

# Il gas che gela il Golfo Perisco

CON LA CRISI DEL QATAR LA POSIZIONE  
DEI BIG DELL'ENERGIA DIVENTA SCIVOLOSA

## FOCUS ON NAPLES

DOPO ANNI DI IMMOBILISMO  
ECCO L'ALLEANZA CON SALERNO

### CRUISES & FERRY

I porti andalusi  
scoprono  
le crociere

### LEGAL

L'incidenza  
delle Online  
Travel Agency

## THE INDEPENDENT AND RESILIENT MULTI-PURPOSE TERMINAL OPERATOR IN THE PORT OF NAPLES

### FULLFILLING CUSTOMER'S REQUIREMENTS

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

Open bonded space at Naples port  
Customs covered space

#### Quay length & Draft

- Berth 45/46: 292 mt & 12.5 mt

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

- Berth 48/49: 292 mt & 10 mt

- Berth 47: 100 mt & 9 mt

#### Equipment

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

Maximum lifting capacity 150 tons

Maximum outreach: 54 mt

1 Gottwald crane for general cargo

Lifting Capacity 40 tons

**VGM TFG handles container operations with latest generation fifth tier**

**Kalmar Reach Stackers equipped with Straininstall weighing devices.**

**The terminal is also equipped with a certified weighing station.**

#### Empty Depot

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

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

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

2) Reefer containers empty depot: 7.000 square meters

#### Other Services & Facilities

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

- Authorized VAT deposit

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

- Security 24/7

- Area under video surveillance

- Member of Through Transport Club London since 1997

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

- Communication and Interaction via EDI



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

Uffici amministrativi e commerciali:

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

email: tfg@flaviogioia.it

Uffici operativi: Tel. +39 081/281838

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

www.flaviogioia.it

#### COLOPHON

**Direttore  
Responsabile**  
Massimo Righi

**Responsabile  
del Progetto**  
Francesco Ferrari

**Hanno collaborato  
in questo numero**  
Marianna van Zandt  
Stefano Pampuro  
Bianca d'Antonio  
Alberto Ghiara

**Pubblicità**  
Stefano Milano  
Benedetta Perotti  
Paola Quaglia  
Roberto Parodi

**Supporto tecnico**  
Massimo Dragotto  
Stefano Ramagli  
Maurizio Vernazza

**Contatti**  
TheMediTelegraph Magazine  
è una pubblicazione  
di Itedi SpA, Torino (Italia)  
Per contattarci:  
\* redazione  
+39 (0) 010 5388 484  
press@themeditelgraph.com  
\* ufficio commerciale  
+39 (0) 010 5388 243/206  
advertising@themeditelgraph.com

## In this issue



### 4 Il gas che gela il Golfo Perisco

Con la crisi del Qatar la posizione

dei big dell'energia diventa scivolosa

### 10 I porti andalusi scoprono le crociere

Malaga e Cadice insieme non fanno un milione di passeggeri

ma il ritorno dell'ottimismo in Spagna rimette in moto gli investimenti

### 12 L'incidenza delle Ota

A cura di Asla - l'Associazione degli Studi Legali Associati

### 14 FOCUS ON NAPLES



DESTRA L'impianto di produzione del gas presso Ras Laffan

# Il gas che gela il Golfo Persico

di **MARIANNA VAN ZANDT**, Doha

I TRE maggiori gruppi occidentali del settore energetico sono in trattativa con il Qatar, per contribuire al progetto della piccola monarchia del Golfo - isolata dagli altri Paesi dell'area per i suoi rapporti con l'Iran, in una situazione di sempre maggiore tensione - di espandere la propria produzione di gas: un elemento questo che sicuramente gioca a favore di Doha nell'amara contesa con i Paesi confinanti, **capeggiati dall'Arabia Saudita e sostenuti dagli Stati Uniti**.

All'inizio di luglio infatti tutti e tre gli amministratori delegati di ExxonMobil, Royal Dutch Shell e Total hanno incontrato l'emiro del Qatar, lo sceicco Tamim bin Hamad al-Thani, **che proprio in conseguenza a questi abboccamenti ha potuto annunciare un aumento della produzione di gas qatariota del 30% nei prossimi anni**.

Secondo fonti industriali e societarie consultate dalla Reuters, i tre ad hanno espresso il loro interesse nel voler assecondare le ambizioni del Qatar, Paese che punta a una produzione annua di gas pari a 100 milioni di tonnellate - cioè l'equivalente di un terzo degli attuali consumi globali - **in un arco di tempo compreso tra i cinque e i sette anni** a

**partire da oggi**.

I gruppi petroliferi occidentali - che infatti si guardano bene in queste circostanze dall'esprimere commenti ufficiali in questo senso - hanno già effettuato grossi investimenti su entrambi i fronti dei Paesi in disputa nel Golfo, e hanno tutto l'interesse e la volontà a rimanere neutrali rispetto alle tensioni emerse all'inizio di giugno tra gli Emirati Arabi Uniti, il Bahrein, l'Egitto, l'Arabia da una parte e appunto il Qatar **(e l'Iran sullo sfondo)** dall'altra.

In ogni caso, proprio un alto dirigente di uno di questi colossi petroliferi si è lasciato scappare detto nei giorni scorsi che certamente il suo gruppo sta cercando un'espansione in Qatar, viste le enormi opportunità di investimento nonostante una situazione politica e congiunturale non proprio rosea: **«Qui c'è solo una politica»** - ha confidato il super-dirigente alla Reuters -. Comportarsi quanto più possibile come un soggetto commerciale. Bisogna fare scelte nel senso più squisitamente commerciale, e quindi agire e pensare da qatariota in Qatar, da emiratino negli Emirati, **e così via...»**.

Le vendite nel settore dell'energia hanno spinto la rapida cre-



scita economica del Qatar, facendo emergere il Paese come un attore fondamentale di questa Regione del Medio Oriente sin dalla fine degli anni Novanta, e l'interesse nei confronti del settore gasiero da parte delle grandi società petrolifere non fa che mettere in evidenza il fatto che il piccolo Qatar può avere prospettive di resistenza a lungo termine, **anche nel duro confronto politico avviato con i Paesi confinanti**.

A supportare ulteriormente questa prospettiva, c'è almeno il fatto che i due amministratori delegati di Exxon e Shell - cioè Darren Woods e Ben van Beurden - **hanno incontrato l'emiro già dopo che i quattro Paesi filo-sauditi si sono messi a minacciare sanzioni contro Doha**.

Ma del resto anche lo stesso Patrick Pouyane ha visitato Doha in settimane recenti, quando già stavano per deflagrare le tensioni che covavano da mesi - se non anni - **sotto la sabbia del Golfo Persico**.

Il Qatar, che è il secondo Paese al mondo per forniture di gas e il secondo maggior esportatore di questa materia prima dopo la Russia, ha dalla sua parte anche uno dei costi di produzione più bassi del globo: l'aumento dell'attività estrattiva si inquadra anche in un tentativo da parte di Doha di proteggere la propria quota di mercato, **minacciata in particolare dagli Stati Uniti**, produttori del gas di scisto - ottenuto però da una lavorazione molto più costosa.

## LA VOLONTÀ DI INVESTIRE

I quattro Paesi arabi che hanno in sostanza domandato al Qatar di smettere di finanziare il terrorismo e corteggiare l'Iran, **hanno reso noto che Doha ha chiuso le porte ai dettami politici che le erano stati sottoposti nelle scorse settimane**.

Il ministro degli Esteri saudita, Adel al-Jubeir ha chiarito che il suo Paese, insieme ai suoi alleati, **è quindi intenzionato a mantenere il boicottaggio economico fin tanto che il Qatar non vorrà cominciare a trovare un punto di incontro con i suoi vicini**.

Ulteriori iniziative, ha però aggiunto il ministro, **potranno essere prese a tempo debito**.

Doha nega di supportare alcun gruppo terroristico, e a sua volta il ministro degli Esteri qatariota, lo sceicco Mohammed bin Abdulrahman al Thani, **ha accusato i quattro Paesi del Golfo di aver effettuato nei confronti della monarchia un'«evidente aggressione»**, aggiungendo però che il governo è del tutto disposto ad andare avanti nelle discussioni per poter chiarire la disputa.

Intanto va detto però che Exxon, Shell e Total hanno già investito in maniera molto estesa in Qatar, e in particolare proprio in progetti focalizzati sulla liquefazione del gas, permettendone il trasporto a bordo di navi-cisterna verso mercati difficilmente raggiungibili attraverso un metanodotto.



SINISTRA Il ministro qatariota degli Esteri, lo sceicco Mohammed bin Abdulrahman Al-Thani

DESTRA Darren Woods, presidente e amministratore delegato del gruppo ExxonMobile



SINISTRA Ben van Beurden, amministratore delegato di Shell

DESTRA Patrick Pouyane, presidente e amministratore delegato di Total





Woods ha incontrato l'emiro lo scorso 26 giugno, discutendo di «cooperazione» con il Qatar, dove Exxon è presente sin dal 1935.

Secondo fonti industriali vicine a questi colloqui («l'ad della Exxon è sembrato molto determinato a raggiungere gli obiettivi di produzione proposti dal Qatar, e ha espresso la sua volontà di effettuare nuovi investimenti in questo senso».

Woods tra l'altro ha sostituito l'ex numero uno Rex Tillerson, diventato segretario di Stato del governo Trump all'inizio di quest'anno e sotto la cui egida

**Exxon ha per lungo tempo aiutato il Qatar a costruire la propria industria gasiera.**

Non è un caso se il gruppo americano risulterà ancora alla fine di quest'anno il maggior investitore estero in Qatar, con la maggior parte del denaro impiegata nella costruzione di infrastrutture a supporto della movimentazione del gas, per un valore pari a circa il 7% del proprio portafoglio investimenti globale - secondo quanto stimato dalla società di consulenza scozzese WoodMacKenzie.

Van Beurden è stato tra i primi capitani di industria stranieri ad

aver visitato il Qatar dopo l'esplosione della crisi diplomatica nel Golfo, avendo visitato l'emiro lo scorso 14 giugno.

Pochi giorni dopo è stato formalizzato un accordo che prevede la fornitura a Shell da parte qatariota di 1,1 milioni di tonnellate di gas l'anno a partire dal 2019 - il gruppo olandese tra l'altro è anche il maggior venditore mondiale di Gnl, e oltretutto il principale polo operativo del gruppo olandese in Qatar è il Pearl Gtl, che nei fatti è il maggior impianto al mondo nel settore della liquefazione del gas.

**Gli investimenti nello Stato arabo**



**da parte del gruppo corrispondono in questo caso al 6% dell'intero portafoglio.**

Exxon, Shell, ma anche la francese Total aumenteranno quindi

la loro produzione di gas qatariota, specie quando solleveranno l'auto-imposta moratoria sullo sviluppo del Campo Nord, il più vasto giacimento mondiale di gas, che Doha condivide sui

**fondali del Golfo insieme al confinante Iran.**

Del resto, la storia delle compagnie petrolifere è fatta di investimenti in zone a rischio.

**All'inizio di luglio proprio Total è diventata la prima compagnia petrolifera occidentale a investire in Iran dallo sblocco delle sanzioni contro il Paese.**

Il progetto riguarda lo sviluppo della Fase 11 del giacimento Parsi Sud, che appunto altro non è se non il prolungamento del Campo Nord in acque iraniane.

Si diceva che ancora recentemente Pouyanne si è recato a Doha, proprio per parlare - rivelano fonti di settore - delle nuove opportunità date dal settore gasiero, **così come dei progetti della Total di sviluppare il campo petrolifero di Al Shaneen.**

La capacità di produzione del gas in Qatar potrebbe essere portata a oltre 10 milioni di tonnellate l'anno in maniera relativamente veloce e poco costosa, semplicemente ottimizzando e migliorando un numero abbastanza ridotto di infrastrutture, **secondo un processo di eliminazione dei colli di bottiglia.**

Oltre a questo però l'espansione dell'industria gasiera qatariota implicherebbe anche la costruzione di nuovi terminali di liquefazione, e questi certamente dovrebbero richiedere investimenti importanti, che tuttavia oggi i giganti del petrolio possono e vogliono mettere a disposizione: «Il gas del Qatar costituisce una parte veramente importante del portafoglio globale di Exxon, ma anche di Shell e Total - spiega Tom Ellacott, analista presso WoodMackenzie - **che in termini di investimenti risultano tra i soggetti di riferimento per Doha.** Inoltre il gas qatariota è davvero competitivo: l'eliminazione dei colli di bottiglia sull'infrastruttura potrebbe essere davvero un'opzione a buon prezzo per migliorare la capacità produttiva del Paese, ma con l'industria che attualmente è nel punto più basso nel ciclo dei costi, **secondo me questo sarebbe anche il momento opportuno per la realizzazione di nuovi terminali per la liquefazione della materia prima.**»



QUESTA NON È  
UNA GIORNATA  
A L'AVANA QUALSIASI  
CHE RENDE PERFETTA  
UNA VACANZA QUALSIASI,  
  
PERCHÉ QUESTA NON È  
UNA CROCIERA QUALSIASI.



Per tutti i dettagli chiedi alla tua agenzia viaggi,  
visita il nostro sito o chiama 848 242490\*



NON È UNA CROCIERA QUALSIASI

[MSCCROCIERE.IT](http://MSCCROCIERE.IT)

\*Numero a costo ripartito. Per il dettaglio dei costi della chiamata visita il sito [msccrociere.it](http://msccrociere.it)



# I porti dell'Andalusia scoprono le crociere

Malaga e Cadice insieme non fanno un milione di passeggeri ma il ritorno dell'ottimismo in Spagna rimette in moto gli investimenti

di **STEFANO PAMPURO**, Palma di Maiorca

DOPO la contrazione degli investimenti che ha caratterizzato il settore crocieristico nel periodo compreso tra il 2008 e il 2012, **negli ultimi tre anni la tendenza sembra essersi invertita.**

Un mercato che nel segmento delle crociere ha particolarmente sofferto è stato quello spagnolo: ora invece l'indice di crescita è tornato positivo, **se non addirittura superiore a quello di altre aree geografiche.**

Gli spagnoli, parlano i dati, sembrano aver ripreso possesso di quel potere d'acquisto che gli aveva tenuti lontani da questa nicchia di turismo per molto tempo.

**Entrando nel dettaglio della Penisola iberica ci si rende immediatamente conto che il lavoro svolto da governo,**

enti locali e compagnie di navigazioni è stato efficace e sta portando i suoi frutti.

Crescono anche i traffici crocieristici nei porti spagnoli, e di questa tendenza beneficia particolarmente l'Andalusia, che chiuderà l'anno 2017 con 763 scali, cioè un incremento dell'11% rispetto al 2016, **secondo le previsioni del dipartimento di Turismo della Comunità autonoma.**

La giunta regionale scommette sul potenziamento di questo segmento attraverso nuovi strumenti di promozione del prodotto e sfruttando un'offerta unificata tra tutti i porti andalusi sotto il marchio Andalusia Cruises.

Riportando i dati del 2016, il presidente dell'Autorità portuale della Baia di Cadice, José Luis Blanco, ribadisce che l'obiettivo è chiaramente quello di miglio-



rare la visibilità delle mete regionali e rafforzarne la competitività: «Il primo obiettivo strategico è la proiezione dell'unità territoriale che offre l'Andalusia attraverso i suoi porti, **inquadrati in un'unica rete e un unico marchio.**»

Il secondo di questi obiettivi consiste nel fornire ai porti dei nuovi strumenti per la promozione e professionisti del settore per richiamare più compagnie crocieristiche: «Abbiamo già provveduto a realizzare un video promozionale e un rapporto dettagliato in spagnolo e inglese per adattare il contenuto a qualunque supporto digitale e multimediale, con informazioni tecniche dettagliate su ciascun porto turistico della zona» **spiega Blanco.** Ritorna insomma anche nel Sud della Spagna un clima di ottimismo che mancava da un po' di

tempo, necessario per lanciare un segnale forte alle aziende del settore di investire in Andalusia, che in effetti è la regione della Spagna con il più alto numero di investimenti fatti nelle infrastrutture portuali **(eccezion fatta per il porto Valencia).**

Né le isole Baleari, né la Catalogna possono vantare porti tanto strategici dal punto di vista dell'attrattiva quanto gli scali di Malaga e Cadice. L'interesse paesaggistico, la capacità ricettiva del settore della ristorazione e la prossimità a città d'arte come Granada, Siviglia e Cordova, **proiettano i porti di questa regione verso una crescita stimata del 11% entro il 2020.**

Durante lo scorso anno i porti di Malaga, Cadice e Huelva hanno ricevuto più di 903 mila crocieristi, **con un incremento del 3,2% ri-**

**petto al 2015.**

A questo risultato bisogna aggiungere un aumento del 4,6% nel numero degli scali.

Si tratta del secondo anno consecutivo in cui l'Andalusia registra un aumento di entrambe le variabili, **e questo non accadeva dal 2011.**

Il porto di Malaga rimane in testa nella classifica regionale con 444 mila passeggeri ricevuti, **mentre le 385 mila persone movimentate per Cadice costituiscono la seconda miglior cifra di chiusura annuale degli ultimi 10 anni.**

Entrambi i porti hanno captato il 92% del volume totale del traffico regionale situandosi al quinto e settimo posto a livello nazionale. Riguardo al profilo del turista medio, il grosso della domanda viene dall'estero **(88%)** anche se il mercato interno è pure in leggera crescita.

I crocieristi più interessati all'Andalusia sono i britannici (44%), seguiti da tedeschi (10%) e francesi (6,5%) ai quali si uniscono gli statunitensi, **raddoppiati rispetto al 2015.**

Ma l'introito riguarderebbe solo le compagnie di crociera se non fosse che i turisti, una volta arrivati in porto, visitano le città riversando migliaia di euro in bar, **negozi e ristoranti.**

La spesa media che un passeggero ha effettuato nel 2016 una



volta sbarcato in un porto andaluso è di 40,6 euro circa, **quasi sei euro in più rispetto all'anno precedente.**

Anche i sondaggi di gradimento hanno fatto registrare un forte miglioramento, **fissando a 9,2 il punteggio su una scala da uno a**

**10.** La Comunità autonoma ora sta lavorando per migliorare la collaborazione con i vettori aerei e presto potrebbero arrivare sviluppi sul tema grazie a possibili accordi con la compagnia irlandese Ryanair.

Federagenti - la Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi è stata fondata il 15 febbraio 1949 e, al oggi, è l'unica organizzazione rappresentativa del settore marittimo presente in tutti i porti italiani. Rappresenta 14 associazioni federate con un'adesione oltre 500 aziende che occupano 8 mila addetti e fatturano complessivamente circa 1 miliardo di euro all'anno. Gli agenti marittimi italiani garantiscono ogni anno circa 10 miliardi di tonnellate di stivaie, del container per una cifra vicina a 150 miliardi di euro. L'attività di Federagenti si sviluppa in diverse direzioni: dalla promozione della portualità italiana allo sviluppo del traffico marittimo, dalla tutela delle Associazioni Federate allo sviluppo di iniziative arbitrali e di conciliazioni nelle controversie tra le Associazioni Federate, i loro Associati e le compagnie aderenti. L'Agente Marittimo, da sempre presente nei porti italiani con un ruolo strategico nel mercato del traffico portuale, svolge, inoltre, il ruolo futuro di organismo pubblico in partnership a tutela del cittadino per i servizi portuali, a tutela della salute dei marittimi per le condizioni di lavoro e lo qualità elementare di sicurezza in materia di inquinamento marittimo e la nave.

## Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione



Sede di Roma  
Viale Asia 3 - 00144 Roma

Sede di Genova  
Piazza Dante, 6

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

Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi

# L'incidenza delle Ota Online Travel Agency

sull'obbligo di comunicazione gravante sul vettore aereo in caso di cancellazione del volo

di **MARICA LENOCI\***  
 e **PAOLO GIUSEPPE VINELLA\***, Bari

DIVERSE sono le **Online Travel Agency (c.d. OTA)** che di recente, al fine di offrire un servizio a 360° ai propri clienti, hanno deciso di accedere al mercato dei biglietti aerei. È facile comprendere, pertanto, il motivo per il quale gli utenti si avvalgono sempre di più di tali attori del settore turistico. Occorre domandarsi in che modo la scelta avvalersi di tali intermediari influisce sugli obblighi previsti dalla normativa vigente a carico del vettore aereo a tutela del passeggero.

L'esigenza di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri in tutto il territorio della Comunità Europea (oggi Unione Europea) ha indotto il legislatore comunitario, mediante il **Regolamento (CE) n. 261/2004**, ad istituire un regime di tutele riconoscendo agli stessi una serie di diritti con conseguenti obblighi in capo al vettore aereo.

Tra gli obblighi che gravano sul vettore aereo rientra quello alla corresponsione di una somma di denaro in favore del passeggero (c.d. compensazione pecuniaria), di natura indennitaria, la cui quantificazione è stata predeterminata dal legislatore comunitario in base alla distanza del viaggio. Il diritto alla compensazione pecuniaria è previsto in caso di cancellazione del volo, negato imbarco e, infine, in caso di ritardo prolungato ovvero quello pari o superiore alle tre ore rispetto all'originario programma di viaggio. Per quanto riguarda il ritardo è ormai noto che il riconoscimento del diritto alla compensazione pecuniaria anche in questa ipotesi è il risultato dell'interpretazione fornita dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea (**sentenze del 23.10.2012, causa C-581/10 e C-629/10; 19.11.2009, causa C-402/07**). Solo in caso di cancellazione, l'**art. 5, comma 1, lett. c)**, prevede che la compen-

sazione pecuniaria non è dovuta se i passeggeri siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza contrattualmente previsto.

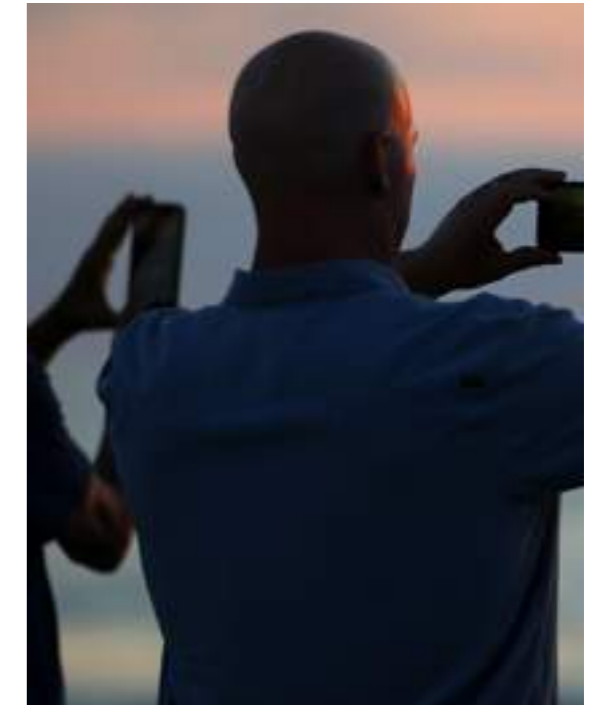
Occorre chiedersi quali requisiti debba soddisfare l'esecuzione dell'obbligo di comunicazione qualora il contratto sia stato stipulato per il tramite di una agenzia turistica di intermediazione online. Questo è il quesito sul quale di recente la Corte di Giustizia dell'Unione Europea è stata chiamata a pronunciarsi in via pregiudiziale (sentenza del 11.05.2017, causa C-302/2016). La questione affrontata aveva ad oggetto il rifiuto di un vettore aereo a corrispondere la compensazione pecuniaria al passeggero in quanto, detto vettore, affermava di aver adempiuto all'obbligo di comunicazione di cui all'art. 5, comma 1, lett. c), del Regolamento (CE) n. 261/2004 dandone tempestiva informazione alla agenzia di viaggi online nel termine ivi previsto. Tuttavia l'agenzia di viaggi comunicava la cancellazione al passeggero solamente dieci giorni prima dell'orario di partenza previsto.

La Corte di Giustizia dell'Unione Europea, non discostandosi dal tenore letterale della disposizione regolamentare in commento, ha affermato che: "[...] qualora il vettore aereo operativo non sia in grado di dimostrare che il passeggero interessato è stato informato della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, esso è tenuto a pagare la compensazione prevista da tali disposizioni" e che "un'interpretazione del genere vale non soltanto ove il contratto di trasporto sia stato stipulato direttamente tra il passeggero interessato e il vettore aereo, ma anche qualora tale contratto sia stato stipulato per il tramite di un terzo, quale,

come nel procedimento principale, un'agenzia di viaggi online".

In altre parole, il vettore aereo non è liberato dall'obbligo di comunicare al passeggero la cancellazione del volo per tempo, anche nel caso in cui il contratto di trasporto sia stato concluso con un terzo. Tale precisazione sancisce una continuità con il passato nell'ottica delle garanzie che l'ordinamento sovranazionale ha inteso riconoscere in favore del passeggero, il quale deve ritenersi correttamente informato solo quando ha ricevuto notizia della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza.

Se ad una prima lettura, parrebbe che la Corte si sia schierata a favore del passeggero, in realtà ha contestualmente sancito altrettante **garanzie a favore del vettore aereo nel caso in cui quest'ultimo sia stato vittima dell'inadempimento del terzo intermediario**. Si pensi al caso concreto affrontato nella sentenza in commento in cui il vettore aereo aveva tempestivamente informato l'agenzia di viaggi online della cancellazione del volo e, quest'ultima, aveva omesso di avvisare il passeggero in tempo utile. In questo caso, la Corte di Giustizia ha affermato che il vettore aereo mantiene il diritto di chiedere il risarcimento al terzo resosi responsabile dell'inadempimento. Tale diritto, infatti, è consacrato nell'**art. 13 del Regolamento (CE) n. 261/2004** secondo cui non vi è alcuna limitazione normativa che impedisce al vettore aereo di agire per il risarcimento del danno nei confronti di chiunque, anche



terzi intermediari, abbia concorso alla violazione degli obblighi previsti dalle disposizioni regolamentari.

La decisione in commento, quindi, esige maggiori responsabilità dalle agenzie turistiche di intermediazione online le quali dovrebbero collaborare attivamente con la compagnia aerea al fine di garantire il rispetto degli obblighi previsti dalla normativa vigente.



\*Avvocati, Loconte & Partners Studio Legale e Tributario



## PSA VOLTRI-PRA

READY FOR




20.000 TEUs





## VESSELS

# FOCUS ON NAPLES

SALVEM





# «Napoli è finalmente pronta a ripartire»

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pietro Spirito: «Piano con gli annunci, a parlare saranno i fatti». I dragaggi si avvicinano

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

SE, come si spera, verrà assegnata nei prossimi giorni la gara per i lavori di approfondimento dei fondali, **a luglio potrebbero partire i dragaggi nel porto di Napoli**, che finalmente dopo anni di commissariamento è a un passo dalla ripartenza, almeno dei lavori pubblici. Dunque l'escavo dei fondali, ma anche i collegamenti ferroviari e le altre opere attese da anni: «Ma a parlare - ammonisce Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale Napoli-Salerno - **devono essere i fatti e non i proclami**. Se saremo a una svolta lo misureremo da qui. Sui collegamenti ferroviari, dopo l'accordo con Rete ferroviaria italiana sulla capacità, **abbiamo completato la manifestazione di interesse**. Nei prossimi giorni lanceremo la gara per i collegamenti ferroviari tra il porto di Napoli e gli interporti di Nola e Mariglianese. **Ci sarà un'impresa che vincerà la gara e ci auguriamo che ci sia il numero massimo di collegamenti tra quelli che la rete ferroviaria ha messo a disposizione del sistema**. Nel protocollo d'intesa con Rfi abbiamo a disposizione cinque coppie di tracce giornaliere, **che circoleranno di notte per il problema legato alla rumorosità**. Metteremo ora a disposizione del mercato questa potenzialità e vedremo quale sarà la risposta delle imprese ferroviarie: mi auguro la massima possibile».

**Napoli-Salerno: è iniziata l'integrazione, quali i primi passi?**  
«A Salerno è stato nominato il commissario, Francesco Messineo, che è anche segretario generale dell'Adsp. Si tratta della migliore garanzia per gestire il traghetto»

verso la confluenza che avverrà a fine anno. Stiamo intanto cominciando a lavorare assieme, nel rispetto della autonomia finanziaria e gestionale».

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

«L'opera della magistratura è preziosa e stiamo collaborando assieme, nel rispetto dei ruoli diversi, per migliorare i meccanismi di trasparenza e legalità che sono primari elementi di ogni corretta azione amministrativa. Di conseguenza, usciremo rafforzati da queste vicende, con la barra dritta verso il conseguimento di parametri adeguati e coerenti, considerando il volume di investimenti che dobbiamo realizzare nei prossimi anni».

**È sempre ottimista come all'inizio del suo mandato?**

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

**Logistica e Zona economica speciale per Napoli e Salerno: cosa significa per i due porti, quali le prospettive e i progetti.**

«Le zone economiche speciali sono un formidabile strumento per l'attrazione degli investimenti, e di conseguenza per il rilancio industriale e logistico. Il fatto che il governo abbia considerato i porti il perno di questa operazione è una decisione lungimirante, che implicherà responsabilità e determinazione per passare dal disegno normativo all'attuazione. In questo ci giochiamo un pezzo deter-

minante del nostro futuro strategico. I porti di Napoli e Salerno, candidati a ospitare una delle Zes varate dal governo, avranno un'unità di gestione. Ora dovremo aspettare il lavoro del governo, che credo insieme alla Regione Campania, dovrà definire il perimetro esatto che sarà oggetto del decreto attuativo. Tocca poi al ministro del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, fare l'intesa con il ministro dello sviluppo economico».

**Dal rapporto presentato da Srm, il porto di Napoli esce ridimensionato nelle sue ambizioni, più uno scalo feder che uno snodo per le meganavi, almeno nel traffico container. È per via della mancanza dei fondali o piuttosto al fatto di essere un porto troppo inurbato in città?**

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

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

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

# «Manca ancora la giusta remunerazione»

## Q & A - Roberto Bucci

presidente del consiglio di amministrazione del Terminal Flavio Gioia

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

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

### Quali sono le prospettive per la portualità campana?

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

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

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



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

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

«L'efficienza del pubblico deve essere di sprono per il privato, e solo collaborando insieme possiamo guardare al futuro con maggiore fiducia e serenità. Pur coscienti dell'estrema complessità dell'attuale situazione, confidiamo nella serietà e nell'impegno del presidente e del segretario generale Francesco Messineo, e di tutta la squadra dell'Adsp».

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

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

# «Per adesso più speranze che prospettive»

## Q & A - Antonio Sticco

presidente della Sticcosped

### QUAL È lo stato di salute del porto, secondo il suo punto di osservazione?

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

### Quali sono le prospettive per la portualità campana?

«Oggi parlerei di speranze, e non di prospettive. Le prospettive sono da verificare in corso d'opera».

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

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

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

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



# «Serve coesione fra Napoli e Salerno»

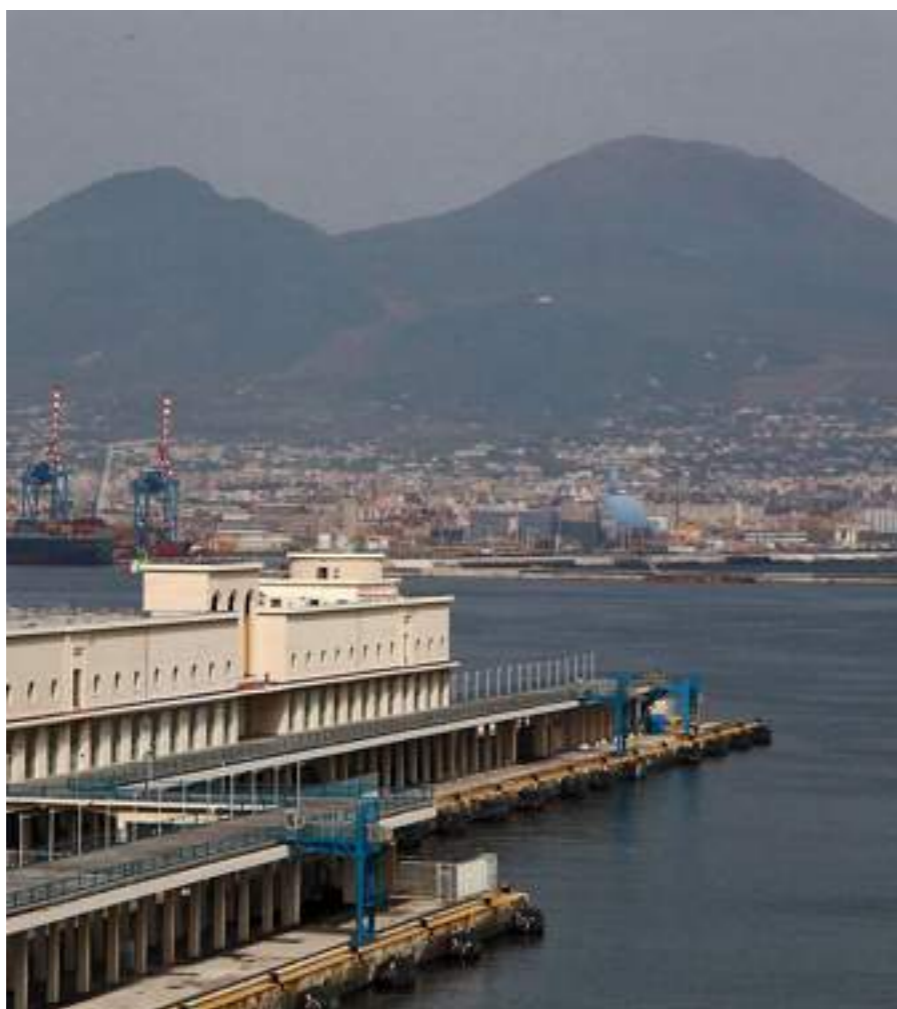
Giamberini (spedizionieri dell'Accsea) promuove i primi mesi della nuova Autorità di sistema portuale

di **ALBERTO GHIARA**, Naples

«GLI SPEDIZIONIERI campani sono in un momento non facile, di stallo, che prende le mosse da quattro anni di commissariamento del porto», spiega il presidente di Accsea (associazione campana di corrieri, spedizionieri e autotrasportatori), Ermanno Giamberini, titolare della casa di spedizioni Con.Tra: «Ma il messaggio che voglio lanciare - continua - è di ottimismo. La Campania ha enormi potenzialità. Gli elementi per la svolta ci sono».

Il porto di Napoli è rimasto per anni commissariato, in attesa di una riforma portuale che non arrivava mai. Nel frattempo i problemi si sono accumulati perché i progetti di sviluppo non avevano la spinta necessaria per essere portati a conclusione. Finalmente, lo scorso anno la riforma è stata approvata, con la nascita dell'Autorità portuale del mar Tirreno centrale, che riunisce i porti di Napoli e Salerno. Il ministro Graziano Delrio ha nominato presidente Pietro Spirito. La fusione con Salerno è stata posticipata alla fine del 2017 e alla guida del secondo scalo campano è stato mandato come commissario il segretario della nuova Authority, Francesco Messineo, già segretario generale a Salerno e poi presidente dell'Autorità portuale di Marina di Carrara.

Afferma Giamberini: «Il presidente Spirito, nominato a dicembre, si è mosso bene. Essendo napoletano, si è calato nei problemi con ... "spirito" pragmatico. L'ho ascoltato recentemente, ha invitato le comunità portuali di Napoli e Salerno alla coesione massima. Un invito che la nostra associazione Accsea, che è regionale, ha già fra i suoi obiettivi programmatici. Napoli e Salerno sono un sistema unico, bisogna vincersene». Giamberini è presidente dell'associazione da dicembre 2016. Il padre era agente marittimo di Finmare, la famiglia è nel settore portuale da cinque generazioni. Il presidente sottolinea la sua doppia affiliazione: formazione a Napoli, sede principale della propria azienda, Con.Tra. spa, a Salerno. «Appartengo a entrambe le comunità, questo mi ha aiutato».



Quali sono i problemi principali da affrontare per il porto? «Siamo rimasti immobili su due opere strategiche: lo scavo dei fondali per riportare la banchina del terminal container a condizioni accettabili e la realizzazione della darsena di Levante. In questo momento c'è un fermento di attività che mi fa ben sperare. Da un lato, il presidente Spirito porta avanti



rapidamente gli interventi necessari, fra i quali il dragaggio è quello più immediato. Dall'altro le associazioni private di categoria sono guidate da una nuova generazione di imprenditori provenienti da aziende che hanno una tradizione nel porto». A far ben sperare sono anche le cifre dei traffici. Giamberini riporta gli ul-

timi dati sull'esportazione campana: «Rispetto al territorio nazionale, la Campania cresce di più, con un tasso di +9% nel 2016, dopo che già il 2015 era andato bene con +3,5%. Le imprese produttrici danno segnali di ripresa, dopo aver perso circa il 30% dal 2010 a causa della crisi. Il coordinamento dell'Autorità di sistema

portuale aiuterà gli operatori al servizio del porto a sostenere questa ripresa».

La riforma portuale, basata sul piano nazionale della logistica, spinge alla creazione di sistemi regionali o sovragionali. La Campania, oltre a due porti, ha anche due interporti, a Nola e Mariglianese, che durante la crisi hanno stentato a partire. Giamberini pensa che siano utili entrambi e che possano dare molto all'economia regionale. Non è ancora chiaro quale sarà l'orientamento dell'Authority: «Riprenderà presto il servizio ferroviario dal porto verso gli interporti. L'Autorità di sistema portuale a breve indirà la gara. Non è ancora definito se il servizio toccherà uno o due interporti. A Salerno purtroppo il raccordo ferroviario non c'è più, perché interferiva con traffico cittadino. In un sistema virtuoso, la presenza di due porti e due interporti non è ridondante, ma può essere un'opportunità, se si sviluppa una sana concorrenza».

Gli spedizionieri chiedono anche che venga risolto il problema dei controlli ai container, rallentati dalla mancanza di personale delle amministrazioni pubbliche: «Auspichiamo che l'Agenzia delle dogane di Roma ponga attenzione al problema del personale, perché gli uffici locali stanno cercando di risolvere le criticità, ma al di là della buona volontà possono ben poco per la carenza di risorse».



DESTRA Container  
nel porto di Napoli

# L'autotrasporto sottovalutato

di ALBERTO GHIARA, Napoli

«L'AUTOTRASPORTO è un settore strategico dell'economia campana», spiega **Ciro Russo, responsabile della Fai di Napoli**. Che aggiunge: «Vorremmo che lo capisse anche il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale».

Il presidente della nuova Authority, che riunisce i porti di Napoli e Salerno, è **Pietro Spirito**, cresciuto nel settore merci delle Ferrovie dello Stato: «Non capiamo bene - afferma Russo - **quali siano le linee guida del nuovo presidente**. In precedenza i vari commissari che si sono succeduti avevano ben chiaro il ruolo dell'autotrasporto, **il peso strategico che questo settore ha per il porto**. Nel mirino c'è il piano industriale dell'Authority, presentato alcuni mesi fa e bollato da Russo come **«fotocopia di vecchi luoghi comuni»**».

Il capitolo contestato è quello che riguarda le ferrovie: **«Sono consapevole dell'importanza del trasporto delle merci via treno**. Ma il cambio di modalità si fa quando conviene. Con l'attuale terminal container (Conateco, ndr) **non ha senso puntare sul ferro**. Il discorso sarà diverso quando verrà realizzato il terminal alla darsena di Levante, **previsto per il 2019-2020**. Allora il porto di Napoli cambierà forma e diventerà un grande porto di tra-

sbordo».

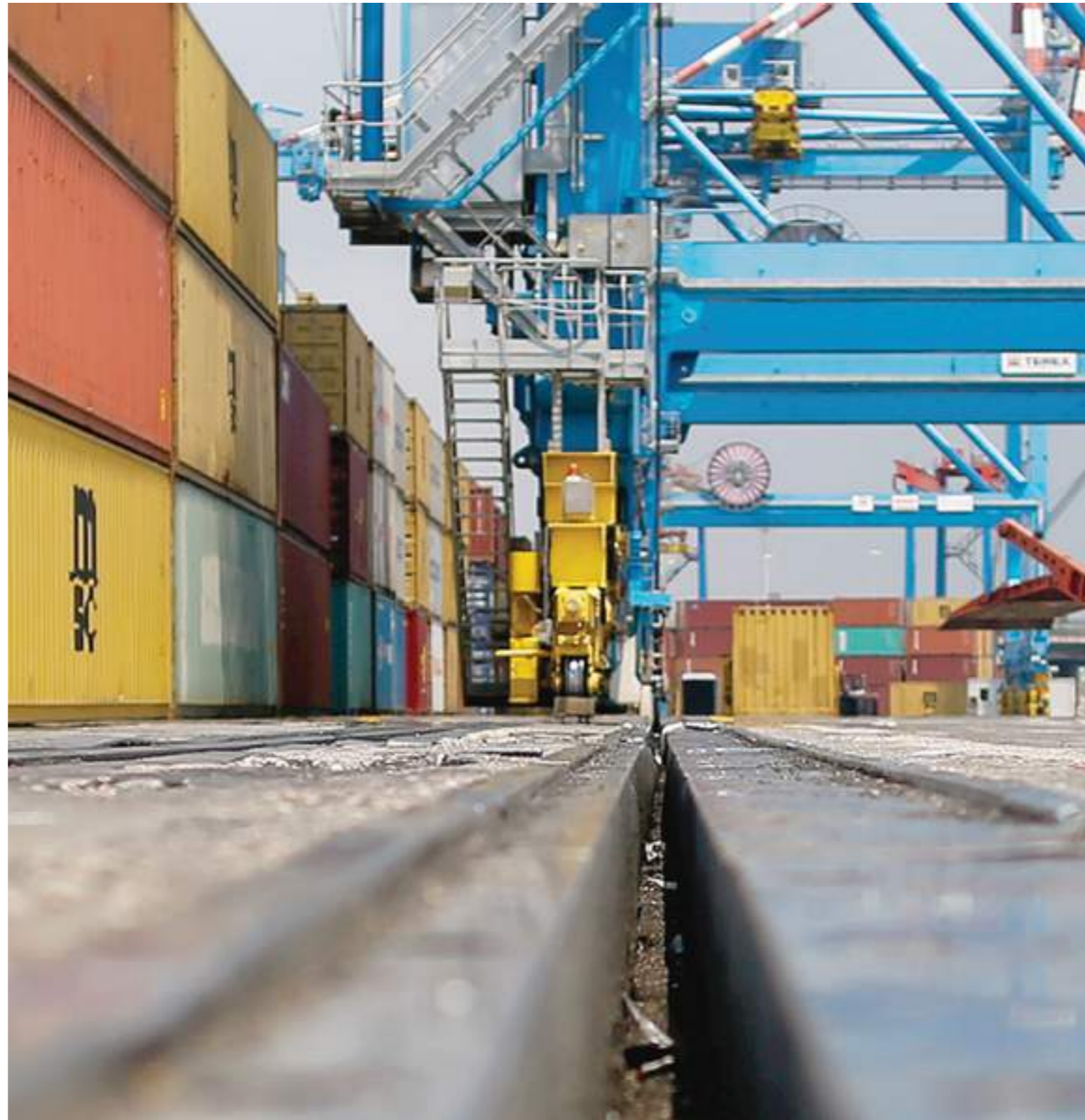
**In Campania operano oltre 5.000 autotrasportatori attivi in tutti i settori**.

Fra questi ci sono circa 60 imprese che vivono sul porto, con un parco veicoli di alcune centinaia di unità: «Si tratta - afferma Russo - **di un cespite strategico e variegato**. Noi diamo fiducia al presidente Spirito. Ma vorremmo che capisse quanto è importante l'autotrasporto. È giusto sviluppare la ferrovia, **ma non si deve mandare il messaggio che il treno sia la soluzione a tutti i problemi e che l'autotrasporto sia un problema**. L'autotrasporto non è contro la ferrovia».

Altra questione importante per gli autotrasportatori è quella del dragaggio dei fondali, **per adeguarli a navi di dimensioni maggiori**.

Alcune compagnie hanno lasciato Napoli negli ultimi anni perché oggi sul Mediterraneo vengono utilizzate navi troppo grandi per entrare nello scalo partenopeo: «Da anni i lavori sono fermi, **ci aspettiamo che vengano completati**. La colpa di questo ritardo non è tutta della governance locale, la burocrazia è complessa. **Ma mi pare naturale che dopo 40 anni si possa effettuare una manutenzione dei fondali**, invece i vincoli ambientali lo impediscono».

I dragaggi farebbero ripartire i



traffici dei due terminal container, quello maggiore di Conateco (gruppo Msc) e quello minore del Flavio Gioia (**famiglia Bucci**). Ma per i terminali i fondali non sono l'unico problema. Lo scorso anno il Conateco fu bloccato per protesta dagli autotrasportatori, che lamentavano la lentezza delle operazioni: **«Passavamo molto tempo in fila ai varchi**. Ci aspettavamo che il terminal si organizzasse e per questo abbiamo fermato i traffici in import e in export del Conateco. **Dopo le proteste sono stati rinnovati i mezzi meccanici e la situazione è migliorata**. Ma adesso, con il picco estivo, ricominciano i problemi. Anche il terminal di Salerno, che ha preso parte del traffico di Napoli, **ha una struttura insufficiente che genera code**».

Ai terminal, Russo chiede anche di diversificare la clientela. In particolare il Conateco è molto legato al traffico della compagnia portacontainer del socio di riferimento, Msc: **«Ci aspettiamo che il traffico di contenitori a Napoli cresca e che anche altre compagnie possano affacciarsi in questo snodo così importante**. Io sono ottimista, lo scalo ha una storia importante e può rilanciarsi coi dragaggi e con l'azione del nuovo presidente». Meno ottimista il quadro per quanto riguarda i due interporti della Campania, **Nola e Marcianise**.

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



SINISTRA Una via del centro

DESTRA Palazzi della periferia con un murale che ritrae il calciatore Diego Maradona



SINISTRA La protesta-choc dei seppellitori

DESTRA Lavori di ristrutturazione in un palazzo storico



# «La riforma portuale ha rilanciato i traffici»

Sorrentini, presidente di Assoagenti:  
«Ma istituzioni e operatori devono collaborare»

di **ALBERTO GHIARA**, Napoli

L'ATTUAZIONE della riforma portuale in Campania diventa volano di rilancio per il settore marittimo. È questa la novità determinante che ha creato un cambio di scena in termini di numeri e sviluppo secondo Assoagenti Campania: «Se consideriamo i dati e le condizioni ambientali ante 2016 - afferma Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania - il giudizio sullo stato di salute del comparto campano può definirsi piuttosto positivo i dati diffusi recentemente dall'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale, **relativi al traffico registrato nel primo quadrimestre del 2017**, confermano l'inversione di tendenza iniziata nell'anno precedente e la successiva correzione al rialzo. L'elemento di assoluto conforto, a mio avviso, è **da individuarsi nel primato della Campania nell'attuazione della riforma portuale**».

L'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale è stata la prima rispetto alle altre Adsp italiane a costituire i propri organi di gestione, con la nomina del presidente Pietro Spirito, del segretario generale Francesco Messineo, **la formazione del Comitato di gestione e del Tavolo di partenariato della risorsa mare**.

Gli organi di gestione, al lavoro da mesi, **hanno approvato il piano operativo triennale**.

Elementi, questi, che gli operatori apprezzano, **considerando che fino a pochi mesi fa il principale porto della Campania era commissariato e che in molte altre regioni italiane non è stato ancora completato l'iter di formazione degli organi di gestione previsti dalla riforma portuale**. La logica della struttura delineata dall'impianto di riforma, che ha come obiettivo la creazione di un sistema porto Italia e dei micro-sistemi al suo interno, **in Campania ha trovato la più rapida attuazione**. Assoagenti non si nasconde che le criticità non mancano: «Le criticità territoriali e quindi gli obiet-



tivi su cui si dovrà puntare nel medio periodo - nota Sorrentini - **vanno a mio avviso individuate nei seguenti elementi**: la realizzazione delle opere di investimento infrastrutturale; il miglioramento delle sinergie tra porto ed interporti, porto ed aeroporto, porto e città; il miglioramento dell'efficienza all'interno del sistema portuale; la verifica dei piani industriali e degli investimenti legati alle concessioni. Tutti questi aspetti sono ben chiari agli operatori ed agli organi di gestione dell'Adsp; **e i primi mesi di attività degli organi di gestione si dirigono esattamente in questa direzione**. L'Adsp è proiettata al coinvolgimento degli operatori. **L'organismo di partenariato si è già riunito diverse volte per confrontarsi su proposte di iniziative per lo sviluppo dello scalo**.

Su invito di Assoagenti, il segretario generale dell'Adsp, Messineo, ha recentemente incontrato gli agenti marittimi per illustrare lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali e discutere sulle problemati-



che di maggior rilievo, incontro molto apprezzato dagli operatori: «I tempi di realizzazione - sottolinea il presidente degli agenti campani - **degli interventi pubblici**, per quanto i processi siano stati avviati in maniera tempestiva, non saranno brevi; e d'altronde non si può negare che i grandi progetti comportino tempi di realizzazione altrettanto lunghi. D'altra parte, dopo anni di commissariamento e con la realizzazione di un processo legislativo pienamente operativo, **potremo finalmente contare sulla parte pubblica**. Possiamo ragionevolmente affermare che si sono finalmente create le premesse per una inversione di tendenza e una ripresa di quote di mercato. Tuttavia, **toccherà agli operatori dare le giuste risposte per determinare il proprio futuro**. Ciò sarà possibile solo con il miglioramento dell'efficienza, con l'aumento della produttività, con l'innovazione dei processi di produzione dei servizi, con gli investimenti per l'ammodernamento degli impianti (**in molti casi obsoleti**), con le possibili riduzioni tariffarie. È mia opinione infatti che il successo di un porto sia determinato dalla sinergia tra parte pubblica e parte privata e ritengo che questo aspetto non debba mai essere trascurato. Se c'è squilibrio tra queste due componenti sarà difficile raggiungere obiettivi significativi, **malgrado una nuova legge e una gestione efficiente da parte degli organi di governo locale**».





# Msc punta a riportare il servizio diretto cinese

Tramontana (Le Navi): «I fanghi di Bagnoli nella Darsena Levante».  
Le strategie del primo operatore a Napoli. Torna il collegamento con la Libia

di **ALBERTO GHIARA**, Napoli

LA COMPAGNIA Msc è uno dei principali operatori del porto di Napoli. Ha il pieno controllo del terminal container Conateco, da quando i cinesi di Cosco hanno ceduto la loro quota, mentre con le proprie navi genera buona parte del traffico dello scalo, dove nel 2016 la flotta Msc ha effettuato 271 scali per un totale di 116 mila container (equivalenti a circa 180 mila teu), di cui due terzi in esportazione e un terzo in importazione: «La tendenza è in crescita», testimonia Pasquale Tramontana, dell'agenzia Le Navi di Napoli, **che rappresenta la compagnia di Gianluigi Aponte nello scalo partenopeo.**

Il traffico di contenitori a Napoli è legato alla produzione locale, **con il 60% delle unità paganti in esportazione cariche di prodotti alimentari come pasta, conserve, olio di oliva.** Una quota pari a quasi il 30% è invece dedicata a macchinari, componenti Fiat, alta tecnologia.

Sono cinque le linee dirette operate da Msc con navi madre dal porto di Napoli: per il Nord Europa, per il Nord Atlantico, via Panama per il Messico, per l'Australia, **per l'Africa Occidentale e il Sudafrica.** Le altre rotte sono servite con feeder e trasbordo nei terminal Msc a Valencia e La Spezia. Per congiungersi con la linea con Medio Oriente e Golfo arabico, che prosegue verso il Far East, **viene utilizzato lo snodo di interscambio di Gioia Tauro.** Ci sono poi i collegamenti con il Nord Africa. In particolare, nelle ultime settimane è migliorata la situazione in Libia: «Nel maggio scorso - afferma Tramontana - **è stato firmato un accordo fra il governo di Tripoli e i produttori dell'agro nocerino per l'esportazione di concentrato di pomodoro e di pasta,** su un canale protetto e senza che possano essere effettuate truffe. Il governo sta legalizzando la distribuzione, c'è una condizione più normale».

**Gli esportatori da maggio fanno riferimento a due ricevitori ufficiali indicati dal governo.**

Questo ha permesso a Msc di cominciare un servizio regolare che porta in Libia 220 contenitori alla settimana. **Il porto di Bengasi è invece ancora chiuso per le navi della compagnia perché la sicurezza non è garantita.** L'agente marittimo auspica che si possa presto tornare a un servizio diretto con la Cina: **«Sarebbe un beneficio per tutti.** Dal 2007 non si tocca più Napoli perché il pescaggio è di 12,5 metri, **mentre servirebbe di 13,5-14 metri.** Adesso si parla di Via della Seta. Abbiamo il progetto di una nuova darsena di Levante da 250 mila metri quadrati con 17 metri di fondale, **già data in concessione a Conateco.** È stata fatta la cornice, ma occorre riempirla con un milione di metri cubi di terra. **Il materiale avrebbe dovuto arrivare dal dragaggio del porto.** Ma Napoli è sito di interesse nazionale (Sin). Anche il nuovo presidente trova difficoltà a comple-

tare il dragaggio. **Adesso sta lavorando con il ministero dell'Ambiente.** Una soluzione per il riempimento potrebbe essere l'utilizzo dei fanghi di Bagnoli. **In questo modo Napoli diventerebbe un grandissimo polo dei container con 650 metri di banchina e fondali che in Italia ha soltanto Trieste».**

La questione è affidata alla nuova Autorità di sistema, anche se Tramontana sottolinea come l'amministrazione pubblica italiana non sia in perfetta sintonia con l'operatore privato, a Napoli e altrove: **«A Long Beach a Msc è stata data una banchina e in 40**

**giorni ha risolto il problema degli scioperi che si trascinava da anni.** A Gioia Tauro i problemi durano da tre anni, **Gianluigi Aponte alla fine ha minacciato di andarsene.** Ci vuole buon senso da parte dei politici. Adesso attendiamo con buon senso le decisioni del nuovo presidente del porto, **Pietro Spirito.** Stiamo concedendo tempo perché si renda conto dei vari problemi in cui, giorno per giorno, si imbatte: **dragaggio, rampe di congiungimento dell'attuale terminal con la strada esterna, eccetera.** Ma in questo momento tutti lo firano per la giacchetta, **c'è anche il rinnovo delle**

**concessioni.** Poi il presidente si trova problemi vecchi, la magistratura è intervenuta su quattro dirigenti dell'Authority per un'inchiesta di tangenti. Non è in una posizione invidiabile, **ma se la politica vuole può dargli una mano».** Un altro aspetto critico è lo sportello unico doganale, previsto dalla riforma: **«È soltanto sulla carta, i ritardi continuano.** Le faccio un esempio concreto. Abbiamo un importatore di noccioline, tutta la catena è certificata Aeo, si potrebbe far uscire il carico in 24 ore, **ma il laboratorio per i controlli è a Biella.** E allora i tempi di attesa si allungano fino a sette giorni».





# Masucci: «Per Napoli è il momento del rilancio»

Il futuro dei porti campani. Parla il membro del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale: «Puntiamo sulla logistica»

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

«DOPO anni di immobilismo, dovuti prima ad una presidenza debole e poi a ripetuti commissariamenti, **la nuova Adsp del Mar Tirreno Centrale offre a Napoli l'opportunità di un grande rilancio.** Anche Salerno, che invece in questi anni ha fatto bene, **può crescere ancora facendo sistema con un porto più grande.** Questo cambio di rotta è legato - e ne sono convinto - alla scelta di un ottimo presidente e di un ottimo segretario generale».

Così si esprime Umberto Masucci, entrato nel Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale quale rappresentante della Città Metropolitana accettando l'offerta del sindaco Luigi De Magistris.

**Convinto che Spirito e Messineo siano le persone giuste?**

«Sì, in base ad una semplice valutazione: Pietro Spirito, economista, ha nel suo curriculum, conoscenza dei porti ma soprattutto della logistica, quella logistica che il Ministro ed il Governo hanno messo al centro della riforma portuale inserendola nei provvedimenti conseguenti al Piano strategico. Francesco Messineo, ingegnere, ha avuto esperienze importanti nei porti e non solo (prima Segretario generale a Salerno e poi presidente a Marina di Carrara) e recentemente si è fatto apprezzare nella battaglia comune per la semplificazione delle normative nazionali sui dragaggi, materia questa fondamentale per i porti di Napoli e Salerno».

**La logistica ha dunque assunto un ruolo di primo piano?**

«Direi proprio di sì. Se la portualità italiana, e soprattutto quella del Mezzogiorno, ha perso posizioni negli ultimi anni, molto è dovuto ad una deficienza logistica dei nostri scali che, soprattutto al Sud, non conoscono la intermodalità ferroviaria».

**La nuova Adsp come si sta muovendo?**

«Nata con la problematica di Salerno

dentro/Salerno fuori, sotto la guida molto pratica di Spirito, abbiamo, come Comitato di Gestione, cercato di privilegiare gli aspetti concreti rispetto alle preoccupazioni politiche. Primi in Italia, abbiamo approvato il Piano Operativo Triennale che ha elaborato le opportunità e le strategie di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. La concretezza del lavoro ha sciolto molti dubbi anche agli operatori di cui credo ha poi tenuto conto il termine breve deciso dal Governo, al 31 dicembre 2017, per l'"autonomia" di Salerno. Anche la nomina di Francesco Messineo a Commissario per Salerno per questo limitato periodo mostra una volontà di rapida condivisione della realtà salernitana con quella di Napoli e Castellammare».

**Napoli, porto sempre difficile?**

«La nuova gestione dell'Autorità si è concentrata anzi tutto sulle zone occidentali ed orientali del porto. Ad Occidente la città ed il porto stanno giocando insieme una partita strategica fondamentale. Nel 2019 sarà completato il sottopasso di Piazza Municipio con la metropolitana che entrerà in porto. Ma lo scalo non può "ricevere la Città" in questo stato con un Molo Beverello (il terminal degli aliscafi, ndr) in una condizione da terzo mondo, con i camion parcheggiati, etc. Abbiamo pertanto ripreso rapidamente il progetto di waterfront che vinse la gara internazionale nel 2004 ed avviato con i progettisti una veloce progettazione esecutiva per le principali aree. Si parte dal Beverello dove, entro il 2019, sarà completata la nuova Stazione Marittima per gli aliscafi con le isole del Golfo».

**Tutto qui?**

«Certamente no. L'edificio abbandonato della ex Magazzini Generali ospiterà il grande Museo del Mare e delle Migrazioni, grazie anche ad una collaborazione proficua con il Museo del

Mare di Genova. Il Molo San Vincenzo, mio "chiodo fisso", sarà fruibile in parte entro l'anno. Da tempo, come Propeller, insieme ad altre associazioni, abbiamo combattuto, essendo al momento negato l'accesso per la presenza in radice della base della Marina Militare. Abbiamo condiviso con la Marina i comuni valori ed ora, con loro e con la città, stiamo mettendo a punto un protocollo che ne consentirà, entro l'anno, il passaggio e la fruizione. Sarà poi studiato il miglior utilizzo delle banchine del Molo San Vincenzo, circa mille metri lineari, che saranno finalmente disponibili per ormeggio di mega yacht e piccole navi da crociera».

**Avverte un clima diverso in porto?**

«Sì, in questi mesi ho potuto riscontrare un positivo lavoro di squadra con il Comune, la Regione, la Sovrintendenza e gli altri Enti interessati e questo mi fa ben sperare per poter raggiungere entro il 2019 una prima sistemazione dell'area occidentale del porto. Un obiettivo necessario in quanto nel 2019, oltre all'arrivo della Metropolitana in Porto, si svolgeranno, nel mese di luglio, le Universiadi ed il villaggio olimpico sarà ospitato nella Stazione Marittima con 10.000 atleti che alloggeranno su navi da crociera».

**E che mi dice della Darsena di Levante, diventata ormai una chimera?**

«Il nuovo Terminal Container si sta costruendo ma deve essere completato con i fanghi provenienti dagli escavi del porto: qui siamo finalmente partiti con la gara per i dragaggi che potranno iniziare a metà estate. Entro due/tre anni la nuova Darsena potrà essere completata e le altre banchine del porto potranno aumentare i loro pescaggi. Non dico che siano tutte rose ma, dopo tanti anni di immobilismo, tutto il sistema porto ha bisogno di metabolizzare e condividere i cambiamenti».

# All the news in your hands



Notizie e approfondimenti su shipping, trasporti, logistica, economia, tecnologia e ambiente.

 Sessioni 1.239.467 | 
  Utenti 559.578 | 
  Visualizzazioni di pagina 3.983.197 | 
  Durata sessione media 05:35

Google Analytics  
Gen-Dic 2016

Leggi ora  
[www.themeditelegraph.com](http://www.themeditelegraph.com)

The  
**Medi Telegraph**  
Shipping & Intermodal Transport