



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

*Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia*

ANNO 2018 | **N.6**
giugno 2018



PORTI CAMPANI **INRETE**

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA



**OBIETTIVO "HOME PORT", MA ANCHE NUOVE
REGOLE PER L'AREA DELLE CROCIERE.**

Nino Daniele interviene sul tema dei rapporti tra porto e città.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



Il numero di giugno si apre con un'intervista all'Assessore alla Cultura e al Turismo del Comune di Napoli. In questo numero siamo andati a visitare, a Napoli, il Terminal croceristico, gestito dalla società Terminal Napoli spa, mentre a Salerno, il Terminal SCT del Gruppo Gallozzi. In un'intervista Agostino Gallozzi esprime il suo punto di vista su riforma, compiti e ruoli delle AdSP e degli imprenditori portuali. Naples Shipping Week: intervista al Presidente del Propeller Club, Umberto Masucci e programma di massima della settimana che, per la terza volta, si tiene a Napoli. Chiudono il numero, il programma dell'evento "Porto Aperto" del 17 giugno e il programma Sea Sun che si terrà, a partire dal 30 giugno, a Salerno.

OBIETTIVO "HOME PORT", MA ANCHE NUOVE REGOLE PER L'AREA DELLE CROCIERE.

Nino Daniele interviene sul tema dei rapporti tra porto e città.

di **Emilia Leonetti**

1) Assessore Nino Daniele vorrei iniziare la nostra intervista dall'evento che il 17 giugno terremo per il secondo anno consecutivo, la manifestazione "Porto Aperto". Ritiene la formula condivisibile? Mi riferisco alla durata e ai contenuti (visite del porto, evento serale...) o ne innoverebbe alcuni aspetti?

"Devo premettere che ritengo importante per la città e per i napoletani aver previsto l'apertura del porto alla città. L'Amministrazione Comunale condivide in pieno la politica di collaborazione avviata dal Presidente Pietro Spirito e ancor più aver voluto dedicare un'intera giornata ai cittadini. Siamo, infatti, tutti consapevoli del valore economico dello scalo partenopeo, Dare, quindi, ai napoletani l'opportunità

di visitarlo accresce il suo valore, rendendoli partecipi di una realtà in costante evoluzione. Innovare nei contenuti? Quest'anno vi sono più iniziative rispetto alla prima edizione: più visite del porto, più ricco e vario il programma della serata.

Credo che sia corretto di anno in anno decidere, in base ai cambiamenti che interverranno, come far crescere l'evento.

Ma questo tema si collega alla crescita della nostra offerta culturale. In questo sarà determinante la realizzazione negli ex Magazzini generali del Museo del Mare e dell'Emigrazione, ma anche la possibilità di restituire il molo San Vincenzo ai napoletani e ai turisti"



2) Il settore delle crociere è uno dei settori turistici di punta. Oltre un milione nel 2017 con una previsione di crescita del 10% nel 2018. Uno degli obiettivi è accrescere il numero di armatori che sceglie Napoli come porto di inizio e di termine della crociera. Qual è il ruolo del Comune di Napoli? In che modo potete contribuire all'affermazione di Napoli "home port" delle crociere?

"Faremo di tutto per sostenere la scelta di Napoli come home port. Uno dei problemi è rappresentato dai tour operator che, vendendo le escursioni di una giornata, sono orientati verso una permanenza breve dei crocieristi.

Detto questo, è chiaro che gli attori in campo sono diversi: gli armatori, la società che gestisce il terminal, l'AdSP, la Gesac, il Comune. Oltretutto noi saremmo favorevoli a affrontare, nell'ottica del potenziamento dell'home port, la questione della sostenibilità ambientale dello scalo.

E' un tema importante, di grande attualità, e che riguarda non solo il livello di inquinamento delle navi che attraccano nello scalo ma anche l'individuazione di nuove regole per l'ingresso e la sosta di centinaia di bus turistici nell'area del molo Angioino. Crescere turisticamente deve significare migliorare la qualità dei servizi offerti e pianificare interventi che riducano l'inquinamento. Per questo è già attivo un tavolo AdSP e Comune, ma bisogna fare ancora molto per i servizi: un ruolo decisivo lo hanno gli stessi operatori del porto. Dobbiamo far evolvere le forme di traffico turistico non più condivisibili verso altre più qualificate con regole nuove "

3) Una delle novità della nuova governance dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, è la collaborazione con le Istituzioni e con le altre società che gestiscono le "porte" di accesso, la Gesac per l'Aeroporto di Capodichino e RFI per la Stazione Garibaldi.

Quali risultati dal suo punto di vista ha raggiunto? In che cosa e in che modo pensa si possa ulteriormente migliorare?

"Siamo su un'ottima strada. Avere un AdSP legittima, non più commissariata, è un fatto positivo e il dialogo con il Presidente è intenso e proficuo. Ispirato da comuni visioni. Per questo desideriamo fare ulteriori passi in avanti. Il settore dei trasporti è centrale per renderci competitivi a livello europeo. Noi potremmo essere la porta dell'Europa, per questo è indispensabile avere un adeguato sistema di trasporti e intermodale, principalmente, su ferro."

4) Restando sul tema del turismo e al lavoro del suo assessorato, al di là dell'incremento costante di turisti come pensa si debba agire per strutturare l'offerta turistica? In che modo sta operando?

"Anche per noi il tema della sostenibilità è uno scopo decisivo. Quando parliamo con gli albergatori, ad esempio, sottolineiamo la necessità che le strutture abbiano una chiara valenza ecologica nei materiali, nei servizi. Strutturare l'offerta significa individuare e canalizzare verso di noi segmenti di mercato creando le condizioni per essere maggiormente attrattivi: questo vale per il turismo giovanile, per quello "accessibile", ma anche per il nuovo mercato legato alle celebrazioni nuziali. Altro segmento collegato è quello del cinema. Siamo diventati in questi anni il set più importante, in Italia, con oltre duecento produzioni. A Palazzo Cavalcanti abbiamo un piano dove, oltre all'ufficio cinema, vi sono spazi dedicati. Un altro progetto è il NEST a San Giovanni dove, vorremmo creare un'area per le piccole post-produzioni. La nostra politica è individuare segmenti di mercato e superare vincoli o deficit strutturali per renderci accoglienti e attrattivi. Mi preme ricordare che Napoli è una delle mete preferite dei giovani e questo è sostenuto anche dalla crescita dei voli low cost a Capodichino. Mi preme ancora precisare che noi operiamo affinché Napoli non snaturi il suo centro storico. Abbiamo per questo approvato una delibera che tutela la destinazione d'uso di spazi e aree del centro storico. Vuol dire che se un immobile o una via è, per tradizione, dedicata all'artigianato, non può, cambiando gestore, diventare una pizzeria o un negozio di prodotti seriali di scarsa qualità."

5) Assessore, un'altra politica che il suo assessorato sta perseguendo è quella del coinvolgimento di significativi esponenti culturali della città per contribuire alla pianificazione di alcune iniziative dal Maggio, a Piano City, a Napoli Città libro.

E' la strada su cui proseguire?

"E' una nostra metodologia di lavoro, fare rete con le nostre prestigiose Istituzioni culturali. Dare il respiro necessario ad una città di valore europeo e internazionale come Napoli. E questo vale non solo per il Maggio dei Monumenti, ma anche per le innumerevoli iniziative che teniamo nell'arco dell'intero anno. A cui contribuiscono personalità come Maurizio de Giovanni, Maurizio Campanella, Aldo Masullo, Biagio de Giovanni, per citarne solo alcuni. L'obiettivo è coinvolgere napoletani e turisti e avvicinarli alla cultura della nostra città."



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



6) Assessore vorrei chiudere il nostro incontro sul Maggio di Monumenti. Quest'anno la manifestazione è dedicata al grande filosofo, storico, giurista, Gianbattista Vico. Cosa tramanda a noi questo grande filosofo?

"Quest'anno ricorre il 350° anno dalla nascita di un gigante del pensiero, per certi versi più letto e conosciuto all'estero, che qui in Italia. Gian Battista Vico, come ha affermato Biagio de Giovanni, è "più moderno dei moderni". La sua critica al pensiero razionalista di Cartesio, fondata sul fatto che l'enigma dell'umano, la conoscenza della mente non

può prescindere dall'immaginazione, dalla fantasia, è quanto mai attuale. Questa idea di una razionalità astratta ed algida ci ha portati, in parte, all'attuale situazione di perdita dei valori e di degrado. Riflettere, dibattere su Vico ci induce a un ripensamento critico dell'umano, e di quello che accade. Non è un caso che Vico sia nato e vissuto a Napoli. E noi realizzeremo una statua creata dagli artisti dei gigli di Nola, che sarà posta a Piazza Municipio con la scritta "benvenuti a Napoli la città più filosofica del mondo". Vico tramanda a noi la visione umana della vita. Un uomo non a una sola dimensione, quella economica."





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



TERMINAL NAPOLI SPA: LA GESTIONE DELLA STAZIONE MARITTIMA

Incremento di attracchi e di croceristi: tra mercato e buone pratiche

di **Emilia Leonetti**

Le ultime previsioni indicano una significativa ripresa di attracchi e di **volume** di croceristi per il porto di Napoli: circa 400 attracchi di navi da crociera e oltre 1 milione e centomila croceristi per il 2018. La flessione del 2017 (-30%) è un lontano ricordo.

Il traffico delle crociere ha ripreso a crescere con + 10% per quest'anno, mentre si preannuncia un ulteriore aumento per il 2019.

È un risultato che premia il lavoro della società "Terminal Napoli s.p.a.", che, con il sostegno dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, ha portato a decisioni e iniziative volte a rilanciare il settore "passeggeri" dello scalo. A partire da una più intensa e proficua collaborazione con il Comune di Napoli, con la Regione Campania, ma anche con l'Aeroporto di Capodichino e con altri centri decisionali della città. Un nuovo clima e nuove relazioni che hanno contribuito a richiamare l'attenzione di armatori, tour operator, sull'attrattività dello scalo partenopeo.

"È stato un cambio di rotta a 360° - spiega Tomaso Cognolato, AD della società - favorito da ragioni interne ed esterne. Quelle interne si riferiscono alla

qualità del servizio che offriamo alla nostra clientela (dai servizi tecnico-nautici, all'accoglienza, alla security), quelle esterne riguardano l'organizzazione dei tempi di uscita dei bus (da 50 a 100 bus per nave) dal piazzale Angioino per le escursioni, una nuova regolamentazione dell'area di sosta dei taxi, definita in accordo con l'Autorità Portuale. Ma riguardano anche la nuova strategia di promozione che stiamo portando avanti insieme al Presidente Pietro Spirito. **È di quest'inverno** la prima visita di tre "Destination Manager" di altrettante importanti compagnie (AIDA, Virgin, SilverSea) ospitati dalla società "Terminal Napoli s.p.a." e a cui sono state mostrate escursioni inedite per la città. "Il nostro scopo - prosegue Cognolato - è offrire nuove opportunità ai tour operator, proponendo nuovi modi di scoprire Napoli a chi opera nel settore delle crociere, e quindi non solo Pompei, Capri o la costiera. Per questo ripeteremo l'invito ad altri "Destination Manager", perché il nostro intento è non solo accrescere il numero di croceristi che visitano la città, ma, nel medio periodo, diventare, per alcune compagnie, "home port."



Il mercato della crociere infatti, continua ad essere in crescita con una media, a livello mondiale, del 6% annuo che, tradotto in numeri di persone che scelgono, come vacanza, una crociera, è di circa 24 - 25 milioni all'anno. Mentre sono attualmente 90 le navi da crociera in costruzione nei principali cantieri e che saranno in navigazione da qui al 2025.

L'obiettivo è creare le condizioni infrastrutturali, di efficientamento dei servizi e di offerta di pacchetti "turistici" tali da accrescere l'attrattività dello scalo, soprattutto puntando sull'aumento di armatori che scelgano Napoli come scalo di partenza o termine della crociera.

Bisogna, infatti, considerare che, se ogni crocerista che sbarca spende, mediamente, tra i cento e i centocinquanta euro, e se ogni nave ospita mediamente 3 mila persone, il volume di spesa e dunque di ricchezza per il territorio, nel caso Napoli cresca come "home port", aumenterebbero in maniera significativa.

Nel corso, infatti, dell'incontro con Tomaso Cognolato, la necessità di diventare porto di inizio o di fine delle crociere è emerso chiaramente, così come la necessità di adeguare sul piano infrastrutturale l'area destinata al traffico crocieristico. Per l'AD questo significa "livellare" i fondali per l'attracco delle navi da crociera di nuova generazione, adeguare le pensiline (attualmente sono basse rispetto all'altezza

delle navi) e allungare da 300 a 700 metri la banchina di levante della Stazione Marittima.

Siamo nel suo ufficio, al primo piano dell'area imbarchi e sbarchi del terminal, in prossimità di una delle due banchine di attracco delle navi da crociera. La società occupa, all'interno del monumentale edificio progettato da Cesare Bazzani negli anni 'trenta del secolo scorso, lo spazio necessario per un'attività che dà lavoro a 15 persone.

"Siamo un terminal atipico – precisa, prima di salutarci, l'Ad della società- Il core business della "Terminal Napoli spa" sono le crociere, ma gestiamo anche l'attività convegnistica e quella commerciale con la presenza di circa cinquanta esercizi commerciali all'interno della Stazione Marittima. Stiamo valutando la costruzione di un albergo di 70 camere che potrebbe accogliere convegnisti, turisti in visita a Napoli prima di partire per una crociera. Stiamo anche valutando diversi progetti, dall'esposizione di reperti archeologici, alla definizione di mostre in collaborazione con la Sovrintendenza, fino ad attività legate alla ristorazione, all'intrattenimento e al tempo libero da realizzare nell'area denominata "3° classe" attività legate alla ristorazione, al tempo libero. Vedremo. Desideriamo far diventare il Terminal, unico al mondo per bellezza, valore architettonico, centralità rispetto alla città, un luogo vissuto dai turisti e dai napoletani."





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



DUE BIGLIETTI DI TERZA CLASSE PER UN SOGNO INIZIATO 60 ANNI FA

Un viaggio al Molo Trapezio per scoprire l'intuizione del Gruppo Gallozzi

di **Anna Capasso**

Due biglietti di terza classe, un'intuizione e il desiderio di avviare una propria attività imprenditoriale: gli ingredienti che hanno reso realtà il sogno di due giovani. Giuseppe e Titina, l'uno di 29 anni, l'altra di 22 che hanno visto in Salerno il luogo ideale per sviluppare l'economia del mare. Così, nei primi anni '50, a bordo di un treno locale si trasferirono da Napoli a Salerno e nel 1952 fondarono quella che oggi è una delle aziende terminalistiche più importanti in Italia: il gruppo Gallozzi. Da allora molte cose sono cambiate, i mercati si sono intensificati e gli interessi commerciali sono mutati, ma l'azienda Gallozzi continua ad essere un punto di riferimento per il mercato internazionale in Italia.

Siamo andati a Salerno, al molo Trapezio, dove ha sede la Salerno Container Terminal SpA, una delle venti società del Gruppo Gallozzi, a scoprire come quel sogno di due ragazzi si sia rivelato un'idea vincente, consentendo una continua crescita di traffici

e di competitività del porto di Salerno. Gli ultimi dati indicano, infatti, che la Sct Spa ha movimentato nel 2017 circa l'80% delle merci in contenitori lavorate nello scalo salernitano, attestando il proprio trend anno su anno al +18%. Dati che lasciano presagire per i prossimi 12 mesi ulteriori margini di miglioramento.

Ci ha accolti al porto Giuseppe Gallozzi, nipote del Presidente Agostino Gallozzi, che ci ha guidato nella visita al Terminal. Siamo partiti dalla porta d'ingresso al terminal Sct. Qui sono stati realizzate 5 corsie, 4 per il passaggio veloce di camion già provvisti di documenti identificativi del carico e un quinto riservato ai camion con merce non ancora certificata secondo le ultime normative relative all'imbarco delle merci. Dal 1° luglio 2016, infatti, è in vigore la normativa Solas (Safety of Life at Sea) che richiede la pesatura dei containers prima che vengano caricati sulla nave. Il regolamento impone di determinare la "verified gross mass" (VGM), che documenta



il risultato dell'operazione, comunicandolo alla compagnia di navigazione.

La visita è proseguita verso l'area operativa.

L'impresa lavora su tre banchine: la principale si trova sul lato levante e ha fondali di 11,80 m., destinata alle navi con un pescaggio più elevato (ormeggi: 13-14-15). L'ormeggio in testata, n.16., ha una lunghezza di 140 m., utilizzato principalmente per navi feeder, con un fondale di 9,50 m. Sul versante di ponente, in corrispondenza degli ormeggi 17-18-19 si ha un fondale più basso, 9 m., riservato alle navi con un pescaggio inferiore. Si è, quindi, in attesa dell'attuazione dei lavori del Grande Progetto di cui il principale intervento è il dragaggio dei fondali che dovrà arrivare a 15 m. di profondità. L'opera, una volta ultimata, renderà le banchine accessibili a tutte le navi di nuova generazione.

Anche i container vengono posizionati nell'area di levante o a quella di ponente, in base alla zona in cui è previsto l'attracco delle compagnie interessate a quel tipo di container. "L'obiettivo è ridurre al minimo il tempo di sosta della nave in porto – spiega Giuseppe Gallozzi – Abbiamo un tempo che oscilla da 4 ore per le navi più piccole, alle 18 per quelle più grandi.

Il nostro lavoro si divide su due fronti. L'attenzione è posta da un lato alle navi, da movimentare nel più breve tempo possibile, dall'altro ai trasportatori locali, che completano i trasferimenti da e per il porto. Il nostro impegno è rivolto anche ad assicurare loro il minor tempo di attesa possibile. Attualmente utilizziamo circa 600 camion al giorno".

Il funzionamento delle banchine è garantito dai numerosi mezzi che il Gruppo ha in dotazione.

Ben cinque gru, di cui tre consentono di raggiungere la 15esima fila e due, più grandi e moderne, la 20esima fila. Alle gru si aggiungono anche altri mezzi utilizzati per la movimentazione dei container nel terminal come i reach stackers o i Rubber Tired Gantry (Rtg). Tutti i mezzi hanno a bordo un veicolare che consente di sapere, in ogni momento, l'esatta posizione dei diversi container nel terminal. "Entro il 2019 sono previsti ulteriori grandi investimenti per l'acquisto di mezzi meccanici che man mano sostituiranno quelli oggi operativi", spiega Giuseppe Gallozzi.

Passiamo davanti alla postazione predisposta per le verifiche doganali della merce in esportazione e in importazione. I controlli sono effettuati su richiesta dell'Autorità doganale. Prima di tornare nella sede





Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



della società, Giuseppe Gallozzi ci mostra l'area, presso la banchina Ligea, di oltre 5mila mq. dove viene stoccata la merce sfusa, prevalentemente rame e alluminio, in attesa della consegna. È un'attività che il Gruppo sviluppa in partecipazione con un altro operatore portuale. "Noi ci occupiamo – dichiara Giuseppe Gallozzi – di trasferire la merce dalla nave al magazzino. Mentre l'attività di stoccaggio e trasferimento è in capo all'altro operatore portuale, l'agenzia De Cesare".

Terminato il giro del terminal, ci spostiamo nella sede del Gruppo dove ad attenderci c'è il Presidente Agostino Gallozzi. Al Terminal lavorano 230 persone, quello che però emerge con forza dall'incontro è il costante impegno nel migliorare la funzionalità e l'organizzazione dell'impresa. Il 90% del traffico del Gruppo è di container, il 10% è di merce varia tra alluminio e rame. In merito, invece, ai traffici, la percentuale è 60% export, 40% import. "Il nostro scopo

è bilanciare i flussi di importazione ed esportazione. L'area di Salerno – spiega ancora Agostino Gallozzi – è fortemente orientata all'export, noi sfruttiamo questo vantaggio per attrarre compagnie di navigazione sulle quali poi lavoriamo per sviluppare anche l'import".

"L'obiettivo – conclude il Presidente – è offrire un prodotto di qualità, avere un livello elevato di efficienza e avere una presenza molto forte sul mercato. Tutto ciò senza perdere di vista il 'non cliente' perché l'efficienza di una compagnia è valutata in base a questo. Il cliente diretto del terminal – spiega Gallozzi – è la compagnia di navigazione, il 'non cliente' sono i caricatori, importatori e esportatori, cioè tutto il sistema che guarda al porto per connettersi con l'economia del mondo. Al cliente non interessa il terminal come attività 'stand alone', cioè solo di sbarco e imbarco, ma è interessato a come il terminal riesca a collegare in maniera efficiente il flusso delle navi con il flusso della merce".





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



IL PRESIDENTE DEL GRUPPO GALLOZZI PARLA DI RIFORMA, RUOLI E COMPITI.

A margine della visita al Terminal SCT.

di **Emilia Leonetti**

A conclusione della visita al terminal container del Gruppo Gallozzi, ho incontrato il Presidente per un'intervista. Un breve, ma intenso, scambio di opinioni su alcune tematiche rilevanti per il sistema portuale campano e per lo sviluppo della portualità.

1) Presidente Agostino Gallozzi, la riforma del sistema portuale italiano è in vigore da due anni. Possiamo fare un primo esame degli aspetti innovativi e di quelli che andrebbero modificati?

“La riforma della portualità italiana ha prodotto alcune innovazioni rispetto alle legge 84/94 da vari punti di vista. Tra i principali obiettivi che il legislatore si è posto rientra il superamento della frammentazione della governance degli scali marittimi, puntando alla nascita dei sistemi portuali, come è avvenuto in Campania, mettendo in rete i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Altro aspetto preponderante della visione innovativa messa in campo riguarda l’inserimento dei porti in un più ampio sistema intermodale basato sull’interconnessione – o, per meglio dire, l’integrazione – dei terminal portuali con aree logistiche retroportuali. Senza dubbio l’introduzione del concetto di “sistema logistico” è

stato un passo importante verso l’ammodernamento dei nostri porti. Come imprenditore non posso, però, non rilevare che accanto ad importanti cambiamenti persistono carenze che impediscono ai nostri porti di accorciare le distanze che ci separano da quelli del Nord Europa. Mi riferisco alla burocrazia, alle procedure farraginose che ancora persistono e che rallentano la trasformazione infrastrutturale del porto di Salerno.”

2) A cosa pensa in particolare?

“Certamente al dragaggio dei fondali, all’ampliamento dell’imboccatura del porto ed alle gallerie di Salerno Porta Ovest, opere indispensabili per snellire il traffico e per razionalizzare il flusso di mezzi su gomma in entrata e in uscita dal porto. Devo riconoscere che il Presidente Pietro Spirito sta facendo il possibile per superare le secche della burocrazia e che la soluzione della “cessione del ramo d’azienda” per



quanto concerne la realizzazione delle opere di Porta Ovest è stata, a mio parere, positiva perché dovrebbe consentirci di portare a termine l'opera”.

3) Uno dei punti della riforma, come precisava anche lei prima, è sicuramente il potenziamento del trasporto su ferro, attualmente sbilanciato a favore di quello su gomma. Come valuta questo aspetto anche in considerazione della particolare conformazione di Salerno stretta tra mare e monti e priva di un collegamento ferroviario con il porto?

“Per risponderle devo fare una premessa: il trasporto su ferro è da ritenersi effettivamente competitivo e vantaggioso per le imprese produttrici sulle tratte medio-lunghe. Per quanto riguarda l'attività di terminalisti, quella che svolgiamo come Sct SpA nel porto di Salerno, va detto che si sviluppa per circa l'80% dei contenitori movimentati nell'ambito dei flussi di merci destinati all'esportazione di prodotti agro-alimentari di aziende che operano in Campania o in aree che confinano con la nostra regione. A mio parere, è una valutazione non esatta ritenere che perdiamo quote di competitività, come porto di Salerno, perché non siamo dotati di un collegamento su ferro. Occorre partire da una constatazione inequivocabile: il vettore, è bene sottolinearlo, più competitivo è quello che aggrega più unità trasportate, e cioè la nave. In Campania il sistema di trasporti – integrato in un network ad alta intensità di flussi di merci – deve inglobare, per essere realmente competitivo, le diverse modalità di trasporto che si configurano in porti, interporti, aeroporti, cioè l'insieme stesso alla base della rete infrastrutturale. Ma se il nostro raggio di riferimento territoriale in relazione alla distanza tra le aziende produttrici ed il punto di imbarco è limitato, il ricorso alla gomma è senza dubbio più conveniente. Per la tipologia di traffici che afferiscono al porto di Salerno – inteso come elemento di una rete di “regional port” territoriali al servizio di una specifica area dell'economia nazionale – la scelta dell'intermodalità bimodale (nave-gomma) è quella che abbatte maggiormente i costi aziendali. La vicinanza delle aree produttive campane – o meglio, di quasi tutto il Centro-Sud – che fanno riferimento al porto di Salerno e la morfologia dei territori dai quali partono le merci, pongono la scelta della trimodalità (nave, terminal portuale, treno, terminal interno, camion e relative doppie movimentazioni) tra le diseconomie che qualsiasi azienda cerca di evitare. Così come è improbabile che la penetrazione verso i mercati del Centro-Europa possa avvenire per ferrovia attraverso i porti del Sud e non per il tramite di quelli del

Nord Ovest o Nord Est del Paese. E' evidente, però, che realizzando un efficace network di aree retro-portuali, si possa mettere in campo una rete intermodale in grado di aumentare il livello di competitività del sistema economico campano. Per questo stiamo sviluppando – direttamente come Sct SpA – il progetto “Saturno” che, partendo dall'acquisizione iniziale a Castel San Giorgio di 25.000 mq, ai quali abbiamo aggiunto di recente altri 30.000 mq. (con un investimento di 5 milioni di euro), punta a creare, in prossimità delle aziende che esportano o importano dal porto di Salerno, aree di sosta e di movimentazione dei container.”

4) Presidente Gallozzi, l'ultima domanda riguarda i compiti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale e quelli che il suo Gruppo ma anche gli altri imprenditori portuali devono svolgere. C'è equilibrio? Collaborazione?

“L'efficienza di un sistema portuale è legato alla ricerca ed all'individuazione di un percorso di piena e virtuosa integrazione tra compiti e azioni dell'Autorità di Governo degli scali marittimi e dinamiche competitive delle aziende e degli operatori portuali. Il nostro compito, il compito delle imprese, è ottimizzare la gestione delle aree in concessione, investire nell'acquisizione di nuovi mezzi per la movimentazione dei contenitori e delle merci, innovando al massimo anche la gestione informatizzata dei sistemi di gestione e di controllo degli spazi di nostra competenza. Maggiore efficienza significa maggiore competitività. Questo è il principale “compito” della parte privata. Compito dell'Autorità è completare le opere in tempi che siano funzionali all'attività delle imprese che operano nel porto di Salerno. Credo che inoltre sia necessaria una scelta difficilmente “codificabile” attraverso un sistema di norme. Occorre che chi lavora nell'ambito della componente pubblica e chi lavora nell'ambito della componente privata condividano la stessa assunzione di responsabilità e quindi la stessa motivazione rispetto alla crescita economica e sociale del Paese. Chi si gira dall'altra parte, chi non profonde il massimo impegno per raggiungere un risultato, chi rallenta una procedura, chi non si assume nessuna responsabilità è un nemico del nostro Paese. E' colui che contribuisce alla creazione di non-lavoro per i nostri giovani. Noi su questo fronte siamo pienamente impegnati. Ne è prova anche il programma di investimenti in attrezzature portuali che negli anni 2018-2019 metterà in circuito circa 20 milioni di euro, una cifra importante che deve potersi giovare di un contesto infrastrutturale adeguato alla competizione in atto sui mercati globali”.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



NAPLES SHIPPING WEEK: TRADIZIONE NELL'INNOVAZIONE.

Intervista a Umberto Masucci

di **Anna Capasso**

Torna, a settembre prossimo, la Naples Shipping Week. Dopo il successo dello scorso anno a Genova, il capoluogo partenopeo riprende il testimone con l'obiettivo di unire le due città portuali. Dal 24 al 29 settembre 2018 Napoli farà da sfondo a conferenze e incontri dedicati alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo.

La Naples Shipping Week nasce grazie alla partnership instaurata tra il Propeller Club Port of Naples, che aggrega tutti i principali rappresentanti del Cluster marittimo, e ClickutilityTeam, società leader nazionale nell'organizzazione di eventi. Tra le novità di quest'anno la presenza di Kitack Lim, Segretario Generale dell'IMO (International Maritime Organization), la partecipazione di tanti giovani e una forte attenzione alle attività culturali. A rivelarcelo è stato Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Club Port of Naples, che ci racconta della terza edizione napoletana della manifestazione.

1) Quali sono le novità della Naples shipping week 2018?

“La scelta di programmare l'evento a settembre è dovuta, prima di tutto, alla nostra volontà di organizzare eventi ed incontri per gli studenti di ogni ordine e grado. Le prime due giornate sono legate a temi culturali che richiamano l'attenzione

della città, grande spazio sarà dato alle scuole. Avremo studenti di scuole medie, superiori e università che si avvicineranno in numerose attività. Ai più giovani, per creare la curiosità verso un settore che, a Napoli, rappresenta un'opportunità di sbocco anche lavorativo, faremo visitare il porto e vedere le navi. In quell'occasione



dovremmo avere una delle due navi a vela della Marina Militare, o il Palinuro o l'Amerigo Vespucci, e anche una Fregata.

Gli studenti universitari saranno presenti, invece, il mercoledì, quando si passerà dalla cultura al business. Abbiamo coinvolto sia la "Parthenope" che la "Federico II" per convegni tematici ai quali parteciperanno anche docenti di altre università italiane e straniere. Ci sarà anche Srm (Il Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) e l'Ipe (Istituto per ricerche ed attività educative), che coinvolge giovani in master in finanza, logistica e shipping. Quest'anno ci sarà una Naples Shipping Week sempre più qualificata e internazionale, con la presenza nella sessione conclusiva di Port&ShippingTech di Kitack Lim, Segretario Generale dell'IMO, cioè l'agenzia delle Nazioni Unite responsabile dello sviluppo della regolamentazione internazionale applicata da tutte le amministrazioni di bandiera interessate al mondo marittimo.

Con la terza edizione dobbiamo, da un lato, migliorare e un po' cambiare, dall'altro mettiamo a frutto il consolidamento degli anni passati. Uniamo tradizione e innovazione".

2) Ci sono differenze tra l'edizione genovese e quella napoletana?

"La shipping week di Genova è incentrata sugli agenti e i broker marittimi. Napoli, invece, anche per tradizione, è molto legata alla parte industriale, agli armatori, ai cantieri, al porto e alla logistica. Noi, quindi, coinvolgiamo tutte le associazioni di categorie italiane e internazionali. Abbiamo creato una squadra che è la chiave del successo perché tutte le categorie del settore marittimo che partecipano, si sentono protagoniste e portano le loro idee, dando il loro contributo per fare una grande shipping week".

3) Quest'anno la cena conclusiva si terrà a Castel Sant'Elmo con un numero di partecipanti inferiore rispetto alle edizioni precedenti, come mai?

"Perché vogliamo privilegiare i luoghi d'arte più che i numeri. Quest'anno abbiamo pensato di limitare le persone perché vogliamo dare la possibilità a tutti di riuscire ad incontrarsi. Quando si è in troppi è difficile. La cena sarà l'occasione per avvicinare i nostri ospiti alla cultura napoletana, di cui

l'enogastronomia è parte integrante. Protagonista della cena sarà la pizza, con i forni di Enzo Coccia e la Notizia, come wine partner abbiamo scelto i Feudi di San Gregorio. La Naples shipping week è, quindi, un'occasione non solo di confronto sulle tematiche legate al settore marittimo, ma anche di conoscenza del valore culturale della nostra realtà".

4) Un bilancio dopo le due edizioni napoletane.

"Molto positivo. Nell'edizione del 2016, per esempio, abbiamo organizzato 40 eventi e abbiamo registrato la presenza di oltre 3.500 ospiti provenienti da 40 nazioni. Il nostro obiettivo è superare i risultati delle precedenti edizioni".

5) In conclusione, dunque, qual è lo scopo di questo evento e il valore aggiunto per Napoli?

"La shipping week consente di far conoscere il porto a possibili investitori e operatori. Avere per una settimana persone di grande prestigio, provenienti dal mondo scientifico, imprenditoriale e accademico, è un modo per dare più visibilità alla città e far scoprire i tanti progressi di Napoli. Oltre che per il business, dobbiamo mirare sempre di più ad una commistione positiva per la città".



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



17 GIUGNO 2018 OPEN DAY

NAPOLI PORTO APERTO



VISITE GUIDATE | MUSICA | EVENTI



PORTO APERTO: 17 GIUGNO 2018

Al via la seconda edizione di Napoli Porto Aperto.

Dopo il successo del 2017 la manifestazione, che è già tradizione in molti Porti europei, si arricchisce quest'anno di tante nuove iniziative. Una giornata di festa per conoscere insieme un'importante risorsa del territorio metropolitano, con i suoi ampi spazi e le sue attività produttive.

NAPOLI PORTO APERTO IL PORTO SI APRE ALLA CITTÀ

Al via la seconda edizione di Napoli Porto Aperto. Dopo il successo del 2017 la manifestazione, che è già tradizione in molti Porti europei, si arricchisce quest'anno di tante nuove iniziative. Una giornata di festa per conoscere insieme un'importante risorsa del territorio metropolitano, con i suoi ampi spazi e le sue attività produttive.

VISITE GUIDATE

ORE 9.00 - 13.00

Molo 6 Stazione Marittima

IL PORTO VISTO DA MARE
VISITE GUIDATE SU TRAGHETTO Medmar

ORE 9.00 - 13.00

Molo 5 Stazione Marittima

VISITA AI 3 MONUMENTI DEL PORTO DI NAPOLI

. Stazione Marittima

. Magazzini Generali

. Immacolatella Vecchia

a cura dell'Associazione **Progetto Museo per AA**Accogliere ad arte
in collaborazione con **Citysightseeing Napoli**

DALLE ORE 16.00-18.40

Darsena Acton

IL MOLO SAN VINCENZO VISITE VIA MARE

a cura dell'Associazione **FMSV** (Friends Molo San Vincenzo) in collaborazione con il **Propeller Club Napoli**

prenotazione obbligatoria per le visite guidate
www.portoaperto.it



MUSICA / EVENTI

Piazzale Razzi

ORE 19.30

INTRATTENIMENTO MUSICALE

a cura di **ad est dell'equatore**

Presentazione e ringraziamenti del Presidente
dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale **Pietro Spirito**

ORE 21.00

Proiezione del filmato

OGNI NAVE HA BISOGNO DI UN PORTO

di **Mario Leonbruno** e **Aldo Zappalà**

in collaborazione con **Giovanna Iavazzi** prod. Villagedoc&films-Roma

ORE 21.15

Proiezione del film

LA GATTÀ CENERENTOLA

a cura di **Mad Entertainment**

ORE 22.45

CONCERTO

a cura di **ad est dell'equatore**

A SEGUIRE

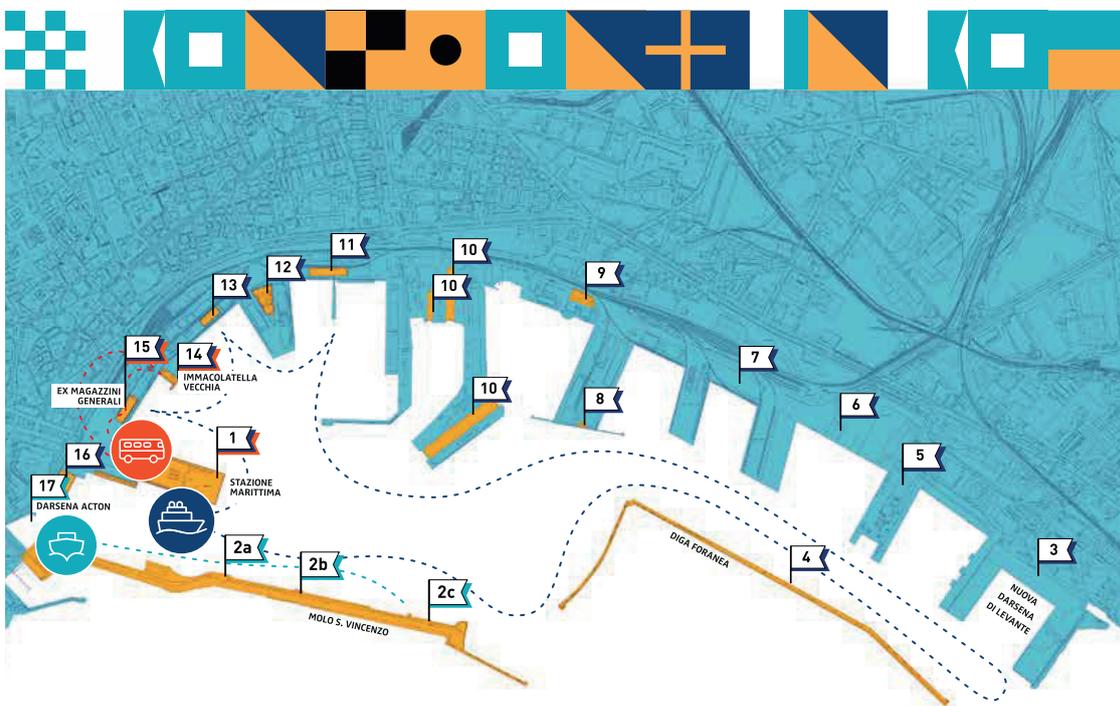
SPETTACOLO PIROTECNICO

Riprese e realizzazione del video di Porto Aperto 2018 a cura degli
studenti del corso di Cinematografia dell'**Accademia di Belle Arti**
di **Napoli** coordinato dal regista **Stefano Incerti**

17 GIUGNO
2018

NAPOLI
PORTO
APERTO





VISITA IL PORTO VISTO DA MARE

1. Partenza / Arrivo (Molo 6)
- 2a. Bacino Borbonico
- 2b. Elisuperficie
- 2c. Molo San Vincenzo
3. Nuova Darsena del Levante
4. Diga Foranea
5. Darsena Petroli
6. Molo Bausan e Calata Pollena (Terminal Container)
7. Darsena e Calata V. Veneto (Terminal Merci)
8. Torre Piloti
9. Casa del portuale (Calata della Marinella)
10. Bacini di Carenaggio (Darsena Bacini)
11. Silos Granari (Calata Villa del Popolo)
12. Sede AdSP e CP (Molo Piscacane)
13. Terminal Traghetti (Calata Porta di Massa)
14. Edificio Storico dell'Immacolatella Vecchia (Molo Immacolatella)
15. Edificio Ex Magazzini Generali (Calata Piliero)
16. Terminal Aliscafi (Molo Beverello)



I 3 MONUMENTI DEL PORTO DI NAPOLI

1. Partenza / Arrivo (Molo 5)
15. Edificio Ex Magazzini Generali (Calata Piliero)
14. Edificio Storico dell'Immacolatella Vecchia (Molo Immacolatella)
1. Stazione Marittima



VISITA MOLO SAN VINCENZO VIA MARE

17. Partenza / Arrivo (Darsena Acton)
2. Molo San Vincenzo

NAPOLI PORTO APERTO





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



"SEA SUN SALERNO 2018"

La manifestazione "Sea Sun Salerno 2018" ormai giunta alla sua XVI edizione, anche quest'anno, grazie alla collaborazione con il Comune di Salerno, si arricchirà di una vasta programmazione di eventi artistici e culturali all'aperto.

Infatti, il "Sea Sun Salerno" sarà realizzato unitamente alla "Arena del Mare 2018", promossa dal Comune di Salerno, ed entrambe le iniziative avranno luogo in un'unica struttura, che potrà ospitare circa n. 3.000 persone e che sarà installata nell'area del sotto piazza della Concordia, confinante con il limite nord del Porto "Masuccio Salernitano".

Tale iniziativa contribuisce ad aumentare l'offerta turistica della città di Salerno, rappresentando un'ulteriore opportunità di interesse artistico e culturale per i numerosi turisti e i residenti.

La struttura dell'Arena ospiterà eventi culturali, artistici e sportivi di grande risonanza, che daranno forte input al turismo e, di conseguenza, anche ai traffici passeggeri, con particolare riferimento a quelli delle Crociere e delle Vie del Mare in visita nella città di Salerno, oltre alla promozione della portualità salernitana all'interno del sistema integrato dei porti campani e delle attività ad esso collegate.

Il "Sea Sun Salerno" è finalizzato ad accrescere l'interesse verso il settore marittimo-portuale. Consente di divulgare informazioni relative ai risultati raggiunti in tema di realizzazione delle opere infrastrutturali, di incremento dei traffici e degli elevati livelli di efficienza e di sicurezza raggiunti dal Porto di Salerno e dall'intero sistema integrato della portualità campana, oltre a favorire un contatto diretto fondamentale, tra la realtà portuale, le istituzioni e la cittadinanza.



Come nelle precedenti edizioni, saranno illustrati e documentati, attraverso l'esposizione di pannelli progettuali e la proiezione di immagini, i lavori realizzati da questo Ente per l'ammodernamento delle infrastrutture del Porto di Salerno e le attività svolte per la loro migliore organizzazione, con l'obiettivo principale dello sviluppo dei traffici merci e passeggeri. L'edizione del 2018 sarà l'occasione per fare il punto sullo stato di avanzamento dei più importanti interventi infrastrutturali in corso di realizzazione.

L'Autorità di Sistema Portuale provvederà all'installazione della struttura e degli impianti dell'Arena, che ospiterà la manifestazione "Sea Sun Salerno" e che sarà utilizzata dal Comune di

Salerno, dal 1° luglio al 2 settembre 2018, per la realizzazione di spettacoli musicali, teatrali, culturali e una rassegna cinematografica. All'interno del villaggio saranno allestite l'area conferenze e dibattiti, l'area spettacoli e l'area per esposizioni/mostre.

Il 30 giugno 2018 sarà inaugurata l'Arena con la realizzazione della prima serata del "Sea Sun Salerno", che si aprirà con un incontro con i rappresentanti delle istituzioni locali. La serata proseguirà con la proiezione di un cortometraggio del regista Stefano Incerti riguardante l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e si concluderà con uno spettacolo musicale/teatrale ad ingresso gratuito.

