



PORTI CAMPANI IN RETE

Collegati al nostro sito con il codice QR

Intervista a Pietro Spirito:
Decreto "Rilancio"
interventi più incisivi,
da discutere e valutare
con gli operatori
del settore



Lockdown rallentato scambi
commerciali per chiusura
comparto industriale



Michele Autuori srl in
partnership con Gruppo
Grimaldi per sviluppo logistica



TFG: azzerare canoni demaniali per
l'intero 2020 per mantenere livelli
occupazionali



Interporto Sud Europa: Covid-19
mostrato importanza logistica



Covid-19: attività di rimorchio in
calo del 25%. Servono misure
eccezionali



Stazione Marittima di Salerno:
obiettivo "fase 2", ripartire meglio
di prima



Gruppo Ormeggiatori: rimodulate
operazioni per non interrompere
il servizio



Palumbo Group: assicurata
continuità negli otto cantieri



Q8: 48h per assicurare continuità
al settore energetico



SOMMARIO

Il numero di giugno, come quello di maggio, ospita interventi di operatori dei porti del sistema campano. Lo scopo è rendere l'House Organ dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, in un periodo estremamente critico per l'economia della Campania e dell'Italia, uno spazio aperto di discussione tra tutti coloro che contribuiscono al lavoro e all'incremento dei traffici negli scali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

L'apertura è un'intervista al Presidente **Pietro Spirito**, di **Emilia Leonetti**, Direttore di "Porti Campani in Rete". Seguono in ordine alfabetico gli interventi di: **Giuseppe Amoruso**, General Manager "Amoruso Giuseppe spa", porto di Salerno; **Antonia Autuori**, Ad "Michele Autuori srl", porto di Salerno; **Roberto Bucci**, Presidente società "TFG" porto di Napoli; **Giancarlo Cangiano**, Vice Presidente società "Interporto Sud Europa"; **Gianandrea De Domenico**, Presidente "Rimorchiatori Napoli srl", porto di Napoli; **Orazio de Nigris**, Ad "Stazione Marittima spa", porto di Salerno; **Mario Esposito**, Presidente "Gruppo Ormeggiatori" porto di Napoli; **Antonio Palumbo**, Presidente società "Palumbo Group", porto di Napoli; **Giuseppe Zappalà**, Ad "Kuwait Petroleum Italia spa", porto di Napoli.



Presidente Pietro Spirito

DECRETO “RILANCIO” INTERVENTI PIÙ INCISIVI, DA DISCUTERE E VALUTARE CON GLI OPERATORI DEL SETTORE

Presidente Pietro Spirito pronto ad un confronto costruttivo. Colpito da determinazione cluster marittimo

di Emilia Leonetti

Non poteva mancare in questi momenti di difficoltà, di analisi e di proposte sul comparto marittimo campano, il punto di vista del Presidente dell'AdSPMTC. Non poteva mancare perché il ruolo dell'Autorità è centrale non solo in quanto Ente di governo del territorio portuale, ma anche perché rappresenta l'anello di congiunzione con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, cui vanno indirizzate analisi e proposte.

E' di questi giorni la pubblicazione di uno studio di SRM sulla situazione nel settore del trasporto marittimo e della logistica nei porti italiani, ed in particolare in quelli meridionali, a seguito della pandemia. Emerge un quadro preoccupante con perdite del 25-35% nel settore del traffico container. Lo studio propone per questo delle strategie mirate nei confronti dei porti meridionali, dove si concentra il 20% del traffico container e il 43% di quello merci. Propone anche lo sblocco, a livello nazionale, di ben 5-6 miliardi di euro in opere portuali, liberando i lavori dai vincoli “burocratici”. Cosa ne pensa? In cosa dovrebbe consistere, a suo parere, una strategia “mirata” per i porti meridionali e dunque campani?

“Dobbiamo innanzitutto mettere in evidenza che, in Campania come in diversi altri porti italiani, il traffico passeggeri, nelle sue diverse articolazioni, è stato colpito in misura molto maggiore rispetto al traffico commerciale, almeno nella prima fase della pandemia.

Il segmento delle crociere ha visto completamente azzerata l'offerta di servizi, mentre i collegamenti dei viaggiatori con le isole sono stati molto ridimensionati, per effetto delle misure che hanno ridotto le libertà di movimento. Nel mese di marzo 2020, rispetto allo stesso mese dello scorso anno, il calo del traffico passeggeri da e verso le isole del Golfo è stato pari all'81%. La ripresa dei traffici passeggeri non sarà immediata, sia per le misure che si attenueranno solo progressivamente sulla regolamentazione dei flussi, sia perché resteranno per qualche tempo ancora presenti condizionamenti psicologici nell'utilizzo di alcune modalità della vita sociale secondo modalità precedenti rispetto alla pandemia.

Nel traffico commerciale si registrano andamenti molto differenziati, in funzione delle caratteristiche

produttive dei diversi territori. In Campania la specializzazione industriale nella filiera agro-alimentare ha attenuato l'impatto verso la contrazione dei traffici, poiché questo settore ha assicurato la continuità di alimentazione anche nella fase più delicata della pandemia.

Nel mese di marzo, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, il calo del traffico merci espresso in tonnellate è stato pari al 14,7%. Con la ripresa delle attività manifatturiere, dall'inizio di maggio, si capirà l'effetto più sostanziale della pandemia sulla produzione industriale e sugli scambi internazionali.

In ogni caso avremo bisogno di potenziare e migliorare le infrastrutture portuali del nostro Paese, non soltanto per riattivare la leva degli investimenti indispensabili per la ripresa economica, ma anche per ridare slancio e competitività alla rete portuale nazionale”.

Parliamo del “Decreto Rilancio” del Governo che contiene, tra l'altro, misure a sostegno del settore marittimo e dei porti. In che modo l'Autorità di Sistema Portuale, di cui è Presidente, potrebbe muoversi? Glielo chiedo perché alcune settimane fa ha aperto un tavolo di confronto con gli operatori di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, per ascoltare, valutare ed eventualmente approvare alcune delle proposte emerse e che riguardano la riduzione di costi, la sospensione di canoni. Qual è la sua posizione?

“Nel precedente decreto Cura Italia, poi convertito in legge, erano previste – all'articolo 92 – alcune misure di carattere più congiunturale per dare qualche prima risposta alla crisi che si veniva configurando: non erano ancora chiari gli effetti e la durata della pandemia.

Ora, con il Decreto Rilancio, all'articolo 199, il Governo non si limita solo a posticipare

finanziariamente i pagamenti previsti per i canoni delle concessioni. Sono previsti interventi più incisivi, che andranno discussi e valutati con gli operatori del settore. Alla prima impressione emergono vincoli applicativi che andranno analizzati, in termini di risorse complessivamente disponibili e di ripartizione delle stesse sulla base del decreto previsto al comma 10 dell'articolo 199. La crisi non si ripercuote in modo omogeneo in ogni segmento di mercato, come abbiamo evidenziato precedentemente. Anche gli interventi di sostegno dovranno essere calibrati in funzione delle diverse condizioni negli specifici settori di attività.

Ne discuteremo con gli operatori in tavoli di confronto, e seguiremo intanto il percorso di conversione del decreto nelle aule parlamentari, per verificare se saranno introdotte varianti rispetto alla norma nella sua attuale configurazione. Da un lato il confronto con gli operatori e dall'altro la norma nella sua definizione conclusiva forniranno gli elementi per assumere le decisioni possibili".

"Porti Campani in Rete", edizioni di maggio e giugno, dedica ampio spazio agli interventi di rappresentanti di società che operano nei porti del sistema campano per conoscere direttamente quali sono le criticità in corso nei diversi comparti dell'economia portuale e quali le proposte per superarle. Tra le diverse posizioni espresse

dai Presidenti o Amministratori Delegati delle società, quali l'hanno maggiormente colpita? A quali ritiene si debba dare priorità?

"Mi ha colpito la determinazione da parte di tutti gli operatori di dare una risposta alla crisi, pur nella consapevolezza della densità e della complessità della condizione nella quale ci troviamo. Si tratta di un inedito blocco delle attività produttive, avvenuto con una scacchiera temporale differente nelle aree principali del mondo.

Alla logistica spetta il difficile compito di ricucire una divisione internazionale del lavoro che è entrata in tensione per effetto di un elemento assolutamente imprevedibile. Eravamo peraltro già in una fase nella quale si avvertivano tensioni neo-protezionistiche che non favorivano in ogni caso lo sviluppo del commercio internazionale. Ora si tratterà di reinterpretare la traiettoria della economia mondiale per comprendere quale possa essere il ruolo dell'economia marittima nella ripresa delle relazioni commerciali".

ZES campana, siamo in una situazione di stallo? Da più parti si sostiene che la soluzione potrebbe essere la nomina di Commissari, così come proposto dal Ministro Giuseppe Provenzano, insieme alla semplificazione amministrativa. A questo proposito vorrei ricordare quanto espresso dall'ex Ministro Claudio De Vincenti nell'intervista rilasciata al nostro giornale a

Il Porto di Castellammare di Stabia





Il Porto di Napoli

febbraio 2020: “sarebbe meglio un Commissario unico a livello nazionale...sulla semplificazione il punto non è diminuire i tempi ma fissare tempi ristretti espliciti per ognuna delle procedure”. Cosa ne pensa?

“Siamo in una situazione totalmente diversa. Nella fase della emergenza economica post-Covid si tratterà di comprendere in quale modo lo strumento della zona economica speciale possa essere giocato per consolidare innanzitutto il tessuto produttivo esistente, e poi per attrarre nuovi investimenti produttivi. Non è tanto questione di strumenti di governance, argomento sul quale troppo spesso ci si appassiona.

Serve innanzitutto un adeguato pacchetto di incentivi per le imprese e misure decise per la radicale semplificazione dello scenario normativo. Quando, come oggi, esistono trentaquattro differenti procedure che debbono essere seguite per l’insediamento di una nuova impresa, si comprende come sia effettivamente arduo pensare di poter attrarre capitali, che hanno bisogno, per le proprie decisioni localizzative, di ridurre il margine di incertezza, almeno sul versante delle autorizzazioni amministrative”.

Un’ultima domanda la vorrei riservare al settore crocieristico, uno dei più colpiti dalla pandemia. Due sono le proposte in campo: prevedere,

almeno per questo anno, crociere nei porti nazionali e per la Stazione Marittima di Napoli, destinarla ad usi misti. Non più solo terminal ma anche luogo di incontri culturali, spazio aperto alla città. La sua opinione?

“Nel business model delle compagnie di crociera non trova spazio un ridimensionamento dell’offerta commerciale: gli investimenti che sono stati proprio di recente condotti sul rinnovo della flotta presuppongono al contrario una diversificazione ed un ampliamento della offerta turistica, per attrarre un maggior numero di clienti, considerato il numero crescente della capacità di passeggeri a bordo delle navi da crociera. Limitare ai porti nazionali l’itinerario crocieristico non mi sembra una risposta adeguata rispetto allo stallo che si è determinato con il blocco imposto dalla pandemia.

Quanto alla multifunzionalità della Stazione Marittima di Napoli, si tratta di un progetto altamente opportuno, che – in un Paese amministrativamente rigido come il nostro – trova ostacoli non intuitivamente comprensibili nella fase di attuazione”.



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

LOCKDOWN RALLENTATO SCAMBI COMMERCIALI PER CHIUSURA COMPARTO INDUSTRIALE

Investire nelle infrastrutture e nella sana imprenditoria. Evitare sperpero risorse pubbliche

di Giuseppe Amoruso*

I porti, per la natura profondamente interconnessa e globalizzata dello shipping, sono stati coinvolti sin da quando l'emergenza sanitaria è scoppiata in Cina: già nelle prime settimane di epidemia, i principali scali internazionali hanno dovuto fare i conti non solo con una sensibile riduzione di traffico, ma anche con la necessità di implementare processi e metodi che fossero in grado di garantire contemporaneamente l'operatività del porto e la sicurezza dei lavoratori e degli operatori.

Ed è proprio ciò che abbiamo fatto in seno alla nostra azienda, dove abbiamo messo la tutela della salute del lavoratore come priorità aziendale, continuando a servire il paese attraverso stringenti procedure sanitarie che ci hanno consentito di continuare a svolgere la nostra attività ritenuta, a ben ragione, strategica per l'Italia.

Inevitabilmente il lockdown imposto dal governo per fronteggiare la pandemia, con la chiusura del comparto industriale ("non alimentare"), unitamente alla pari misure prese nel resto del globo, ha generato un rallentamento degli scambi commerciali, dove alla perdita dei volumi si è contrapposta un sensibile aumento delle merci in stock nei nostri magazzini, dovuti ad ordinativi già spediti ed arrivati e che non si sono potuti evadere.

Pertanto in questo periodo di emergenza tutti gli attori, pubblici e privati, sono chiamati ad implementare gli sforzi indirizzati allo scopo di alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso.

È necessario, in particolare, porre in essere fattive iniziative, con l'adozione di conseguenti provve-



Giuseppe Amoruso

dimenti formali, utili a riconoscere sostegno alle imprese, che si sono trovate in queste settimane a dover far fronte:

1. alla chiusura delle attività produttive con incrementi notevoli dei costi di custodia delle merci;
2. a costi addizionali per ottemperare alle misure di sicurezza e sicurezza sanitaria per il personale;
3. a una flessione dei traffici e degli ordinativi;
4. alla salvaguardia dei livelli occupazionali.

La storia ci aiuta a capire come risollevarci dalla peggiore crisi economica/finanziaria affrontata dal sistema economico mondiale: la prima e la seconda guerra mondiale hanno comportato pesanti perdite di reddito, ma molto concentrate in termini temporali, la crisi del 2008 e l'austerità ad essa associata hanno causato perdite più contenute in termini assoluti, ma costanti nel tempo.



Il Porto di Salerno

Soprattutto la crisi del 2008, con una doppia caduta, la prima dovuta alla crisi finanziaria, la seconda, a partire dal 2012, causato dalle politiche recessive messe in atto da Monti col plauso unanime di UE e Bce, ci insegna come sia necessario che il paese Italia adotti politiche che vadano nella direzione del reale sostegno alle imprese, al tessuto produttivo e manifatturiero italiano, sul quale esso stesso si regge.

Ci vogliono aiuti concreti di natura economica-finanziaria, che al momento il governo non è riuscito ad emanare ed i pochi ed insufficienti sussidi garantiti (DL Cura Italia e DL Liquidità), tutt'oggi si scontrano con la palude burocratica italiana che rende inattuabili le politiche di sostegno emanate.

Recuperare il terreno perduto sarà difficile considerando che questa crisi andrà ad accelerare il processo di deglobalizzazione già in atto, con le politiche protezionistiche e di salvaguardia che USA ed Europa hanno predisposto per tutelare le proprie economie contro le mire espansionistiche dei paesi emergenti, capitanati dalla Cina.

Questo fenomeno sarà ancora più acuito nel post-crisi poiché ogni paese salvaguarderà le proprie produzioni industriali (divenute col calo dei consumi sovra-produzioni) facendo leva sulla capacità di assorbimento interno prima di aprirsi al mercato internazionale.

Sono fiducioso per natura e credo che i porti, il porto di Salerno, il nostro terminal saprà ricoprire un ruolo importante nel rilancio del sistema economico, ed auspico che il governo sappia indirizzare opportunamente le sue risorse al nostro comparto che genera un PIL diretto al paese di cir-

ca tre punti percentuali, e contribuisce allo stesso modo al successo dell'indotto industriale, che rendiamo competitivo sui mercati internazionali attraverso in nostri servizi logistici.

Tuttavia, vorrei evitare di assistere allo sperpero di risorse pubbliche per salvare carrozzoni politici come Alitalia, che torniamo a nazionalizzare con una spesa di 3 miliardi, dopo aver pompato nelle sue casse 6.4 miliardi in dieci anni, e Tirrenia che con i soldi pubblici fa concorrenza ai privati che, per assurdo, con le loro tasse finanziano direttamente un loro concorrente.

Vorrei che questi soldi vengano spesi in infrastrutture, in ammodernamento del paese, vorrei che in buona parte vengano affidate alla Autorità di Sistema Portuale che, attraverso un necessario snellimento burocratico, devono avere l'obbligo di investirli nei loro porti per migliorare l'infrastruttura e rendere i porti adeguati allo standard del naviglio moderno che sta tagliando fuori l'Italia dalle più importanti rotte economiche.

Noi siamo pronti a sostenere il Paese, ma vorremmo che il Paese si senta a pronto a sostenere noi imprenditori che con costanza, dedizione ed un pizzico di follia continuiamo a generare economia, occupazione e legami internazionali.

* General Manager società
"Amoruso Giuseppe spa"



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

MICHELE AUTUORI SRL IN PARTNERSHIP CON GRUPPO GRIMALDI PER SVILUPPO LOGISTICA

Decreto "Rilancio" nulla per settore traffico automotive in calo del 30%

di Antonia Autuori*



Antonia Autuori

La partnership con l'armatore e la profonda conoscenza della realtà economica locale permette alla Michele Autuori di attestarsi come azienda strategica per lo sviluppo di una logistica intermodale e punto di raccordo tra il territorio ed il mare, territorio che va ben oltre i limiti della nostra provincia.

Tra le funzioni della società c'è l'essere un punto di snodo delle informazioni fra le diverse realtà che compongono il porto e naturalmente i Clienti, senza prescindere mai dall'aspetto umano del lavoro che richiede il 'prendersi cura della nave e dell'equipaggio nell'interesse dei propri mandanti.

Il nostro è lavoro che richiede, come tutti i lavori legati all'operatività portuale, una disponibilità di 7 giorni su 7, 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno che non si riuscirebbe a fare senza una forte motivazione di tutti i collaboratori. Anche in questo periodo il nostro porto ha continuato ad operare, naturalmente tutto è ora più difficile sia per le misure di prevenzione da attuare che per la tensione legata alla paura di possibili contagi che ha caratterizzato tutte le persone che hanno lavorato durante il lock down. Vorrei a questo punto ricordare anche la situazione degli equipaggi che gioco forza si sono trovati prigionieri a bordo e senza neanche la possibilità di avvicendamento a fine contratto.



Porto di Salerno

Quello che stiamo vivendo attualmente è un calo notevole del traffico automotive, che è diminuito del 30% rispetto all'anno precedente, con la previsione di diminuire ulteriormente anche perché purtroppo nessuna misura è stata prevista nel decreto 'Rilancio' per questo importantissimo settore dell'economia italiana e soprattutto del mezzogiorno.

Non dobbiamo dimenticare infatti che i principali stabilimenti del gruppo FCA sono nelle nostre regioni: Cassino, Melfi, Pomigliano d'Arco, Val di Sangro, Pratola Serra utilizzano moltissimo il porto di Salerno sia in import per le materie prime e i pezzi di ricambio sia in export per le auto ma anche per i motori. Questo ci preoccupa molto anche per le conseguenze sull'occupazione, infatti il traffico di autovetture è un traffico ad alto utilizzo di manodopera, in quanto ogni macchina deve essere guidata sia all'imbarco che allo sbarco.

Nonostante ciò essere una realtà che opera da praticamente 150 anni fa sì che questo terribile momento di crisi venga affrontato con determinazione e positività. Aziende più che centenarie come la nostra nella propria storia si

sono trovate ad affrontare e a superare ben 2 guerre mondiali e la crisi del '19. Anche questa volta ce la metteremo tutta insieme ai tutti i nostri stakeholder, con la consapevolezza che se alcuni traffici potrebbero diminuire altri sono destinati a crescere come il traffico legato alla filiera agroalimentare che in questo periodo ha mantenuto, anzi si è incrementato. Come pure hanno mantenuto i traffici sulle autostrade del mare che sono stati providenziali visto che solamente i semirimorchi viaggiavano da una regione all'altra e da una nazione all'altra, ma non gli autisti, cosa non da poco in periodo di limitazione della circolazione delle persone.

Per concludere voglio ricordare una frase di mio nonno Michele (classe 1900) che soleva dire 'finché c'è mare c'è pane'!

*Amministratore Delegato
Michele Autuori srl



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



Roberto Bucci

TFG: AZZERARE CANONI DEMANIALI PER L'INTERO 2020 PER MANTENERE LIVELLI OCCUPAZIONALI

Considerare estensione al 2021 per calo domanda interna e contrazione traffici

di Roberto Bucci*

Possiamo affermare che già da tempo le aziende si trovano a competere in un'economia sempre più globale e interconnessa.

I **recenti** avvenimenti ci hanno ricordato prepotentemente che ormai persone, merci, informazioni e paure viaggiano da un continente all'altro con rapidità impressionante. Tutto ciò ha avuto e continua ad avere conseguenze importanti sulle nostre vite.

In qualità di terminal operator multi-purpose nel porto di Napoli, la performance del Terminal Flavio Gioia è ovviamente legata a doppio filo all'impatto economico e sociale del virus sul nostro territorio.

Pur in un clima di incertezza, abbiamo comunque fatto fronte alle difficoltà adeguandoci repentinamente allo scenario attuale.

Come sappiamo, gli scali portuali campani servono territori dal tessuto produttivo a forte vocazione agro-alimentare.

Nella fattispecie, tale settore ha risentito positivamente di uno shock di domanda proveniente da paesi che storicamente vedono le proprie catene di retail e di grande distribuzione come i principali acquirenti di pasta alimentare, conserve e di prodotti alimentari a lunga conservazione made in Italy.

L'effetto psicologico prodotto dalla pandemia ha infatti spinto la popolazione mondiale ad una "corsa alle scorte".

Non bisogna poi dimenticare l'apporto positivo ai livelli di produzione dato da realtà produttive appartenenti ad altri settori o filiere ritenute comunque essenziali.

A fronte di una sostanziale tenuta dell'export, abbiamo però registrato un importante calo delle importazioni.

Tale riduzione, dovuta a una riduzione della domanda interna, si è avvertita già a gennaio, ossia prima che il COVID si manifestasse in Europa.

Ritengo poi che al successivo acuirsi della contrazione dei traffici inbound abbiano contribuito diversi fattori a seconda degli stadi della pandemia.

In una prima fase, il calo dell'import dall'estremo oriente, in particolare dalla Cina, è derivato da una contrazione dell'offerta conseguente al lock down e alla chiusura degli stabilimenti produttivi.

Successivamente e in via più o meno contemporanea all'allentamento delle misure e alla conseguente riapertura degli stabilimenti cinesi, sono state le aziende europee a dover osservare un periodo di severo lock down che ha comportato una forte riduzione della domanda di beni.

Sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria, il personale TFG ha prontamente recepito le linee guida emanate dall'Autorità circa le procedure anti contagio da implementare. Infatti, i preposti vigilano quotidianamente sul rispetto del protocollo interno e sull'attuazione delle procedure. Tale atteggiamento proattivo ci ha consentito di garantire all'utenza la continuità delle nostre prestazioni in condizioni di sicurezza.

Il mese di maggio si apre con una fase nuova. Gli ultimi sviluppi ci portano a sperare prudentemente che le misure anti contagio adottate al livello nazionale e regionale si rivelino idonee a garantire un funzionamento sostenibile delle attività produttive.

Nel quadro attuale, spetterà alle autorità competenti l'arduo compito di coniugare la fondamentale necessità di incentivare i consumi e la produzione industriale con l'esigenza primaria di tutelare la salute delle persone.

L'attuale incertezza caratterizzante il panorama economico e il primario obiettivo del mantenimento dei livelli occupazionali impone un intervento del legislatore affinché i canoni demaniali relativi al periodo marzo – dicembre 2020 siano azzerati.

Tale intervento appare fondamentale affinché le imprese possano sopportare le perdite che, nostro malgrado, si paventano per l'esercizio 2020.

In base al reale andamento dei traffici nel 2020, ci auguriamo che si possa estendere la stessa facilitazione al 2021. Infatti, l'impatto sui conti



economici dell'anno in corso comporterà importanti conseguenze anche sul prossimo esercizio. La ripresa non sarà agevole repentina, bensì richiederà tempi lunghi.

Come commentato dalla stampa inglese, attualmente fronteggiamo "uncharted waters".

Al momento è impossibile prevedere gli effettivi sviluppi sanitari ed economici alla luce dell'impegno che lo Stato ha nei confronti di tutte le altre categorie che versano in condizioni di difficoltà.

Oltre che dalla coscienza realistica della situazione la nostra resilienza è motivata dalla Fede nella Divina Provvidenza.

Avvertiamo la grande responsabilità di essere, insieme agli altri Terminalisti del nostro cluster, piattaforme logistiche indispensabili per il corretto funzionamento delle catene logistiche al servizio del nostro tessuto produttivo.

La nostra priorità rimane quella di offrire all'utenza un servizio costante ed efficiente nel pieno rispetto dei protocolli implementati.

In questa fase delicata, il rigore nell'osservanza delle prescrizioni è una condizione essenziale perché la situazione possa migliorare per il bene di tutti.

*Presidente società "TFG"



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



Giancarlo Cangiano

INTERPORTO SUD EUROPA: COVID-19 MOSTRATO IMPORTANZA LOGISTICA

Ora puntare su digitalizzazione e integrazione nodi logistici della Campania

di Giancarlo Cangiano*

Lo stravolgimento delle consuetudini produttive e di consumo del Paese, prodotto dalla tempesta perfetta della pandemia CoViD-19, sta avendo effetti rilevanti sulla logistica. In queste settimane molte imprese del settore navigano a vista, fronteggiando problemi di liquidità e di credito, e possono già osservarsi cambiamenti strutturali nella domanda e nell'offerta che avranno ripercussioni nel medio e nel lungo periodo.

La crisi economica prodotta dalla pandemia e la necessità di proseguire il social distancing fino alla disponibilità di un vaccino hanno ridotto le risorse disponibili e cambiato le priorità del governo centrale, con sanità, ricerca e assistenza economica giustamente al centro dell'agenda di spesa. Si investirà sicuramente in infrastrutture, per attivare effetti keynesiani, ma è evidente che si dovranno fronteggiare scelte di priorità anche dolorose.



I progetti in corso nel sistema logistico campano (porti e interporti in primo luogo) e le azioni di integrazione e di sviluppo di sistema (ZES, collegamenti ferroviari, gestione delle manovre portuali), sui quali si è puntato fino a poco fa, vanno dunque difesi, rilanciati e valorizzati in ottica di sistema.

Interporto Sud Europa e le aziende in esso insediate stanno vivendo in trincea questa emergenza. Al calo fisiologico di merceologie più legate alle supply chain industriali si è contrapposta la crescita dei volumi legati all'e-commerce e alla distribuzione via corriere ai consumatori.

Pur nelle difficoltà lavorative determinate dalla pandemia, molti insediati hanno visto crescere significativamente i traffici: il CoViD ha insomma mostrato quanto la logistica sia necessaria per il Paese.

Un altro fenomeno sicuramente rilevante osservato in queste settimane, e che sicuramente perdurerà nel medio e lungo periodo, è la crescita di alcuni segmenti dei volumi di traffico ferroviario delle merci, con un 40% addirittura nel terminal in questo periodo rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

Sullo sfondo, occorre per tempo pensare a nuovi ruoli per i soggetti pubblici, come Interporti ed Autorità di Sistema portuale, che si trovano a dover direttamente gestire la crisi di alcuni concessionari/tenants e che, proprio per la loro natura, potrebbero introdurre iniziative di sostegno materiale e immateriale che aiutino le comunità portuali e interportuali a sostenersi.

In ogni caso, occorre spingere il più possibile sulla digitalizzazione e sull'integrazione funzionale tra nodi logistici della Campania. Per questo, in particolare, in accordo anche con il masterplan di sviluppo di cui si è recentemente dotato, ISE sta completando il casello dedicato sulla A30, che aumenterà in maniera significativa l'accessibilità stradale dell'interporto, e ha investito in sistemi informativi per la razionalizzazione e l'automazione del terminal ferroviario.

*Vice Presidente società
"Interporto Sud Europa"

Presidente società
"Servizi ISE"

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





Gianandrea De Domenico

COVID-19: ATTIVITÀ DI RIMORCHIO IN CALO DEL 25%. SERVONO MISURE ECCEZIONALI

Rimorchiatori Napoli: coordinamento tra Istituzioni per contenere costi del servizio

di Gianandrea De Domenico*

La Rimorchiatori Napoletani SRL, o RN, opera nel settore del rimorchio e salvataggio a Napoli, Taranto, Bari e Gaeta oltre che nell' Oil&Gas con tre unità PSV con porto base ad Aberdeen in Scozia ed ha recentemente festeggiato il primo secolo dalla costituzione avvenuta nel 1917.

Nel porto di Napoli la RN ha uffici operativi, officina e magazzino al Pontile Vittorio Emanuele II, i 7 rimorchiatori della locale flotta sono ormeggiati alla banchina n.24 dove la RN ha provveduto alla elettrificazione.

Per assicurare qualità ed efficacia del servizio l'azienda è da anni impegnata nell'efficientamento della propria organizzazione attraverso l'attenta selezione e formazione continua dei propri equipaggi e l'adeguamento della propria flotta ai massimi standard qualitativi di settore.

La progettazione e realizzazione di un rimorchiatore, anche in un periodo di buona disponibilità di cantieri specializzati, richiede un investimento di 7/8 M€ e circa due anni e pertanto va programmata in forte anticipo rispetto alla necessità dei nuovi mezzi.



Porto di Napoli

Risulta altresì evidente che il ripagamento degli stessi non può prescindere dai livelli di traffico e fatturato presenti al momento in cui i rimorchiatori entrano in esercizio e quindi in ammortamento.

La RN ha recentemente acquisito dal cantiere turco Sanmar quattro moderni rimorchiatori, di cui due destinati al porto di Napoli, secondo la programmazione definita nel biennio 2016/2017 sulla base delle esigenze di servizio previste.

La crisi dovuta alla pandemia da Covid-19, per i volumi coinvolti, l'ampiezza dei mercati colpiti ed i prevedibili effetti nel tempo ha causato l'azzeramento del traffico crocieristico e passeggeri a cui si sta aggiungendo la forte riduzione della movimentazione di merci sfuse e containerizzate.

Nel mese di aprile appena trascorso, ad esempio, l'attività di rimorchio nel porto di Napoli ha fatto registrare un calo di oltre il 25% e, purtroppo, maggio sembra andare ancora peggio. Nonostante tutto ciò, la RN, dovendo assicurare il servizio previsto dal vigente Regolamento, non ha ridotto la presenza del personale imbarcato e di supporto tecnico che, anche se con il maggior encomiabile impegno per loro e maggior costo per l'azienda dovuto alle misure di controllo del rischio di contagio per sanificazione ambienti e distanziamento sociale, continua ad assicurare la dovuta operatività.

Risulta facilmente comprensibile che il meccanismo di adeguamento tariffario biennale previsto dalle vigenti regole ministeriali, mentre consente di rispondere in modo adeguato in caso di oscillazioni "fisiologiche" dei traffici di un porto, ben poco può fare per compensare variazioni come quella attuale.

Una situazione di sbilancio gestionale di questa portata richiede e richiederà certamente misure eccezionali a livello centrale e locale. La più importante è l'informazione tempestiva sull'evoluzione della situazione, per dimensione e durata per valutare, con il coordinamento delle istituzioni competenti, la possibilità ed efficacia di azioni sul nostro servizio, che consentano di contenere i costi senza gravare in modo insostenibile sull'efficienza del porto, con il rischio di contribuire ad incrementare il calo di traffico.

*Presidente
"Rimorchiatori Napoli srl"



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



Orazio De Nigris

STAZIONE MARITTIMA DI SALERNO: OBIETTIVO "FASE 2", RIPARTIRE MEGLIO DI PRIMA

Si può, già conclusa la prima parte dei dragaggi in corso nel porto. Il ruolo dell'AdSP

di Orazio De Nigris*

Ripartire, meglio e più di prima. Farsi trovare pronti perché gli spazi riapriranno e il nostro orizzonte allora dovrà avere un colore più nitido, più intenso, più definito.

Bisogna cogliere l'opportunità: c'è da trasformare lo stallo forzato di questi mesi in un vero trampolino di rilancio. Del turismo, dell'economia, delle infrastrutture. Non sono frasi, non sono speranze: sono questi i compiti che abbiamo davanti, sono queste le frasi da coniugare. Ora e adesso.

Qui a Salerno nulla ci ha mai spaventato. Non ci spaventò l'arrivo della prima nave da crociera: era il settembre del '98 e per le avverse condizioni

meteomarine fu costretta ad attraccare nel porto di Salerno eppure non c'era una struttura adeguata ad accoglierla.

In ventidue anni tanto è cambiato. Salerno negli anni ha avuto la capacità di fare fronte comune alle difficoltà di volta in volta incontrate fino ad avere – ancora senza la Stazione Marittima di Zaha Hadid – nel 2015 circa 200.000 crocieristi e circa 400.000 passeggeri delle vie del mare. Numeri importanti, numeri che ci hanno dato lo sprone per lavorare, per migliorare, per costruire una struttura sempre più ricettiva.

L'inaugurazione della Stazione Marittima al Molo Manfredi è stata il nuovo punto di partenza. Sì, di



Stazione marittima Salerno

partenza, perché i lavori sono andati avanti nel corso degli anni: bisognava intervenire sul dragaggio dei fondali. Dal 2016 al 2019 al porto di Salerno hanno continuato ad attraccare navi da crociera ma il trend incoraggiante andava e va migliorato attraverso nuovi interventi strutturali, di potenziamento: il termine della prima fase dei lavori fissato proprio per marzo 2020.

All'improvviso l'emergenza covid 19, il lockdown. E così i numeri dell'estate del 2020 – 70 navi da crociera e 100.000 mila passeggeri, il rinvio chissà fino a quando dei traghetti di collegamento con le isole, la costiera Amalfitana e quella cilentana, una serie di eventi di caratura nazionale e internazionale all'interno della Stazione Marittima – che scoloriscono, che si dissolvono. E' difficile parlare di qualcosa per il quale hai lavorato da ventidue anni e poi improvvisamente ti ritrovi con il nulla.

Eppure non è così. La prima fase del dragaggio è stata completata con un risultato di circa 10 metri di profondità (attendiamo ora i rilievi batimetrici) e proprio da questo Salerno vuole ripartire.

Ripartire da una banchina nel cuore della bellissima città di Salerno che permetterà ai crocieristi in arrivo a Salerno di arrivare in centro città percorrendo semplicemente 300 metri.

Appare alquanto singolare per il modo così improvviso e repentino discutere della cancellazione di quasi la totalità del traffico quando ci preparavamo come segmento crocieristico italiano a festeggiare la consacrazione di un settore che abbatteva il muro dei 13 milioni di passeggeri ed ulteriori navi in produzione e consegna già nel 2020 con un interessamento dei principali porti in grado di ospitare i giganti del mare.

E Salerno? La sfida sarà quella di farsi trovare pronti a valorizzare le nuove opportunità che si presenteranno nel momento in cui il settore si rimetterà in moto.

Come? Ad esempio facendo tutto il possibile per intervenire sulle infrastrutture portuali con operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria che possano rendere pronta e operativa tutta la filiera coinvolta nel ciclo delle crociere.

E poi, considerato che l'anno 2020 sarà solo costellato da spese, come misure di rilancio del settore mi aspetto attenzione al prolungamento delle concessioni, l'abbattimento dei canoni e l'adeguamento delle tasse portuali.

Sono certo che l'ADSP si farà parte diligente nel coordinare riunioni ad hoc con gli operatori locali, così da ascoltare tutte le esigenze e gli eventuali suggerimenti. Solo così si potrà fare la differenza.

L'ADSP? Di certo avrà un ruolo ancora più strategico come ente di gestione infrastrutturale perché, come ci insegna la storia, nel dopoguerra chi è pronto e attento ad intercettare per primo le esigenze del nuovo mercato si assicura un futuro radioso. A Salerno e in tutta la Campania, sono sicuro che ci faremo trovare pronti. Per aspera ad astra!

*Amministratore Delegato R.T.I Salerno
Stazione Marittima S.p.A.
Salerno Cruises S.r.l.



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



Mario Esposito

GRUPPO ORMEGGIATORI: RIMODULATE OPERAZIONI PER NON INTERROMPERE IL SERVIZIO

Prodotto un proprio protocollo a supporto di quello governativo per regolare avvicendamenti

di Mario Esposito*

Certo il 2020 sarà un anno difficilmente da dimenticare.

Il mondo intero è stato travolto da un virus terrificante, sconosciuto ed inaspettato che ha messo in ginocchio il sistema sociale, industriale ed economico planetario facendoci vivere in questi giorni la più grande crisi dalla seconda guerra mondiale.

Ovviamente nessun settore è rimasto escluso compreso quello marittimo portuale ove opera il Gruppo Ormeggiatori del porto di Napoli che mi onoro di rappresentare dal 2013.

Il servizio di ormeggio è codificato nel nostro ordinamento come servizio di interesse generale, atto

a garantire, ove istituito, la sicurezza della navigazione e dell'approdo in ambito portuale.

Tale codifica ha comportato la necessità di porre in essere ogni iniziativa utile affinché in questo momento drammatico che stiamo vivendo, sia garantita la prestazione indispensabile all'operatività del porto.

Pertanto noi Ormeggiatori, come altri, siamo rimasti sempre in prima linea, per garantire attraverso il nostro servizio, l'approdo regolare ed in sicurezza delle navi che approvvigionano il nostro paese per il bene comune.

In tale contesto, già prima della sottoscrizione del



Porto di Napoli

“Protocollo condiviso di regolazione delle misure per il contrasto ed il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro”, il Gruppo Ormeggiatori ha dato pratica applicazione a tutte le raccomandazioni emanate dalle diverse autorità, a tutela della salute di tutti i soci Ormeggiatori, producendo uno specifico protocollo ad aggiornamento del DVR riguardante il rischio biologico, applicato consultando costantemente il medico competente.

Siamo intervenuti nel regolare il servizio in modo da poter avere meno avvicendamenti nei turni per avere un giusto distanziamento sociale, a garanzia di prevenzione per gli ormeggiatori e per il servizio, interfacciandoci con gli altri colleghi dei STN in particolar modo i Piloti, attività le nostre caratterizzate da molteplici contatti personali.

Infettarsi e bloccare il gruppo ormeggiatori di Napoli avrebbe significato interrompere i traffici portuali.

La nostra proposta in termini di servizio, quindi, è stata quella di operare una rimodulazione delle operazioni portuali di entrata ed uscita delle navi ispirandoci al principio di rallentare oggi per non interrompere domani, garantendo al contempo l'approvvigionamento delle merci ed il traffico passeggeri.

Della nostra proposta e della sua fattiva applicazione ne abbiamo avuto apprezzamento dalla locale Autorità Marittima nella persona dell'Amm.Isp. Pietro VELLA e del comandante dell'ufficio tecnico della capitaneria Com.te Arrigo PASQUETTI. Autorità Marittima demandata al controllo del nostro servizio in termini di organizzazione ed efficienza e con la quale è vivo un rapporto incontrovertibile di stima e rispetto reciproco.



Porto di Napoli

E' una soddisfazione lavorare per la sicurezza portuale e dei suoi traffici come da sempre facciamo per istituto, con spirito di abnegazione e professionalità costante riconosciutaci in tutti gli ambiti marittimo-portuali con la nostra rappresentanza nazionale ANGOPI.

In questo periodo di profonda crisi che sta lasciando profondi segni materiali nonché nello spirito, e' ancor più grande la soddisfazione di lavorare per il bene comune e per portare avanti l'economia del nostro paese assistendo i traffici marittimi. Tutto questo è stato possibile e lo è giornalmente, grazie all'operato di tutto il Gruppo Ormeggiatori nessuno escluso. Ormeggiatori che coscientemente hanno interpretato le difficoltà dell'attuale contesto sociale e hanno perfettamente rispettato il loro ruolo di professionisti del mare e del porto, tutori dell'interesse generale h24 e 365 giorni l'anno.

*Presidente Gruppo Ormeggiatori



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



Antonio Palumbo

PALUMBO GROUP: ASSICURATA CONTINUITÀ NEGLI OTTO CANTIERI

Ma ora sostegno dalla UE per arginare gap con Asia e Turchia

di Antonio Palumbo*

Nessuno poteva immaginare che nel XXI Secolo, il Mondo sarebbe stato colpito da una pandemia così violenta da mettere in ginocchio ed a rischio un'intera generazione.

Il mio pensiero va a quelle migliaia e migliaia di persone tra cui amici, parenti colpiti da questa onda maledetta senza neppure lasciare la possibilità di un saluto o un ultimo abbraccio ai propri cari. Senza poi contare i danni di un'economia stravolta con migliaia di famiglie in difficoltà, oltre a veder volatizzati anni di sacrifici di imprenditori dall'oggi al domani. Tutto questo tragico evento surreale e' veramente accaduto e purtroppo non possiamo dimenticare.

Il nostro Gruppo, nonostante le numerose difficoltà obiettive ha garantito, nei suoi otto cantieri in Europa, una minima continuità per rispettare gli impegni assunti precedentemente, tutto con la massima responsabilità e sicurezza per i nostri dipendenti e i nostri clienti, producendo anche dei protocolli di sicurezza secondo le Autorità Sanitarie e le leggi emanate.

Dopo questa brutale onda ed inedita emergenza Globale, il Mondo sarà diverso ed il cambiamento sarà in tutti i settori economici. Sicuramente anche la Cantieristica si dovrà adeguare al mercato dello Shipping, adattandosi a qualsiasi cambiamento



Cantiere Palumbo Group

©angelo antolino

necessario. Comunque un sostegno importante, e speriamo auspicabile, dovrebbe provenire dalle Agevolazioni Comunitarie per diminuire e, soprattutto, non far aumentare il gap tra noi ed i Paesi quali Turchia ed Asia, altrimenti i cantieri Europei saranno spazzati via dalla concorrenza dei suddetti.

Siamo fiduciosi e sicuri della nostra solidità organizzativa che ci permetterà di adeguarci al post

COVID-19, grazie all'attenta diversificazione delle nostre facilities in quanto i settori divergono tra riparazione, manutenzione, costruzioni sia in ambito navale che in quello Yachtistico per cui il nostro orientamento è sicuramente un aspetto positivo.

Il Gruppo Palumbo ha le sue radici nel Porto di Napoli dove ha il suo Hub da 55 anni per cui ci auguriamo e speriamo, sfruttando le opportunità post COVID-19, nel rilancio del Porto di Napoli e che possa diventare un Hub al centro del Mediterraneo con l'aiuto di investitori privati utilizzando a pieno tutte le aree per un maggiore sviluppo economico.

* Presidente società "Palumbo Group"



Cantiere Palumbo Group



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



Giuseppe Zappalà

Q8: 48 ORE PER ASSICURARE CONTINUITÀ AL SETTORE ENERGETICO

Per la ripresa, rilancio investimenti e semplificazioni per un settore strategico per il Paese

di Giuseppe Zappalà*

Nel giro di pochi giorni il Covid 19 ha radicalmente modificato la nostra quotidianità e ci ha portato in una grave situazione di emergenza nazionale ed internazionale sia sotto il profilo sanitario sia sotto quello economico.

In Q8 la capacità e la velocità di reazione sono state determinanti per garantire la salute e la sicurezza delle condizioni di lavoro, come bene primario ma anche la continuità del business.

Per la tutela della salute dei nostri dipendenti in sole 48 ore abbiamo esteso all'intera azienda per tutti i giorni della settimana lo smart working, applicandolo a tutte quelle attività che consentono questa modalità di lavoro da remoto.

Laddove è necessaria la presenza fisica, come nelle attività della Darsena Petroli e nel deposito costiero di Napoli, la prestazione lavorativa è stata improntata al massimo rispetto delle indicazioni di legge e delle best practice atte ad assicurare il più elevato standard di tutela della salute e sicurezza delle nostre persone.

Questo ci ha consentito di garantire la continuità del business che, per un settore strategico come quello energetico, costituisce una vera e propria necessità.

Q8, infatti, ha continuato a garantire gli approvvigionamenti energetici per il Paese senza nessuna interruzione, fornendo l'energia indispensabile a far muovere la macchina della protezione civile, della sanità, dei volontari e i trasportatori di beni di prima necessità per l'intera comunità.



Darsena Petroli Napoli

Ovviamente anche la nostra filiera ha risentito di pesanti contraccolpi a causa delle misure del lockdown che hanno fortemente limitato la mobilità di persone e merci con grave impatto sulle vendite di carburante.

Nel mese di marzo, in cui le misure restrittive non erano in vigore neppure dall'inizio mese, i consumi dei carburanti sono crollati circa del 50%, mentre quelli di aprile arrivano a -70% sul trasporto dei passeggeri con punte del -90% per il trasporto aereo e -20% per quello marittimo.

La nostra azienda ha sempre contato esclusivamente sulle proprie risorse. Oggi di fronte a questa grave situazione di crisi servono però interventi straordinari di sostegno per tutto il settore energetico rivolti non solo alle piccole e medie imprese ma anche alle grandi aziende.

Le prime misure messe in campo volte a ridare liquidità alle aziende sembrano andare nella giusta direzione, ma serve uno sforzo aggiuntivo da parte di tutti gli enti coinvolti a vari livelli territoriali per non gravare ulteriormente sui flussi di cassa in questa fase di drastica riduzione delle vendite. Penso, per fare un esempio vicino al mondo portuale, all'eliminazione dell'addizionale IRES per gli anni 2020 e 2021.

Ma superata l'emergenza, avviare la ripresa sarà la sfida che, come sistema Paese, non possiamo permetterci di perdere. A tal fine servirà un forte rilancio degli investimenti che non potrà prescindere da una semplificazione dei percorsi autorizzativi che,

pur mantenendo il necessario rigore, dovranno evitare inutili duplicazioni e dannose sovrapposizioni di responsabilità dei diversi livelli istituzionali e territoriali.

Sarà inoltre opportuno prevedere un sistema premiale per quelle imprese che avvieranno seri programmi di investimento finalizzati alla modernizzazione, all'innovazione e alla ricerca. In questo senso anche nell'ambito della transazione energetica verso un'economia low carbon sarà indispensabile che non vi siano pregiudiziali nei confronti del nostro settore e di aziende come Q8 che hanno sino ad oggi fornito un contributo essenziale allo sviluppo del Paese e vogliono continuare a svolgere questo ruolo anche in un momento così delicato come quello della ripartenza. Proprio per questo riteniamo importante continuare ad assicurare anche il nostro supporto rispetto ai piani di sviluppo del Porto di Napoli, predisposti per garantirne anche in futuro una maggiore competitività nell'area del Mediterraneo.

* Ad "Kuwait Petroleum Italia s.p.a."



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