto, da marzo sono fermi e nessuna prenotazione si prospetta all'orizzonte. E lo stesso situazione è nell'intera regione, nell'intera Nazione.

Lo yachting di lusso garantisce centinaia di migliaia di prestazioni. È il settore prioritario per l'economia regionale. Da 900 a 1200 unità che arrivano da primavera ad autunno sulle coste campane, con almeno 4 approdi per unità. Stiamo parlando di circa 6 mila visite di turisti (almeno 12 persone per ogni yacht) che arrivano sul territorio e creano economia per ristoranti, negozi, alberghi, massaggiatrici, parrucchieri, lavanderie, siti archeologici, artistici e ambientali, taxi, auto di lusso con autisti, elicotteri, ecc. Ogni unità viaggia con equipaggi che arrivano fino a 60 persone. L'intera filiera del settore ora è ferma. Il circuito è completamente penalizzato a livello regionale e nazionale.



Porto di Castellammare

Come poter aiutare il settore? La soluzione che si propone alle istituzioni è di partire subito dalle proroghe sulle concessioni (bloccate per errori burocratici da un anno) e da incisive agevolazioni a favore delle società dell'indotto.

Necessita una rivisitazione delle norme vigenti, sbloccando, immediatamente, le proroghe per le concessioni turistico ricreative dei porti, bloccate da mesi per un errore di interpretazione della normativa europea, perché parliamo di concessioni di beni e non di servizi. Rendere più fluido l'arrivo e lo sbarco della clientela di lusso che arriva da mare e garantire agevolazioni all'intero settore turistico, per permettere agli imprenditori dell'indotto di affrontare i costi di avviamento delle strutture stagionali.



Porto di Castellammare

Porti, alberghi, ristoranti, società di servizi che operano nel settore turistico, hanno bisogno di sentire la presenza delle istituzioni, con aiuti immediati per affrontare i mesi in corso e per gestire un futuro ancora troppo incerto per chi, come noi, continua ad investire sul bene pubblico con fondi privati, dal punto di vista strutturale e con continue strategie di marketing territoriali ed internazionali.

*Presidente Stabia Main Port



Collegati con il codice QR
e leggi l'articolo anche sul sito



SALERNO CONTAINER TERMINAL, OPERATIVA SECONDO PROTOCOLLO SICUREZZA COVID-19

La vocazione all'export di prodotti alimentari ha favorito mantenimento attività

Cav. Lav. Agostino Gallozzi*

L'impegno di noi tutti, in questi giorni di grande preoccupazione nel nostro Paese, è stato duplice. Innanzitutto, ci siamo prioritariamente impegnati a tutelare e salvaguardare la salute di ciascuno di noi, dei nostri lavoratori, delle nostre famiglie, di tutti i concittadini. Nello stesso tempo le nostre attività operative non sono state fermate neanche un giorno, proseguendo h24, sette giorni su sette, per assicurare continuità alla vita economica del Paese, così da tornare a guardare, appena possibile, con nuovo ottimismo al nostro futuro.

Interpretando questo difficile contesto, Salerno Container Terminal SpA è rimasta pienamente operativa, seguendo naturalmente con rigore il protocollo di sicurezza e prevenzione previsto dalle norme via via emanate. Larga parte dello staff degli uffici ha continuato ad assicurare le proprie attività in modalità "smart working", mentre per il nostro numeroso personale operativo l'azienda ha adottato tutte le misure necessarie per la protezione della salute e la sicurezza di tutti, con l'uso di mascherine e guanti, distanza minima tra le persone, sanificazione

frequente degli ambienti e dei mezzi meccanici, divieto di assembramento, anche riducendo i turni di lavoro di mezz'ora, così da evitare l'incontro tra squadre smontanti con le squadre montanti.

Se da un lato è fuor di dubbio che la crisi determinata dal coronavirus ha avuto gravi risvolti sull'interscambio mondiale delle merci, dall'altro occorre segnalare che l'impatto sul porto di Salerno, per il settore dei contenitori, è stato, almeno per il momento, piuttosto marginale, nonostante il clima di generale apprensione.

La prima fase di emergenza sanitaria ha infatti interessato in particolare l'export dalla Cina, traffico che non rappresenta attualmente un flusso portante del movimento portuale salernitano. Successivamente l'emergenza si è diffusa in Italia, in Europa e nel mondo, generando ovunque strategie di "lock down" con la popolazione confinata in casa e larga parte delle attività manifatturiere chiuse, ad eccezione – innanzitutto – delle produzioni e del commercio dei prodotti dell'industria alimentare, definiti "living essentials".

Da questo punto di vista il porto di Salerno si è trovato in una posizione di favore, avendo combinato la propria tradizionale vocazione all'export con la sua centralità rispetto al vasto distretto dell'agro alimentare, in larga parte localizzato nella sua provincia. Proprio la crisi pandemica, con le sue componenti emotive, ha portato alla crescita della domanda, non solo sui mercati nazionali, ma anche sui mercati internazionali, di prodotti alimentari di fascia più economica, facili da stoccare e facili da conservare per lungo periodo. Il nostro export alimentare, fatto di pasta, pomodori, fagioli ed altro, ha risposto esattamente a queste aspettative.

Sono sicuro che, non appena si coglieranno i segnali di superamento dell'emergenza coronavirus, avremo una ripresa molto veloce dei traffici mercantili delle merci, legata alla ripresa di tutta la macchina manifatturiera del Paese, la seconda d'Europa, che si presta ad una più agevole applicazione delle norme anti assembramento, con la gestione della mobilità delle merci certamente più facile da conseguire – come abbiamo noi stessi dimostrato in questi mesi – rispetto alla mobilità delle persone. Ed inoltre, alla ripresa avremo a disposizione un porto ancora più competitivo proprio per l'effetto degli interventi di dragaggio di prima fase, nel frattempo già realizzati.

Intanto, c'è da aggiungere, il terminal SCT del porto di Salerno, nonostante le problematiche ancora legate ai lavori per l'approfondimento dei fondali, ha viaggiato nel primo trimestre dell'anno con percentuali di crescita positive, confermate anche nel mese di aprile. Ma resta l'esigenza di sostenere il nostro comparto industriale, che è quello a più rapida ripartenza e quindi in grado di generare per il Paese quei flussi finanziari indispensabili per la più complessiva sostenibilità della economia italiana. È infatti l'industria manifatturiera il motore principale dello sviluppo dei traffici mercantili dei nostri porti e dispiace in tale prospettiva constatare la battuta d'arresto che sembra abbiano avuto le ZES.

D'altra parte, anche l'attuale crisi ha accentuato un percorso ormai già in atto, il passaggio cioè da una globalizzazione unilaterale (produzioni in oriente e consumi un occidente), ad una globalizzazione plurilaterale, in cui l'interscambio delle merci, tra import ed export, avviene bilanciandosi tra molteplici aree del mondo. In questa prospettiva la partita della

ripresa e della ripartenza del Paese Italia si gioca nello scenario del mercato di scambio internazionale, dove i porti non sono più i nodi terminali di un processo bilaterale, da est a ovest, ma acquisiscono centralità rispetto ad una economia pluricentrica.

Sono convinto che il porto di Salerno – proprio per il ruolo fondamentale che ricopre al servizio dell'economia dei territori che ad esso ricorrono per esportare le merci prodotte – abbia in questa prospettiva opportunità di crescita solida e concreta.

Come Salerno Container Terminal, in questa visione, abbiamo avviato un ambizioso piano di investimenti di lungo periodo, di cui oltre 20 milioni già realizzati nel corso dell'ultimo anno.



*Presidente Gallozzi Group



Collegati con il codice QR
e leggi l'articolo anche sul sito



LA SOCIETÀ GAROLLA SRL OPERA IN UN SETTORE STRETTAMENTE LEGATO ALLA PRODUZIONE INDUSTRIALE

L'emergenza ha confermato trend negativo per erosione tessuto produttivo

di Carlo Garolla di Bard*

La Garolla S.r.l., azienda operante nel settore della logistica, si occupa, dal 1957, nel Porto di Napoli, dello stoccaggio, per conto terzi, di merci rinfuse liquide.

I prodotti, di provenienza Nazionale/Comunitaria/Estera, sono ripartiti in due siti, rispettivamente alla Calata Vittorio Veneto e Pontile Flavio Gioia.

Dopo un andamento altalenante nella movimentazione di rinfuse liquide tra il 2014 e il 2019, la recente emergenza legata alla diffusione del Corona virus ha prodotto una decisa contrazione dei quantitativi introdotti nei depositi, vista la stretta correlazione dell'attività con la produzione industriale.

L'importazione di merci allo stato liquido stoccate nel porto di Napoli è variata totalmente in funzione del cambiamento delle attività industriali campane e quindi delle richieste di mercato per le quali erano destinate, riducendo in modo vertiginoso l'arrivo di prodotti come acidi grassi e glicoli.

La Garolla, da sempre a servizio delle aziende del Mezzogiorno d'Italia, ha visto nel corso degli anni, ridursi notevolmente i quantitativi movimentati nel proprio Deposito Costiero, a seguito di quanto sopra e della progressiva erosione del tessuto produttivo.

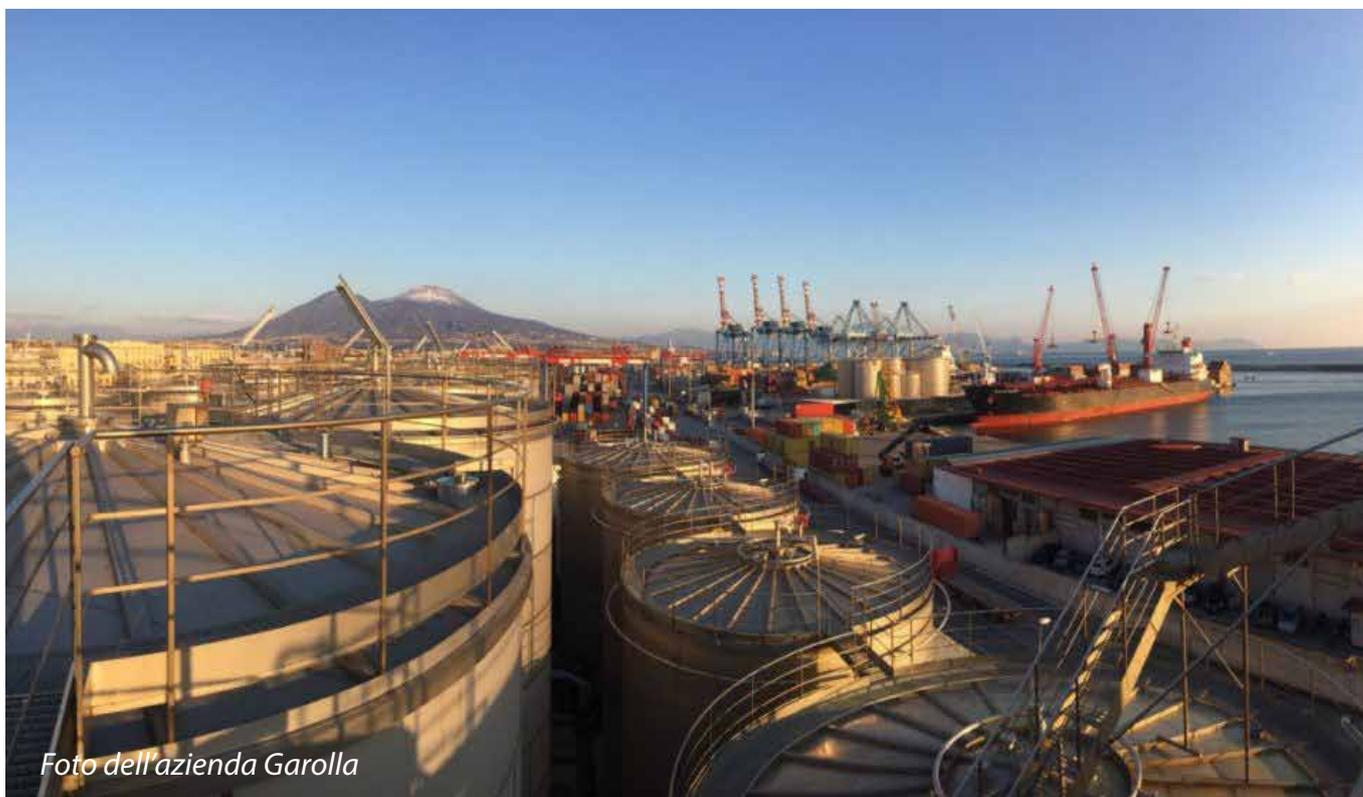


Foto dell'azienda Garolla

L'emergenza in corso non ha fatto altro che confermare il trend decrescente: la chiusura delle aziende tessili, meccaniche, siderurgiche e galvaniche ha rappresentato, per la Garolla, la ulteriore riduzione del 45% dei prodotti movimentati.

Reggono a stento gli stoccaggi dei prodotti nei settori chimici e farmaceutici e per le aziende produttrici di energia elettrica.

Per la particolarità dei prodotti stoccati, stante le considerazioni di cui sopra, la Garolla non ha interrotto la propria attività ed è stata chiamata a gestire il momento.

Al fine di prevenire, per quanto possibile, il rischio di contagio, l'Azienda ha provveduto a dotarsi di un Protocollo di Sicurezza per garantire l'integrità fisica dei dipendenti, tutelandoli dall'esposizione al rischio biologico e monitorando costantemente la situazione.

Al personale in servizio sono stati forniti adeguati dispositivi di protezione individuale ed è stato assicurato la salubrità degli ambienti di lavoro con periodiche sanificazioni.

Al fine di ridurre al minimo la presenza di personale in azienda, è stato attivato, per i profili professionali che lo consentivano, lo smart working mentre, per il rimanente organico, una turnazione con il ricorso alla Cassa Integrazione in deroga per il 20% del personale.

Ai fini di un rilancio di questa crisi senza precedenti, sarebbe auspicabile poter contare su una riduzione drastica da parte dell'Autorità di Sistema Portuale dei canoni delle concessioni demaniali e delle imposte da parte di Regione, Comune e Governo Centrale.

Sarebbe opportuno inoltre prevedere uno snellimento della burocrazia al fine di consentire alle aziende di poter velocemente mettere in campo iniziative efficaci per contrastare questo particolare momento.

Ai fini del mantenimento dell'attività, un particolare ringraziamento va, in questo periodo, a tutto il personale dipendente ed alle Amministrazioni competenti che, con il loro contributo, hanno consentito lo svolgimento ed il proseguimento aziendale, essenziale per fronteggiare l'emergenza.

* Amministratore Società Garolla S.r.l.



Collegati con il codice QR
e leggi l'articolo anche sul sito



GRUPPO GRIMALDI, ASSICURATA L'OPERATIVITÀ NEL RISPETTO DELLE DISPOSIZIONI VIGENTI

Ma il sostegno pubblico al settore dello shipping, equamente ripartito, va garantito

di Emanuele Grimaldi*

La pandemia di COVID-19 ha generato una crisi economica trasversale ai Paesi, ai settori produttivi, alle classi sociali, cogliendo tutti, indistintamente, di sorpresa. In questa emergenza sanitaria globale senza precedenti ognuno di noi, dalle istituzioni alle imprese, dalle famiglie ai singoli individui, è stato chiamato fin da subito a collaborare con piccoli e grandi sforzi.

Il Gruppo Grimaldi ha, in questa fase, una grande responsabilità: continuare a garantire, nonostante le difficoltà e nel pieno rispetto delle disposizioni vigenti a tutela della salute pubblica, l'operatività dei propri servizi, e con questi i flussi di merci a livello nazionale

ed internazionale. Infatti, spezzare la catena logistica interrompendo i collegamenti via mare significherebbe rendere ancora più difficile, o addirittura impossibile, l'approvvigionamento di beni tra i quali quelli di prima necessità, come prodotti alimentari e farmaceutici. Ciò infliggerebbe un altro duro colpo al tessuto economico e sociale italiano ed europeo.

Il nostro Gruppo, però, non è immune dagli effetti di una crisi che ha colpito, in varia misura, tutti i principali settori in cui opera: il trasporto di passeggeri è evaporato in Italia come in tutti gli altri paesi europei; il settore automotive, uno dei motori trainanti del



Veduta del porto di Salerno

settore industriale, è in grande sofferenza per la chiusura temporanea degli stabilimenti di produzione; infine, il traffico di camion e semi-rimorchi risente dello stop di numerose aziende, che ha generato un calo del 20%-30% nella domanda di servizi marittimi.

Tuttavia, la sapiente gestione che ha sempre contraddistinto il nostro Gruppo, volta alla diversificazione delle attività svolte e di mercati serviti, nonché ad una solidità dal punto di vista finanziario, ci permette di poter contare sulle proprie risorse per superare anche questa grande tempesta. Una tempesta che, si stima, provocherà una riduzione del nostro fatturato di circa il 20%.

La nostra non è però una fiducia cieca: al contrario, è corroborata dalla consapevolezza di dover affrontare i tempi presenti e futuri con intenso lavoro e spirito di sacrificio, coinvolgendo in questo sforzo ognuno dei nostri 16.000 dipendenti. In generale, per recuperare almeno in parte la significativa perdita stimata di fatturato, porremo grande attenzione al contenimento di tutti i costi legati alle nostre operazioni. A questo riguardo, confidiamo, che tutti gli stakeholder

del cluster marittimo facciano la loro parte onde permettere al trasporto marittimo di risollevarsi.

Inoltre, riteniamo che eventuali iniziative di sostegno pubblico al settore dello shipping siano equamente rivolte a tutti gli operatori, così da evitare possibili distorsioni del mercato che sfavorirebbero proprio le aziende più virtuose e meglio preparate anche al superamento di questa emergenza.

Con i nostri sforzi, e con una collaborazione attiva e responsabile da parte tutti gli stakeholder, riusciremo a portare avanti le nostre operazioni ordinarie nonché tutti gli ingenti investimenti pianificati. Di questi ultimi potrà beneficiare anche il porto di Salerno, il nostro principale hub nel Mediterraneo, nel quale faranno scalo, entro l'anno, le prime nuove mega unità ro-ro commissionate dal Gruppo, e dove contiamo di avviare i lavori per la costruzione di un parcheggio multipiano, così da rendere ancora più efficienti le nostre attività logistiche in Campania.

*AD del Gruppo Grimaldi

Collegati con il codice QR
e leggi l'articolo anche sul sito



IL TRAFFICO CONTAINER ALL'EPOCA DEL CORONA VIRUS

Situazione attuale e prospettive per il futuro

di Pasquale Legora de Feo*

Siamo giunti ormai a quasi due mesi da quando, travolti da una situazione di emergenza sanitaria di proporzioni mai viste prima, siamo stati costretti a ripensare completamente il modo di vivere e di svolgere le nostre attività lavorative.

Interi comparti produttivi sono completamente fermi, mentre le aziende che continuano a produrre i loro beni e i loro servizi, in quanto essenziali per assicurare le esigenze primarie della popolazione (penso all'approvvigionamento di alimenti o presidi sanitari), si trovano comunque a lavorare in condizioni ambientali del tutto inedite, che modificano le loro abitudini, quelle dei loro dipendenti e quelle dei terzi con cui interagiscono in ragione della loro attività.

Questa situazione generale si è naturalmente riprodotta anche all'interno della variegata comunità portuale, dove alcuni settori sono in ginocchio (come quello crocieristico e dei passeggeri in generale) mentre altri (come quello del traffico merci che mi coinvolge da vicino) continuano ad operare a pieno ritmo, anche se con le significative varianti di cui parlavo innanzi.

Come accennavo, il traffico container in questi primi mesi dell'anno, anche dopo l'inizio dell'emergenza, continua a mantenere i propri livelli, anzi qualche volta addirittura migliorandoli, come nell'ultimo mese di marzo dove il principale terminal del Porto, Conateco, ha registrato un incremento del 12,5% rispetto al marzo 2019, arrivando a movimentare quasi 50.000 teus.

Tutto ciò mentre ci siamo trovati a fronteggiare problemi e situazioni inedite, a cominciare dai giustificati timori del personale operativo che continuava a lavorare mentre tanta parte della popolazione restava in casa per seguire le giuste indicazioni delle Autorità.



Notevoli investimenti sono stati effettuati per tutelare al meglio la salute dei lavoratori, sia in termini di acquisti di materiali e dispositivi di protezione, sia in termini di varo di procedure di controllo, sia in termini di divulgazione, informazione e motivazione dei dipendenti.

A fronte di cotanti sforzi compiuti per assicurare la continuità, in condizioni di sicurezza, delle attività lavorative e della intera filiera logistica, ritengo sia importante, anzi necessario, che L'Autorità di Sistema venga incontro alle esigenze delle imprese.

Il c.d. Decreto Cura Italia ha previsto una sospensione del pagamento dei canoni per le imprese portuali, ma è poca cosa, trattandosi di mero rinvio di obblighi che dovranno essere comunque onorati: è il momento invece che le Autorità di Sistema, che sono gli Enti più vicini al mondo produttivo portuale e ne possono comprendere le reali esigenze, facciano uno sforzo in più.



Porto di Napoli

Nei giorni scorsi ho inviato, quale presidente di Conftrasporto Campania, una istanza ai vertici dell'Autorità di Sistema e della Regione per chiedere l'adozione di urgenti misure di contrasto alla crisi finanziaria ed economica del comparto portuale, articolata in diversi punti.

In particolare come comunità portuale abbiamo chiesto l'azzeramento totale di tutti i canoni concessori a decorrere dal mese di marzo fino a tutto dicembre 2020, e anche oltre se necessario, non solo per le imprese di cui agli articoli 16/18, ma anche per tutte le altre realtà imprenditoriali e di servizi (come ad esempio le stazioni marittime, i cantieri navali, attività parcheggio, servizi di biglietteria, approdi turistici, arenili etc.), oltre al riconoscimento della possibilità di dilazionare senza interessi o more, per un periodo di almeno 36 mesi, eventuali debiti pregressi maturati, a qualsiasi titolo, dalle suddette imprese.

In aggiunta abbiamo chiesto che vengano rideterminati i canoni demaniali nella misura minima prevista dalla Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 023 del 09/12/2019, e che venga avviato un tavolo tecnico, tra Enti (AdSP, Comune, Agenzia del Demanio e del Territorio) e le parti sociali/associazioni per risolvere problematiche di grande e negativo impatto quale quella dell'applicazione sugli immobili demaniali di gravose tassazioni per IMU e altro.

Passata la fase emergenziale occorrerà ripensare in maniera organica alle riforme occorrenti al settore portuale: in primis mi riferisco alla necessità di rivisitare la misura dei canoni concessori, unificandola a livello nazionale, onde evitare inaccettabili e superate sperequazioni tra porti diversi, a volte anche all'interno dell'area di competenza di una stessa AdSP.

Un'altra riforma indifferibile è quella del lavoro portuale, ove andrà superata la logica della riserva ad unico soggetto della fornitura di manodopera temporanea, aprendo il mercato alla concorrenza tra più soggetti.

In definitiva credo che il superamento della crisi potrà avvenire non attraverso misure estemporanee (che pur possono avere una utilità contingente nel breve), ma trovando il coraggio di affrontare una volta per tutte, con azione realmente riformatrice, le annose problematiche strutturali che affliggono la portualità italiana.

*Presidente e A.D. di CONATECO



Collegati con il codice QR
e leggi l'articolo anche sul sito



INDUSTRIA DELLA CANTIERISTICA E DELLE RIPARAZIONE NAVALI: LOCKDOWN HA RALLENTATO LE ATTIVITÀ

L'impegno del settore per assicurare livelli occupazionali e integrità aziendale

di Luigi Salvatori*

Nella gestione di qualsiasi Impresa l'attenzione è costante nel prevedere possibili scenari, valutare opportunità, prevenire o risolvere ogni problematica che interferisca con la vita e la continuità aziendale. Ma di certo, tra i possibili scenari ipotizzabili, quello che si sta vivendo oramai da qualche mese, non era minimamente immaginabile.

In un periodo estremamente breve ci si è trovati a confrontare un contesto impreveduto in un clima di improvvisazione. Sicuramente per una mancanza di informazioni e di precedenti condizioni che avrebbero potuto guidare le scelte.

Ma senza al momento citare o ipotizzare delle cause, sicuramente per colpose omissioni da parte di chi le

informazioni le aveva e ha mancato di governare tale condizione, è indubbio che per le Imprese e in genere tutto il mondo produttivo, fronteggiare in tempi brevissimi questa emergenza, è stato reso ancor più arduo per le continue incertezze e la mancanza di riferimenti.

Si sono infatti susseguiti annunci di interventi, provvedimenti di scarsa chiarezza e di incerta efficacia, e ancora annunci, ipotesi, previsioni di continuo smentite o cambiate, protocolli vari, maturando oramai, a distanza di settimane, l'evidenza e la consapevolezza di una totale assenza di pianificazione e strategia, sia per l'aspetto della comunicazione, sia per quello più sostanziale di efficaci interventi da adottare.



Porto di Napoli

Le Imprese della logistica e delle attività portuali, in larga parte rientranti tra quelle di settori a cui è stata concessa la possibilità di continuare ad operare, per assicurare le forniture essenziali anche nel periodo di lockdown, hanno quindi avuto la necessità di riorganizzare le proprie attività secondo precise priorità. Sicurezza delle persone impegnate nelle attività, assicurazione di poter svolgere il servizio, adattamento alle mutate condizioni operative.

Le Imprese della cantieristica nel Porto di Napoli hanno registrato fin dalla fine del 2019 un notevole incremento delle commesse e il 2020 si prospettava come un anno di crescita. L'emergenza sanitaria e le misure del Governo intese a limitare la diffusione del contagio anche con il blocco delle attività produttive e ad una generale interruzione di ogni attività non essenziale, fino alla limitazione di circolazione delle persone, hanno prodotto d'improvviso a catena il rallentamento anche per le attività del settore.

L'orizzonte temporale di tale situazione è evidente che travalica il periodo di fermo tuttora vigente e ha imposto alle gestioni aziendali immediati interventi tesi a salvaguardare l'integrità aziendale e la permanenza nel mercato nel periodo di ripresa delle attività. La tutela dell'integrità aziendale non si è risolta solo nell'adozione di interventi per la salvaguardia dei livelli occupazionali e retributivi aziendali, ma nel mantenimento di pari attenzione e condizioni anche verso tutte le aziende fornitrici dei principali cantieri, nella consapevolezza che la posizione del porto di Napoli nel settore è affidata alla presenza di un'intera filiera che va salvaguardata nella sua interezza.

E questa consapevolezza della parte imprenditoriale si traduce nell'esercizio di una responsabilità che travalica l'interesse della singola Impresa a beneficio di un intero sistema.

Tuttavia in questo contesto sorprende l'assoluta mancanza della parte istituzionale, e in particolare dell'Autorità di Sistema a Napoli, che ben più delle Imprese dovrebbe sentire la responsabilità e il dovere di adottare per gli ambiti di propria competenza, ogni azione a sostegno del sistema produttivo del porto di Napoli.

Ad oggi invece il nulla!



Porto di Napoli

L'Autorità di Sistema portuale di Napoli, intende ridurre invece il suo ruolo a quello di esattore di tributi abdicando ai poteri di governance che le competerebbero e che avrebbe il dovere di esercitare. Negli ultimi anni ci siamo forse abituati ad esercizio di un autoritarismo narcisistico che forse ora, nell'interesse più ampio e collettivo, sarebbe il momento di abbandonare.

*Amministratore società Cantieri del Mediterraneo spa



Collegati con il codice QR
e leggi l'articolo anche sul sito