



## SPECIALE PORTI DI NAPOLI E SALERNO

IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA DEL MAR TIRRENO CENTRALE

### «Il porto darà risposte più rapide»

Spirito: «Un secondo mandato? Lavorerei sui rapporti dell'ente con le imprese»

SULL'ITALIA incombe nuovamente lo spettro del coronavirus, molte Autorità di sistema sono in scadenza, la portualità e i trasporti marittimi messi già a dura prova, sono chiamati a una nuova sfida. Quale scenario si profila all'orizzonte della portualità campana? Ne parliamo con il presidente dell'Aspp del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito.

**Come hanno reagito al Covid i tre porti che fanno parte dell'Authority da lei presieduta, Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia?**

«Va sottolineata una netta distinzione tra traffico passeggeri e commerciale. Nel primo segmento si è registrata una drastica riduzione dei volumi, sino a giungere al blocco delle attività crocieristiche durato sino al 17 agosto scorso; questo fenomeno è direttamente connesso ai vincoli di mobilità dettati pri-

ma dalle chiusure forzate e poi dalle restrizioni nei flussi internazionali di viaggiatori, che hanno inciso fortemente su una destinazione come la Campania, nella quale si erano registrati, negli anni recenti, forti incrementi di presenze. Nel settore del traffico commerciale, almeno sino ad ora, pur se si sono registrati cali di traffico, non abbiamo avuto drastiche riduzioni. Questo è dipeso sostanzialmente dalle merceologie trattate nei nostri porti, caratterizzati in modo significativo dalla filiera agro-alimentare, una di quelle che ha assicurato la continuità degli approvvigionamenti anche durante la fase del completo lockdown».

**Come è cambiato il lavoro in porto? Quali a suo giudizio gli aspetti più significativi?**

«Il lavoro nei porti continua a cambiare costantemente, per effetto delle tecnolo-



gie, non solo nella fase operativa in banchina ma anche nella programmazione dei traffici. Resta sempre aperto e delicato il tema dell'equilibrio tra lavoro flessibile e lavoro strutturato».

**A che punto sono i lavori a Napoli e a Salerno?**

«A Napoli sono iniziati i lavori per la costruzione della nuova Stazione marittima

to navi di lunghezza e di pescaggio maggiori».

**Pensa che sia stato fatto abbastanza in termini di provvidenze da parte dello Stato a favore delle aziende e degli imprenditori portuali per arginare i disastri provocati dal Covid?**

«Dovremo vedere ciò che disporrà il decreto ministeriale a valle della legge approvata dal parlamento. Il battente complessivo delle risorse messe a disposizione non corrisponde certo alle aspettative degli operatori, ma potremo trarre un bilancio definitivo dopo i passaggi amministrativi che debbono essere ancora effettuati».

**Se sarà riconfermato, e sono in molti ad augurarselo, alla guida dell'Adsp, continuerà a portare a termine quanto già programmato e quali altri progetti avrebbe in mente?**

«Certamente. Innanzitutto

to è necessario condurre a completamento quanto è stato impostato e avviato dal punto di vista delle opere infrastrutturali. Poi c'è da consolidare e rendere più efficace l'azione amministrativa sotto il profilo della tempestività di risposta verso gli operatori. Infine, occorrerà concentrarsi ancor di più sulle specificità e le complementarità dei tre porti, per accompagnarne lo sviluppo».

**La Naples Shipping Week si apre con un importante convegno sul rapporto tra città e porto: a che punto siamo con i progetti che riguardano il fronte mare, con il recupero che parte dal Molo San Vincenzo per giungere fino all'Immacolatella Vecchia?**

«Sono in fase di completamento i lavori per la ristrutturazione della Immacolatella Vecchia, mentre come dicevo sono partiti i lavori per la costruzione della nuova Stazione marittima al Beverello. Il prossimo tassello riguarderà il recupero dei Magazzini generali».

Ovvio che un'operazione complessa come quella del ridisegno del waterfront vada condotta per fasi dentro una visione unitaria».

SPEDIZIONI MARITTIME

SPEDIZIONI AEREE

SPEDIZIONI TERRESTRI

LOGISTICA

TERMINAL

PROJECT & OVERSIZE

DOGANA



-LOG

global supply chain solutions

Coming together is a beginning;  
keeping together is progress;  
working together is success.

D log - Via Reggia di Portici 67 - 80146 Napoli - [www.dlogsolutions.it](http://www.dlogsolutions.it) - [info@dlogsolutions.it](mailto:info@dlogsolutions.it) - tel 0039817520835



IL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE CAMPANA CORRIERI SPEDIZIONIERI E TRASPORTATORI

# «L'export ha sostenuto le nostre banchine»

Gamberini: «Il settore alimentare non si è fermato. A Salerno dragaggi anche durante l'emergenza»

«I NOSTRI scali hanno retto bene alla crisi portata dall'emergenza coronavirus, segno che quelli campani sono porti vivaci e abituati a operare nell'emergenza». A sottolinearlo è Ermanno Gamberini, presidente dell'associazione campana Corrieri spedizionieri ed autotrasportatori (Accsea), numero uno della Confetra regionale e membro del consiglio direttivo di Fedespedi. **Per quale motivo l'emergenza Covid ha portato un calo dei traffici contenuti per gli scali campani rispetto ad altre realtà italiane?**

«Diciamo subito che i segni negativi, rispetto alle cifre che abbiamo raggiunto nel 2019, ci sono anche in Campania e non si possono di certo negare. Ma, a distanza di alcuni mesi dall'inizio dell'emergenza sanitaria, possiamo dire che le perdite sono state contenute se guardiamo ad altre realtà sparse sul territorio nazionale. Il motivo è dovuto al fatto che buona parte delle merci che vengono movimentate sulle nostre banchine sono prodotti alimentari destinati all'esportazione: parliamo di un settore che mai si è fermato in tutti questi mesi di pandemia».

**Quali sono le opere necessarie per migliorare l'efficienza del porto di Napoli?**



Il mercato dello shipping sta risentendo molto della pandemia globale

za del porto di Napoli?

«A Napoli, ormai da anni, si parla di dragaggi, e qualcosa di concreto è stato fatto ma ancora non basta perché i lavori ancora non sono stati terminati. Il vero problema è la lentezza con cui queste opere sono state portate avanti negli anni visto che di dragaggi se ne parla da oltre due decenni: serve maggiore velocità e i tempi devono essere ridotti altrimenti conti-

nueremo a perdere traffici. Purtroppo, molto spesso la burocrazia presente nel nostro Paese non permette di agire con quella velocità che invece spesso contraddistingue i nostri concorrenti stranieri. Oltre alle infrastrutture materiali, non dimentichiamoci, stanno ormai da anni assumendo una sempre maggiore importanza anche le infrastrutture digitali sulle quali è necessario inve-

stire ancora e il cui sviluppo è fondamentale se vogliamo migliorare la competitività delle nostre banchine e velocizzare la movimentazione delle merci».

**L'attuale situazione del porto di Salerno invece qual è?**

«A Salerno, ad esempio, le opere di dragaggio sono andate avanti anche durante i mesi più critici di emergenza. Questo è un aspetto molto positivo soprattutto in

chiave futura, visto che Salerno ha tra i propri obiettivi quello di ritagliarsi un posto importante tra i porti italiani dove scalano navi da crociera: un business che ha subito un forte arresto con l'emergenza coronavirus, ma che si sta lentamente riprendendo».

**Tra pochi mesi dovrà essere nominato il nuovo presidente dell'Autorità di sistema. Spera in una conferma**

dell'attuale presidente Pietro Spirito?

«Mi auguro di sì, perché ciò che è stato fatto in questi anni da Spirito è stato un buon lavoro in una situazione per nulla semplice: Spirito ha cercato, e in parte c'è riuscito, a smuovere una situazione ormai ferma da anni dopo molto tempo di commissariamento del porto. Non dimentichiamoci poi che è sempre più importante, per Napoli e Salerno, ragionare come un unico sistema portuale e non più come due porti divisi che sono in concorrenza tra loro. Spirito ha sempre cercato di fare capire a tutti gli operatori questo importante concetto».

**Che ruolo gioca, all'interno del sistema produttivo nazionale, il comparto della logistica?**

«La logistica italiana, come ha dimostrato l'emergenza Covid, è un irrinunciabile volano per l'intero sistema economico del Paese e deve perciò ripartire, affrontando le sue criticità e contando sui suoi punti di forza per affrontare le sfide globali e portare l'Italia al centro del panorama logistico internazionale. In particolare, il Sud Italia ha ancora una enorme potenzialità inespressa sulla quale vale la pena di investire».

IL REFERENTE YACHTING DI ASSOAGENTI CAMPANIA

## «Per il settore nautico il bilancio è disastroso: fatturato giù tra il 65 e l'80%»

Luise: «È mancato del tutto l'impatto del turismo estero. Per ripartire serve una fiscalità uguale in tutta l'Europa»

DALL'1 al 6 ottobre parte la 60ma edizione del Salone Nautico di Genova: un segnale forte di determinazione, volontà e speranza per il futuro. «Direi una vera e propria sfida, soprattutto dopo la cancellazione dei saloni di Monaco prima e di Cannes più recentemente - dice Francesco Luise, manager della Luise Group e referente yachting di Assoagenti Campania - oltre a una stagione pesante per la nautica del lusso sui nostri porti e lungo le nostre splendide coste».

**Quale significato attribuisce a questa ripartenza?**

«È davvero molto importante per tutto il comparto della nautica italiana lo svolgimento di questo evento internazionale. Il segnale deve essere chiaro e diretto, una azione volta alla risoluzione di nuovi e vecchi problemi che affliggono il settore e la discussione su importanti temi che riguardano questa particolare area dell'indu-

stria del mare, che offre lavoro e reddito a migliaia di famiglie».

**Possiamo fare anche un bilancio di questa estate 2020 trascorsa all'insegna del coronavirus?**

«Purtroppo il bilancio è disastroso, sia per le strutture di accoglienza dei panfili che per le aziende coinvolte in maniera diretta e indiretta nella gestione anche solo turistica delle crociere. Per molti il mancato fatturato si aggira tra il 65% e il 70% con punte addirittura che toccano l'80%. Non è tutto. La nautica italiana muove diverse centinaia di milioni ogni anno, per cui i danni sono soprattutto legati al reddito prodotto dalla fruizione dell'unità di diporto, piuttosto che dalla cantieristica in senso generale. È noto, infatti, che ogni qualvolta uno yacht di medie dimensioni inizia le proprie attività di crociera, si crea un circolo virtuoso per cui ogni unità impugna come indotto, tra di-

retto e indiretto, altre sei unità lavorative: aziende che concorrono all'assistenza, manutenzione, forniture di beni e servizi vari all'equipaggio e ai passeggeri a bordo di queste imbarcazioni. Appare pertanto evidente l'enorme perdita per il settore».

**Secondo lei che cosa ci vorrebbe per invertire la rotta?**

«Per prima cosa bisogna puntare alla sburocratizzazione del settore nautico-marittimo, in particolare di quello internazionale che procura molti flussi monetari verso il nostro Paese. C'è da intervenire per esempio sull'armonizzazione delle procedure che riguardano le operazioni doganali e l'imposta sul valore aggiunto sui noleggi che in questi anni sono state applicate in modo diverso dagli stati membri della Comunità europea. Insomma, una fiscalità più giusta e uguale per tutti in Europa potrebbe sicuramente favorire



lo sviluppo delle attività, specie quelle legate al charter delle imbarcazioni di lusso».

**Quali le maggiori difficoltà che vi siete trovati ad affrontare?**

«Chiaramente la scarsa possibilità di mobilità, le rigide regole per lo svolgimento dei viaggi in mare, il comple-

to blocco del turismo internazionale, ovvero il più facoltoso, proveniente da Stati Uniti, Russia e Paesi Medio-orientali».

**Cosa avete imparato, se c'era qualcosa da imparare, dal Covid?**

«Una capacità di adattamento a nuove regole e co-

stumi molto diversi dal solito e una maggiore attenzione, dove mai possibile, nell'accoglienza di quei pochi turisti che hanno visitato il nostro Paese. La vera sfida ad adeguare le strutture ricettive alle disposizioni, perfino di quelle regionali, è stata vinta con successo. Sicuramente oggi gli imprenditori hanno ben chiaro cosa possa davvero significare la parola "emergenza"».

**Quali i danni economici accumulati in questa stagione?**

«I danni economici sono immensi. Forse piccole società non sopravvivranno all'inverno, la stagionalità per molti del settore ha fatto da elemento discriminante aggravando le già gravi condizioni di molte aziende».

**Lei è un uomo di grande esperienza. Il suo gruppo gestisce molti porti turistici e approdi sparsi in tutta Italia, per cui si è fatto un'idea di come affrontare il futuro sia sotto il profilo organizzativo che economico?**

«Sicuramente alcune previsioni vanno riviste. È necessario riprogrammare il futuro in funzione di nuove variabili, mantenendo alti i parametri di tutti i servizi, e la produzione di beni in maniera competitiva è la vera sfida che dovremo affrontare nei prossimi tre anni. Prima di questo tempo sarà difficile dire se avremo ancora una volta vinto la scommessa».



IL PRESIDENTE DEL GRUPPO SALERNITANO

# «Contro la crisi ci vuole ottimismo: via al piano verde per il terminal Sct»

Gallozzi: «Nel periodo del lockdown abbiamo assunto 15 nuovi giovani»

AGOSTINO GALLOZZI è il presidente dell'omonimo gruppo che a Salerno detiene la maggioranza azionaria nonché la gestione del Salerno Container Terminal, l'infrastruttura che movimentata la quasi totalità del traffico container nello scalo campano.

**In un'intervista di giugno lei era ottimista: illustrava gli investimenti, dall'acquisto di una gru Liebherr all'assunzione di nuovi dipendenti, all'ambizioso progetto di un terminal a emissioni zero. Eravamo in piena pandemia da coronavirus. E ancora così ottimista?**

«Certamente, l'ottimismo è indispensabile per porsi sempre traguardi molto ambiziosi. Lo scorso 14 agosto è sbarcata a Salerno la nuova Liebherr Lhm 800 Hr già entrata in funzione. È la maggiore gru al mondo nel suo genere, progettata per assicurare le più veloci *performance* (primato raggiunto in Sct: 180

contenitori movimentati in sei ore). Capace di garantire l'operatività a navi da 15 mila container di portata, ha la torre principale alta 60 metri e uno sbraccio in grado di raggiungere a bordo 22 contenitori in larghezza. È seconda e quarta macchina Liebherr di questa generazione in esercizio presso la Sct, che dispone ora di sette gru operative. Con il suo arrivo si completa la fase di nuovi investimenti (30 milioni di euro) realizzati negli ultimi 24 mesi: quattro gru, 10 semoventi di piazzale, 12 motrici e trailer portuali, una nuova sala di controllo. Il piano non si ferma qui. A marzo avremo i primi varchi completamente automatici per l'ingresso al terminal. Confermo inoltre la partenza dell'ambizioso programma di "terminal a emissioni zero" con la conversione, tra cinque anni, di tutte le macchine, non solo le gru, alla totale funzionalità elettrica». **Quali i numeri conquistati**



Agostino Gallozzi è il presidente dell'omonimo gruppo

**da Sct ed in genere dallo scalo salernitano?**

«I dati del traffico, in controtendenza rispetto all'andamento nazionale colpito dalla crisi legata al Covid 19, sono positivi. Nel periodo gennaio-luglio 2020 Sct ha movimentato 180 mila teu, pari all'80% del traffico del porto di Salerno e a una crescita del 6,9% rispetto allo stesso periodo del 2019. La crescita ha incoraggiato nuove assunzioni e 15 giovani, in piena fase lockdown, hanno trovato lavoro presso il terminal, portando a 220 gli addetti diretti della società e a circa 400 gli occupati del gruppo Gallozzi, che si conferma

il maggiore datore di lavoro privato della città di Salerno».

**Pensa che la persistenza del Covid possa cambiare le cose e imprimere uno stop ai traffici?**

«Non credo a un fermo dei traffici, ma urge un cambio di rotta: le capacità produttive sono rimaste intatte e pronte alla ripresa, ma ciò non basta. Urge piuttosto valutare cosa accadrà sul versante dei consumatori e dei vari mercati del mondo. Il mantenimento dei redditi da destinare ai consumi è legato sia alla evoluzione dei livelli occupazionali, che alla componente psicologica che

vede la spesa crescere rispetto alle cose essenziali per vivere (è il caso delle nostre esportazioni di agroalimentare) e decrescere rispetto a beni non considerati di primaria necessità (per esempio, le produzioni del tessile). Questo ci fa comprendere quanto le economie del mondo siano oggi assolutamente interconnesse e condizionate dal rapporto fra produttori e consumatori, che non si esaurisce all'interno di un singolo Stato, ma identifica la dimensione vera della globalizzazione».

**La logistica che ruolo ha nello sviluppo della portualità campana?**

«La logistica assume sempre più un ruolo fondamentale, evolvendo dal vecchio teorema del just in time a quello che io chiamo il winning time. La capacità cioè di vincere la sfida competitiva tra produttori nell'intercettare nel momento giusto il consumatore nel mondo, che offra il più alto valore aggiunto. La Campania, da questo punto di vista, ha una lunga tradizione di internazionalizzazione delle proprie produzioni. È quindi corretto affermare che il ruolo della logistica sia assolutamente centrale non solo rispetto allo sviluppo industriale, integrando siti di produzione con aree di consumo geograficamente molto distanti, ma anche rispetto allo sviluppo della portualità, che è il principale punto di connessione con il mondo. Nel nostro Paese c'è ancora da intervenire per migliorare la connettività tra i porti e le aree interne».

**Lei ha ottimi rapporti commerciali con la Cina: che ne pensa della notizia sulla schedatura, per conto di Pechino, di nomi di persone che lavorano per i porti italiani di Trieste, Genova e Civitavecchia? Esiste il pericolo di una colonizzazione da parte del gigante giallo con ripercussioni sui traffici?**

«Non servono commenti: la schedatura di persone, ovunque esse siano, è un fatto assolutamente esecrabile. Ma al di là di questo, è necessario comprendere le dinamiche degli investimenti cinesi nelle infrastrutture. La Cina è probabilmente oggi l'unico grande Paese che riesce a pianificare, elaborare e realizzare una complessiva e organica visione strategica di lungo periodo. È un immenso Paese manifatturiero che punta a intercettare nel modo più efficace possibile i consumatori nel mondo con capacità di spesa. La Cina cerca investimenti diretti nelle infrastrutture, così da contare su una gestione più competitiva della distribuzione delle proprie merci, conquistare mercati ad alto valore aggiunto, dove affermare prodotti con marchio cinese, anche di qualità. Credo sia quindi riduttivo parlare di colonizzazione e ripercussione sui traffici. Dovremo invece essere pronti a confrontarci con modelli nuovi, mettendo in atto politiche e strategie atte a rilanciare il sistema-Italia, sempre più proiettato verso l'internazionalizzazione».

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

TARROS WORLD

We connect

MEDITERRANEAN PEOPLE

A STRATEGIC AREA WITH OVER 450 MILLION PEOPLE

TARROS

GROUP

mediterranean LOGISTICS SOLUTIONS

[www.tarros.it](http://www.tarros.it) | [info@tarros.it](mailto:info@tarros.it)



IL PRESIDENTE NAZIONALE DEI PROPELLER CLUB

# «Naples Shipping Week, il nostro segnale di resilienza e ripartenza»

Masucci: «Ma come quest'anno il settore aveva bisogno di un segno di unitarietà»

NON PUÒ mancare in questa carrellata il punto di vista di Umberto Masucci, personaggio poliedrico dello shipping per averne attraversato i vari comparti. Iniziamo a parlare della Naples Shipping Week, ora inaugurata, che Masucci, nella sua veste di presidente nazionale dei Propeller Club, con la collaborazione di Click Utility e della sua squadra del Propeller Napoli, seppur con molte difficoltà e dimensionamenti è riuscito ad organizzare.

**La Nsw è certamente un evento molto atteso nel mondo marittimo. Presidente, quali sono state le maggiori difficoltà incontrate?**

«La quarta edizione della Naples Shipping Week è stata decisa nel giugno del 2019. Quando a maggio 2020 abbiamo fatto il punto della situazione, abbiamo ovviamente valutato le grandi difficoltà organizzative da affrontare, ma abbiamo deciso comunque di

tenerla quale segnale di resilienza e di ripartenza. Il format della Nsw è stato rivisto e adattato alle circostanze imposte dal coronavirus. Devo riconoscere che Click Utility, che organizza con noi l'evento, sta lavorando benissimo nonostante le tante difficoltà».

**Proprio per questo, il fatto che Assoporti abbia deciso di tenere per la prima volta a Napoli e non a Roma, la sua 20esima assemblea, assume un significato particolarmente importante.**

«Devo dire grazie *in primis* ad Assoporti e al presidente Daniele Rossi che credo abbiano interpretato, nel modo più giusto, il significato di unitarietà del cluster che quest'anno ancor più vuol dare la Naples Shipping Week. Oltre ad Assoporti, avremo anche la presentazione del Rapporto di Srm sull'economia del mare, il Consiglio nazionale di Federagenti, la riunione dei Diret-

tori marittimi, tutti segnali forti della volontà di unire le forze in un momento molto difficile».

**Lo tempesto Covid 19 cosa ha cambiato nel mondo del mare e nel cluster marittimo?**

«Tantissimo, con criticità diverse a seconda dei settori. Ovviamente le crociere sono state per sei mesi completamente ferme, ma anche tutti gli altri comparti dei trasporti marittimi e della portualità hanno sofferto molto. Dobbiamo attenderci grandi cambiamenti: è dei giorni scorsi la notizia del colosso mondiale Maersk che annuncia di possibili tagli di un terzo del personale».

**Lei è presidente dell'International Propeller Club, ha ricoperto tutti i ruoli ai vertici degli agenti marittimi, locali e mondiali, è stato nel comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è un imprenditore, e dallo scorso an-**



L'avvocato Giuseppe Masucci

**no presidente della holding F2I Porti, quindi ha una visione a 360 gradi dello shipping: quale futuro vede per i porti e la portualità in genere?**

«In una situazione come questa dobbiamo tutti, pubblico e privato, reagire prontamente e in modo positivo: il pubblico accelerando gli investimenti infrastrutturali, garantendo ai privati concessioni di lunga durata che consentano di ammortizzare nel tempo le perdite certe di questo periodo. I privati facendo ogni sforzo per mantenere la forza lavoro e per continuare a fare gli investimenti».

**Quale trasformazione stanno vivendo i terminal portuali, da quelli contenitori, alle crociere, a quelli per le merci varie?**

«Ormai da alcuni anni si assiste a una trasformazione dei terminal portuali con aggregazioni e concentrazioni che sono necessarie per mantenere la competitività delle aziende. In questo processo credo che i fondi stiano svolgendo un ruolo positivo».

**Come vede il futuro della portualità campana, quali i cambiamenti più significativi?**

«In questo momento sto personalmente lavorando maggiormente al Nord ma credo

che l'attuale *governance* dell'Adsp campana abbia ben lavorato dando certezze e risposte agli operatori. Guardando a Napoli in particolare, finalmente si sono fatti i dragaggi (di cui abbiamo parlato negli ultimi 20 anni), si sta lavorando molto bene nell'area occidentale del porto, forse si dovrebbe maggiormente accelerare nelle scelte a oriente, ma mi rendo conto che questo è un processo complesso che coinvolge anche la città. Penso che questa partita debba rappresentare una delle scommesse positive per il nuovo mandato della *governance* portuale napoletana».



# LOGWIN

This is us **CHINA TRUCK SERVICE**



[www.logwin-logistics.com](http://www.logwin-logistics.com)

**LOGWIN**



CLAUDIO CLERICI, CEO D LOG

# “Infrastrutture, usare bene i fondi Ue”

“Ci auguriamo che la parte più cospicua dei finanziamenti sia destinata al Sud del Paese”

Qual è il bilancio che può fare di questa prima parte di 2020? “Il bilancio dopo un primo mantenimento iniziale dei volumi, è decisamente negativo anche se prevediamo un trend leggermente in risalita nell'ultimo trimestre dell'anno - dice Claudio Clerici, ceo - Dlog - Global supply chain solutions -. Per i mesi da marzo ad agosto abbiamo registrato un notevole calo in considerazione del fatto che, avendo una vocazione esportatrice, la chiusura delle fabbriche ci ha penalizzato molto”.

**Quali sono, oggi, le priorità che dovrebbero essere portate avanti dalle Autorità di sistema portuale per fronteggiare l'emergenza Covid?**

“Per quanto riguarda il Covid, le autorità di sistema portuale non possono fare granché. Le Autorità di sistema avrebbero di meglio a cui pensare. Ad esempio a Napoli siamo sempre in attesa della consegna della Darsena di Levante che consentirebbe l'approdo di grandi navi. Opera questa progettata da circa un ventennio, più volte rifinanziata ma mai completata. I porti di Napoli e Salerno non hanno collegamenti ferroviari indispensabili per

poter attrarre nuovi traffici. A Napoli, in particolare, scontiamo la mancanza di una viabilità portuale: basti pensare che, per l'unico varco di accesso, transitano il trasporto containers, lo sfuso, i liquidi, gli autobus delle crociere e tutte le automobili a sostegno della viabilità cittadina disastrosa. La problematica del Covid è minima in considerazione delle problematiche sopra indicate”.

**Quali sono le prospettive della sua azienda/attività per i prossimi mesi?**

“Per i prossimi mesi ci sarà un netto recupero dei volumi persi fino ad ora perché ne abbiamo fatto di necessità virtù allargando il nostro raggio di azione anche ad altri porti italiani, soprattutto nell'export dei rifiuti transfrontalieri e delle merci pericolose”.

**La logistica è da anni uno dei fattori di debolezza del sistema produttivo italiano: quali sono gli interventi che a suo avviso dovrebbero essere portati avanti senza indugi?**

“Le risorse messe a disposizione dalla comunità europea potrebbero rappresentare un punto di svolta per l'economia italiana. Ci auguriamo



Navi ormeggiate nel porto di Napoli, uno dei più importanti del Mediterraneo

mo che queste somme vengano spese e spese bene destinando la parte più cospicua al Sud che soffre oltremodo per la mancanza di infrastrutture. Completamento

dell'alta velocità fino a Lecce e Reggio Calabria, ammodernamento delle banchine portuali con particolare riguardo ai terminal containers e ro/ro se progettati e

cantierati subito potrebbero, in pochi anni, ridurre il gap socio economico con il Nord Italia, rendendo il meridione protagonista della logistica”.

STICCO (STICCOSPED)

**«Formazione e digitale: così reagiamo alla crisi»**

«IL BILANCIO di questo 2020 è decisamente negativo - dice Antonio Sticco, amministratore unico della Sticco Sped srl di Napoli -. Ricontriamo nei primi 8 mesi un calo di traffico del 45%, in parte mitigato dall'aumento di operazioni logistiche (magazzinaggio, trasporti a corto raggio, consulenza e altri)».

**Quali devono essere le priorità delle Adsp per fronteggiare l'emergenza Covid?**

«Le solite, ma che oggi definirei irrinunciabili. Investire in tutte le attuali deficienze, allargare le aree portuali. Poi dragaggi, intermodalità, servizi celeri, organizzati, coordinati e senza tracce di inutile burocrazia».

**Quali sono le prospettive per i prossimi mesi?**

«Digitalizzazione, aggiornamento e preparazione del personale, specializzazioni in attività di logistica per merci in campi particolari, come l'arte».

**Quali invece gli interventi necessari per la logistica?**

«La logistica ancora oggi paga il poco interessamento di industria e commercio. Il suo costo sembra una negatività, ma se si riflette, le aziende hanno riscontri positivi che si manifestano in un servizio sicuro con costi certi e competitivi».



## Sticco sped s.r.l.

INTERNATIONAL SHIPMENTS  
CUSTOMS ASSISTANCE AND CONSULTANCY

connected with us on:



LIKE US ON:



### From 3 Generations, Your World in Our Hands!

**Ocean Transportation**



**Air Transportation**



**Land Transportation**



**Customs Warehouses**



**VAT TAX Deposit**



**Customs Representation**



Contact Us at

Tel. 0039 0815109403 - Fax. 0039 0815109434

E-Mail: [info@sticcosped.com](mailto:info@sticcosped.com) - Web: [www.sticcosped.com](http://www.sticcosped.com)

Uffici e Magazzini = OPERATING SEAT Interporto di NOLA - Lotto D - M. 103/106 - Nola (NA) ITALY

Sede Legale = SOCIAL SEAT Via A. Vespucci, 78 - 80142 NAPOLI - ITALY

Federagenti, la Federazione Nazionale Agenti, Raccomandati Marittimi e Mediatori Marittimi, è stata fondata il 5 febbraio 1949 e, ad oggi, è l'unica organizzazione imprenditoriale del settore marittimo-portuale presente in tutti i porti italiani. Rappresenta 16 associazioni federate cui aderiscono circa 600 aziende che occupano 8 mila addetti e fatturano complessivamente circa 1 miliardo di euro all'anno. Gli agenti marittimi italiani gestiscono ogni anno circa 10 milioni di tonnellate (unità di misura del container) per una cifra vicina a 150 miliardi di euro. L'attività di Federagenti si sviluppa in diverse direzioni: dalla promozione della portualità nazionale allo sviluppo dei traffici marittimi, dalla tutela delle Associazioni Federate allo svolgimento di funzioni arbitrali e di conciliazioni nelle controversie tra le Associazioni Federate, i loro Associati e le categorie aderenti. L'Agente Marittimo, da sempre presente nei porti italiani con un ruolo strategico all'interno del sistema portuale, svolge, inoltre, rilevanti funzioni di interesse pubblico in particolare a tutela dei creditori per i servizi portuali, a tutela della salute dei marittimi per le condizioni di imbarco e quale elemento di raccordo in materia di sicurezza portuale tra le Istituzioni e la nave.

Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione.



Sede di Roma:  
Viale A. di S. 1 - 00144 Roma

Sede di Napoli:  
Piazza Duomo 6/7 - 80121 Napoli

[www.federagenti.it](http://www.federagenti.it)

Federazione Nazionale Agenti, Raccomandati Marittimi e Mediatori Marittimi



IL PRESIDENTE DI ASSOAGENTI

# «Il governo doveva ricordarsi degli armatori in difficoltà»

Mastellone: «La Cdp non ha avuto l'autorizzazione a intervenire»

DA Andrea Mastellone riconfermato quest'anno presidente di Assoagenti Napoli, contitolare dell'agenzia marittima Marinter, già alla guida degli agenti marittimi partenopei dal 2012 al 2016, arriva uno sguardo sul futuro della portualità campana e dell'associazione degli agenti marittimi pur in questo clima di enorme incertezza.

**Come stanno reagendo gli agenti a questa seconda ondata di contagi, con il coronavirus che sta ancora girando? Secondo lei continueranno gli effetti negativi anche se un minimo di ripresa era già iniziato?**

«Penso e spero vivamente che non ci sia un secondo periodo di chiusure forzate. Il primo ha inferto alla nostra economia un danno gravissimo con la caduta di tutti gli indicatori. Ora, seppur a fatica, si sta cercando di ritornare a una certa normalità, e la produzione sta tentando di riprendere i volumi pre-Co-

vid: lo dimostrano gli ultimi dati dei volumi realizzati nella portualità italiana che manifestano i segnali di leggera ripresa verificatisi a maggio e giugno 2020. Un secondo lockdown, come paventato dai virologi, sarebbe una vera sciagura con conseguenze drammatiche sulla nostra economia che ha bisogno, per poter sopravvivere, di un forte sostegno alla domanda di consumi».

**Quali tipologie di traffici ne hanno maggiormente risentito, e quali invece i più risparmiati?**

«I settori maggiormente colpiti sono stati quelli collegati al turismo e alla mobilità di cabotaggio dei viaggiatori. Le crociere hanno realizzato un -90% nel semestre, mentre si è toccato un -65% per i viaggiatori sui traghetti operativi nei collegamenti interregionali e internazionali, e -40% per quelli sui traghetti a corto raggio».

**I porti della Campania come hanno risposto?**



Lavori in banchina nel porto di Napoli

«Nel complesso meglio di altri porti nazionali confrontando il primo semestre 2020 con l'analogo periodo del 2019. Se infatti i crocieristi e i passeggeri dei traghetti sono crollati secondo i valori delle medie nazionali, le merci hanno reagito meglio di altri sistemi portuali. In particolare il settore alimentare ha mantenuto i valori pre-Covid sia alle importazioni di materia prima che alle esportazioni di prodotto finito (pasta alimentare, conserve, olio...)».

**C'erano alcune provvidenze che lo stato non ha messo in campo e che avrebbero limitato i danni del settore?**

«Lo Stato ha messo in campo le disponibilità che aveva, considerando anche la diffici-

le situazione dei nostri conti pubblici. Le aziende in difficoltà appartenenti al nostro settore hanno ricevuto l'erogazione degli ammortizzatori sociali a sostegno dell'occupazione e anche per le attività terminalistiche portuali sono state previste agevolazioni. Purtroppo non è stato fatto nulla per le aziende armatoriali in difficoltà. La Cassa depositi e prestiti che si è resa protagonista di salvataggi di aziende in crisi in altri settori non è stata autorizzata a intervenire per salvare alcune realtà armatoriali, soprattutto del Mezzogiorno». **A fine anno scade il mandato del presidente dell'Autorità di sistema portuale campana, Pietro Spirito, così come di molte altre Authority.**

**Ci saranno ripercussioni?**

«È fondamentale che il percorso intrapreso in questo quadriennio abbia una sua continuità nel solco dell'ottimo lavoro compiuto e nel rispetto delle tempistiche del piano operativo. Sarà necessaria l'autorevolezza e la competenza nel reclamare quanto spettante per le opere portuali ritenute indispensabili nell'ambito dei fondi che verranno erogati attraverso il Recovery Fund Program».

**A che punto è la revisione della vostra legge professionale? È la ricetta vincente per la vostra categoria?**

«Purtroppo siamo fermi causa Covid. Era stata indetta una riunione a Roma al ministero dei Trasporti a mar-

zo poi annullata per la pandemia. La legge che regola la nostra attività risale al 1977 e giocoforza deve essere adeguata ai tempi. Aspiriamo a rinforzare il riconoscimento del ruolo pubblicistico della nostra professione».

**L'agente marittimo ha un futuro o dovrà subire una trasformazione?**

«Dovrà subire una trasformazione attraverso fusioni fra aziende, per razionalizzare l'offerta di servizi agenziali sul mercato e realizzare sinergie in grado di ridurre i costi. Anche lo spettro operativo di impresa dovrà per forza allargarsi ad altre attività logistiche, non potendosi ridurre alla sola funzione di raccomandatorio marittimo».

**C. Steinweg GMT**

Your partner for all logistic solutions.

OUR BRANCH OFFICES IN ITALY:

- TRIESTE
- LEGHORN
- SALERNO
- RAVENNA

OUR BRANCH OFFICES IN THE MEDITERRANEAN:

- KOPER (SLOVENIA)
- RIJEKA (CROATIA)
- BEOGRAD (SERBIA)
- CASABLANCA (MOROCCO)
- ALEXANDRIA (EGYPT)
- BAR (MONTENEGRO)

OUR HEAD-OFFICE: GENOVA - ITALY

THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

**WWW.ITALY.STEINWEG.COM**

Via Scarsellini 119 - I Gemelli - 16149 Genova (GE) Italy  
T: +39 010 469761 - F: +39 010 6599204 - E-mail: genoa@it.steinweg.com

**Spediporto**

our dream,  
your future

**spediporto.com**



IL PRESIDENTE DELLA CONFETRA

# «Porti campani, necessario l'ultimo miglio»

Nicolini: «Qui servono interventi fondamentali, ma che non hanno bisogno di grandi esborsi»

UNA RICHIESTA d'aiuto e un'altra di maggiore attenzione. Guido Nicolini, presidente di Confetra, non nasconde il momento critico che stanno vivendo centinaia di aziende che sul territorio nazionale operano nel settore della logistica a causa, soprattutto, della pandemia dovuta al coronavirus che ha colpito l'intero tessuto produttivo italiano e internazionale. «Anche per questo - dice - dall'Europa deve arrivare quanto prima un segnale forte, un sostegno concreto al nostro comparto e contemporaneamente il governo deve, senza perdere tempo, rispondere a quelle che sono le richieste e le esigenze delle imprese che ormai vanno avanti da mesi affrontando quotidianamente enormi difficoltà». Proprio di molti di questi aspetti si parlerà anche alla Naples Shipping Week, in programma nel capoluogo campano, quest'anno, dal 28 settembre al 3 ottobre.

**Partiamo dai porti campani. Quali sono gli interventi che devono essere realizzati quanto prima nello scalo di Napoli e negli altri principali hub regionali?**

«Servono interventi necessari a migliorare i collegamenti di ultimo miglio. Sia nel porto di Napoli che negli altri porti campani. Mi riferi-

sco principalmente ai dragaggi, ai collegamenti per gli autoarticolati ma anche al trasporto su ferro che può e deve essere migliorato. Si tratta di opere che non richiedono enormi investimenti rispetto alle cifre spese per infrastrutture molto più costose a livello nazionale, ma sono interventi da fare il prima possibile per consentire una movimentazione più veloce alle merci e renderci più competitivi soprattutto nei confronti dei Paesi nostri concorrenti».

**Quale deve essere l'orizzonte temporale per realizzare queste opere?**

«Il prima possibile. Faccio un esempio molto pratico che non riguarda Napoli ma comunque il sistema logistico campano. Non me ne vogliono gli amici di Salerno, ma non è ammissibile che i treni proprio per il porto di Salerno debbano passare per l'Interporto di Nola».

**Il governo a breve dovrà dire dove deciderà investire i fondi che arriveranno dall'Europa per la crisi post-coronavirus. Cosa chiede Confetra?**

«Un sostegno alle imprese della logistica, ai porti ma non solo: non dimentichiamo il trasporto aereo. Ci sono aziende che non si sono mai fermate neppure nei momen-



Movimentazione di container nel porto di Napoli



Guido Nicolini, presidente della Confetra

ti più difficili di emergenza sanitaria permettendo al nostro Paese di non fermarsi e garantendo tutti i necessari rifornimenti. Le aziende associate a Confetra sono, nella maggior parte dei casi, realtà di piccole e medie dimensioni: chiederemo come prima cosa la riduzione del costo del personale e per questo motivo spingeremo per il taglio del cuneo fiscale. Un'altra cosa che abbiamo già chiesto e sulla quale insisteremo con il governo è quella di avere un importante investimento che deve essere deciso da Roma non solo sulle infrastrutture materiali, ma anche su quelle digitali che stanno assumendo una sempre maggiore importanza per garantire una efficiente movimentazione delle merci».

**Come vede il futuro delle imprese che operano nel com-**

**parto logistico?**

«Quello che stiamo vivendo, per via dell'emergenza sanitaria ancora in corso e con la quale ormai da mesi abbiamo imparato a convivere, è certamente uno dei momenti più difficili per tutta la nostra economia degli ultimi decenni. Ma stiamo dando e daremo sempre il nostro contributo al Paese, non ci siamo mai tirati indietro. La logistica, il trasporto e la movimentazione della merce rappresentano circa il 9% del prodotto interno lordo italiano e questo non deve mai essere dimenticato. Su temi come infrastrutture, semplificazioni e politiche industriali per il settore ci aspettiamo risposte certe e veloci da parte del governo, che non deve per nulla al mondo perdere altro tempo senza prendere decisioni».

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA CEO: «UN INVESTIMENTO CHE CI RENDE ORGOGLIOSI»

## Rfid Seals Labels, anche il sigillo ai container ora è eco-sostenibile

Ferretti: «Abbiamo avviato una gamma bio di dispositivi Sono realizzati con energia rinnovabile e plastica riciclata»

«IL NOSTRO universo è cambiato radicalmente - riflette Bruna Ferretti, ceo di Rfid Seals Labels by Etti Sicurezza srl -. Siamo stati fortunati perché i sigilli di sicurezza sono stati ritenuti dal prefetto di Livorno essenziali sia per i trasporti che per i supermercati e l'industria alimentare, e quindi questo ci ha permesso di rimanere aperti e portare avanti anche altri progetti che sono comunque slittati di tempistiche».

**Quali sono oggi le priorità che dovrebbero essere portate avanti dalle Autorità di sistema portuale per fronteggiare l'emergenza coronavirus?**

«Sono quelle sanitarie, assolutamente. Il fatto che l'Italia sia stato uno dei Paesi che hanno seguito maggiormente e da subito le indicazioni su mascherine, guanti in un primo momento, igienizzanti, ha fatto sì che abbiamo contenuto il numero dei casi rispetto a



Il sigillo "Tintoretto"



Bruna Ferretti, Rfid Seals Labels

molti altri Paesi. Questo ci permetterà, si spera, di uscire dalla crisi, anche se sono entusiasta del fatto che i progetti sul fronte Rfid sono ripartiti, perché questa tecnologia permette di passare dal varco in modo automatico. E poi ci vogliono controlli, controlli e controlli. L'italiano si sa è restio ad accettare vincoli...». **Quali sono le prospettive della sua azienda per i**

**prossimi mesi?**

«Abbiamo sviluppato una nuova gamma di sigilli Bio, prodotti con plastica riciclata ed energia rinnovabile molto innovativi, che avrebbe dovuto essere presentata a Green Logistics a marzo, ma ovviamente tutto fu congelato, abbiamo iniziato un percorso di salvaguardia dell'ambiente da quando abbiamo ottenuto la prima certificazione Iso



Il Salerno Container Terminal

14001 nel 2018. Siamo responsabili anche noi come produttori dell'uso del polipropilene nel nostro ambito, abbiamo investito in macchinari speciali per riciclare la plastica, e ne siamo molto orgogliosi».

**La logistica è da anni uno dei fattori di debolezza del sistema produttivo italiano: quali sono gli interventi che a suo avviso dovrebbero essere portati avanti**

**senza indugi?**

«In Italia ci sono situazioni che funzionano benissimo, e situazioni che non funzionano per niente... in modo veramente umile ritengo che le aziende le fanno le persone, e quando noi italiani ci mettiamo in testa di fare qualcosa ci riusciamo: penso al Ponte San Giorgio di Genova. Mi sono sentita così orgogliosa che neanche avessi parteci-

pato alla sua costruzione... Detto questo, guardiamo a quello che sta succedendo: in questo momento l'intermodalità camion-treno verso Oriente, di cui avevo già parlato anni fa, si è concretizzata. Ci vogliono quindi informazioni, strumenti, aiuti dallo Stato, e questa lotta competitiva che riguarda solo l'aspetto economico ovviamente non aiuta».



Il Gruppo ETTI SICUREZZA  
è attento all'ambiente  
SIGILLI BIO e BUSTE RICICLABILI  
di SICUREZZA



ETTI SICUREZZA srl - via dell'Industria,43  
57016 Rosignano M.mo - LI -  
[www.sigillidisicurezzaonline.it](http://www.sigillidisicurezzaonline.it)  
[info@sigillidisicurezzaonline.it](mailto:info@sigillidisicurezzaonline.it)  
tel +39 0586767691