



M. Sorrentini S.p.A.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS

PRESS RELEASE 2017

BY
TOURIST



34 | Napoli Primo piano

Il mare, il caso

Porto, da rifare la bonifica degli ordigni

Dragaggio dei fondali, occorre andare più in profondità: corsa contro il tempo

Antonino Pane

Anche bombe contro gli escavi nel porto di Napoli. Bisogna bonificare le aree interessate dagli interventi e ora questa pratica non va più gestita con la Guardia Costiera ma con il Genio della Difesa. Pietro Spirito, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale, precisa subito che queste attività rientrano nella fase di preparazione del dragaggio vero e proprio e, quindi, nel 14 mesi assegnati alla ditta appaltatrice per svolgere il lavoro. La questione escavi è rimbalzata ieri mattina nel corso della tavola rotonda organizzata da Assoagenti Campania per fare il punto sul futuro del porto e per «premiare i direttori dei giornali napoletani - come ha detto il presidente di Assoagenti, Stefano Sorrentini - che seguono più da vicino le vicende portuali: Alessandro Barbano per Il Mattino, Enzo D'Errico per il Corriere del Mezzogiorno, Ottavio Ragone per Repubblica Napoli e Antonio Sasso per il Roma». Un'occasione propizia, dunque, per guardare alle prospettive del porto. Non a caso Sorrentini ha voluto al suo fianco l'ammiraglio Arturo Faraone, direttore marittimo della

Campania e, appunto, il presidente Spirito. Per gli escavi, insomma, è corsa contro il tempo. Il 18 ottobre, come si ricorderà, alla presenza del ministro Graziano Delrio, è stato inaugurato il cantiere del dragaggio del porto di Napoli. Una spesa di 25,5 milioni di euro per dragare oltre 1,3 milioni di metri cubi in 14 mesi. Alla luce di queste attività preliminari che rientrano nei 14 mesi è facile ricavare il dato che si tratterà, con molta probabilità, di scavare circa centomila metri cubi al mese.

Una quantità enorme, anche se oggi ci sono i mezzi per poter riuscire nell'impresa. Staremo a vedere. Il presidente, comunque, è sicuro che i dragaggi saranno completati in 14 mesi, ovvero - a conti fatti - entro il 2018. E sottolinea che il tempo fino ad oggi impiegato è stato quello necessario per sbrogliare la bonifica da ordigni bellici complicata proprio da nuove disposizioni in materia impartite dal governo. Vale giusto la pena ricordare che le aree che saranno sottoposte a lavori di bonifica superficiale misurano 1.864.100 metri quadrati e che un bando di gara, firmato dal commissario Francesco Karrer il 26 febbraio 2014, impegna un importo di



Stazione Marittima Un momento del convegno promosso da Assoagenti

3.009.560 euro per bonificare circa 1,8 milioni di metri quadri di fondali del porto. L'appalto venne aggiudicato all'Ati Sogema srl di Scandicci per 2.260.639,18 euro al netto del ribasso del 25,11% ed i lavori vennero ultimati a dicembre del 2015. Si bonificò l'area per la profondità di un metro. Cosa assolutamente inutile visto che il porto è insabbiato per molto più di un metro. Le opere di dragaggio recentemente appaltate dal presidente Spirito prevedono nuovamente la bonifica da ordigni bellici (nonostante gli interventi di bonifica già completati nel dicembre 2015) e la Port Authority investe per le medesime opere altri 243 mila euro questa vol-

ta per bonificare dagli ordigni bellici i fondali ove dovrà essere eseguito il dragaggio e che coprono una superficie di circa 1,3 milioni di metri quadri, quelli cioè già interessati dalla bonifica. Praticamente una duplicazione delle attività e per fortuna il presidente Spirito è stato oculato. Infatti nel progetto di escavo l'attività di bonifica viene stimata in 243 mila euro pari a circa 0,185 euro per metro quadrato di fondale bonificato. Nel progetto di bonifica (già eseguito) per un valore di 3 milioni di euro, pari a circa 1,6 euro per metro quadrato, ovvero un valore 8,6 volte maggiore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri
Stanziati
25 milioni
per rimuovere
1,3 milioni
di metri cubi
di sabbia
in 14 mesi

VENERDÌ 29 SETTEMBRE 2017

Via libera del Tar Nel porto partono i lavori di dragaggio

Spirito: «Lunedì consegneremo il cantiere»

NAPOLI I dragaggi nel porto di Napoli, dopo anni di attesa, possono finalmente cominciare, magari anche con l'aiuto della Regione Campania e degli operatori. È stato superato l'ultimo scoglio, quello del ricorso: il Tar della Campania ha respinto la richiesta di sospensione del secondo classificato della gara assegnata il 12 luglio, riconoscendo l'interesse pubblico dell'opera. «La comunità portuale li aspettava da trent'anni», afferma Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania. Approfondendo i fondali si allargheranno gli orizzonti di mercato del porto permettendo l'accesso di navi mercantili più grandi, nonché di completare un'altra opera importante, la nuova Darsena di Levante.

Si tratta dell'escavo di 1.306.736 metri cubi di sedimenti per portare i fondali, a seconda delle zone interessate, tra gli 11 e i 14 metri, fino a 16 metri nell'imboccatura di accesso di Levante. Costerà 25,5 milioni di euro su base d'asta, garantiti dai finanziamenti europei del «Grande progetto». Se ne occuperà il raggruppamento temporaneo d'impresa Società Italiana Dragaggi (mandante) insieme a Consorzio Integra, Rcm Costruzioni e Savarese Costruzioni (mandatarie).

«La sentenza ci permette di avviare i lavori», commenta Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale. «Entro lunedì prossimo - garantisce - consegneremo il cantiere alle imprese, per un totale di 14 mesi di lavori». Verranno interessate la maggior parte delle banchine del porto. I volumi più importanti saranno scavati all'imboccatura di accesso di Levante, nella darsena Diaz - zona dei vecchi silos e dei bacini di carenaggio - e nella darsena Pollena, dove si trova il terminal container. Dragaggi che permettono di riprendere la costruzione della Darsena di Levante - dove verrà realizzato un nuovo terminal container - visto che ci sono due casse di colmata che aspettano proprio quei sedimenti per riempirsi. Dragaggi che richiedono però anche lavori «di fino». L'Adsp ha infatti chiesto agli operatori-gestori delle banchine interessate di contribuire direttamente alle operazioni tramite finanziamenti regionali. Per Spirito «è inutile aspettare. Ieri ho parlato con l'amministratore delegato di Grandi Navi Veloci della necessità di interventi minori. Faremo domanda alla Regione per finanziare escavi marginali, lì dove la draga non può intervenire».



Pietro Spirito
Faremo
domanda
alla Regione
per gli
interventi
minori

Da Cassino

Fca, rientrano 300 operai

Da lunedì 9 ottobre rientrano nello stabilimento Fca di Pomigliano d'Arco i 253 lavoratori dati in prestito alla fabbrica di Cassino a causa del «cambio di normativa del mercato cinese e della flessione del mercato orientale sui modelli premium». Gli operai andranno ad incrementare il bacino dei lavoratori in solidarietà. I sindacati hanno chiesto all'azienda un nuovo piano industriale.



25,5

I milioni di euro che costeranno gli interventi previsti all'interno del porto di Napoli

14

I mesi che serviranno alle imprese per realizzare le opere nella gara d'appalto

davvero brevi. Poi c'è il cantiere del nuovo terminal traghetti del Beverello che dovrebbe partire entro l'anno. Segnali forti a cui non eravamo abituati. Una «giornata epocale» per Mario Esposito, presidente del gruppo Ormezzaghi e Barcaloli del porto di Napoli. «Si potrebbe parlare - afferma - di rinascita dello scalo. Ora tutti al lavoro, istituzioni, operatori portuali ed armatori. Niente più scuse per non vedere Napoli riprendere traffici commerciali che da sempre sono stati suoi. Un evento «di indiscussa portata», aggiunge Sorrentini. «Dopo la costruzione - conclude - degli organi di gestione dell'Adsp, effettuata in largo anticipo rispetto alla totalità dei porti italiani, e l'approvazione del piano operativo triennale, il nostro porto mette a segno un altro punto di efficienza».

Paolo Bosso

© ASSOCIAZIONE RASSEGNA



Porti e Informazione

Assoagenti premia d'Errico

Il presidente di Assoagenti Campania, Stefano Sorrentini, ha premiato ieri — nel corso di un convegno alla Stazione Marittima al quale hanno preso parte il numero uno dell'Autorità portuale Pietro Spirito e l'ammiraglio Arturo Faraone — i direttori o i responsabili dei quotidiani del Sud: Enzo d'Errico (foto) del *Corriere del Mezzogiorno*; Alessandro Barbano del *Mattino* (riconoscimento ritirato da Antonino Pane); Ottavio Ragone di *Repubblica* e Antonio Sasso del *Roma*.

ROMA

QUOTIDIANO D'INFORMAZIONE FONDATA NEL 1862

Poste Italiane S.p.A. Sped. 400/2015 DL 585/2010
norm. L. 46/2009 art. 1, comma 1, lett. 1) b) 102/2015

SABATO 16 DICEMBRE 2017 • ANNO CLV N.346 • NUOVA SERIE • € 1,20*

* A ROMA, CAPPI E PREZZI EURO 1,20 CON "IL GLOBO"
IN ESEMPLARE EURO 1,30 CON IL SUPPLEMENTO LUCANO

sabato 16 dicembre 2017

ROMA 13

Roma - Il Giornale di Napoli
www.ilgiornale.net

NAPOLI

Porto di Napoli, prosegue la crescita: «Nel 2018 trend ancora più positivo»

L'annuncio nel meeting degli Agenti marittimi per il bilancio di fine anno: +20% per le crociere

NAPOLI. Meeting agenti marittimi della Campania, Autorità di Sistema Portuale e Direzione Marittima. Si annuncia per il 2018 il Trend in crescita del 20% per le crociere. «Il Meeting di fine anno parte da un'esigenza di analisi dei dati 2017 per avere una visione chiara in vista del nuovo anno - spiega Stefano Sorrentino, Presidente Assoagenti Campania - dati globali e locali che hanno caratterizzato il settore nel corso dell'anno. Il settore del Dry Bulk ha mostrato nel corso del 2017 una dinamica economica in netto progresso. Uno dei fattori che ha determinato questa tendenza al rialzo, va individuato nella riduzione dell'offerta di tonnellaggio. Altro dato degno di rilievo, riguarda la consistenza della flotta mercantile italiana, la seconda flotta nell'Unione europea, e la quarta flotta al mondo. La caratteristica nazionale continua ad attestarsi ai vertici europei. Per il sistema portuale della Campania: si osserva la crescita di alcuni settori; fatta eccezione per il comparto crocieristico e quello delle rinfuse liquide che presentano un segno meno, gli altri comparti risultano in terreno positivo. Il Traf-



● A sinistra Sorrentino, Spirito e Faraone. A destra D'Errico, Ragone e Sasso

fico contenitori nel porto di Napoli, infatti, continua a registrare un incremento. Dai recentissimi dati diffusi dall'Autorità di Sistema, relativi ai primi dieci mesi del 2017, il numero dei containers movimentati registra un +7,46% rispetto all'anno precedente (+10,93% su base regionale); dato in perfetta coerenza con il dato registrato a fine 2016 (+10,3% sul 2015) e quindi - anche in questo - caso a conferma di un trend in ascesa. Il movimento passeggeri registra un 2,79% di incremento (+4,58% su



base regionale). Il meeting è stato l'occasione è stata un momento importante di confronto con i direttori dei quotidiani del Sud Ita-

Spirito: «Dati del 2017 molto positivi».
Faraone: «Riflettori accesi sulla sicurezza»

lia. Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno, ha spiegato che «i dati e i numeri del 2017 sono molto positivi e possiamo annunciare fin da ora, per il settore delle crociere, la crescita del trend del 20% per il prossimo anno». L'ammiraglio Arturo Faraone, direttore marittimo della Campania, evidenzia che «in questa fase di sviluppo del siste-

ma portuale è importante accendere i riflettori su una Sicurezza produttiva, perché sicuramente la sicurezza del porto deve garantire un ritorno economico della vita del porto. Abbiamo realizzato 220 piani di ship security, siamo primi in Italia, e 24 piani di Port Facility». Parola poi ai direttori. Enzo D'Errico, del *Corriere del Mezzogiorno*, sottolinea che «bisogna prendersi cura di questo luogo». Per Ottavio Ragone, caporedattore di *Repubblica Napoli*, «occorre un'informazione sempre più specialistica, che ascolti e legga bene ciò che accade». Antonio Sasso, del *Roma*, ricorda che «per me la Stazione è stata il primo campo di calcio. Aggiungo a tutto questo il ricordo mio padre, primo collaboratore di Achille Lauro e i miei fratelli si sono pensionati con i vari armatori. Facevo crociere su navi della vecchia flotta Lauro e per me dunque un grande orgoglio ricevere questo premio». Antonino Pane, delegato dal direttore Alessandro Barbano, spiega che «il *Mattino* è da sempre impegnato sul porto come quotidiano, come sentinella affinché le cose vengano fatte».

Napoli

081 234 210 0200
WhatsApp

Sud - Costiera

25°
15°



Porto, sbloccata la gara dei dragaggi no del Tar alla sospensiva del bando

La decisione

Il presidente dell'Autorità, Spirito
«Una delle opere fondamentali
per lo sviluppo dello scalo»

Antonino Pane

Il dragaggio del porto si farà. Ora i dubbi e le paure sono finiti, nel giro di un paio di mesi le draghe dovrebbero cominciare a tirare fuori la sabbia dai fondali del porto. Ieri il Tar della Campania ha respinto la richiesta di sospensiva presentata dal secondo classificato alla gara per il dragaggio nel porto di Napoli. È Pietro Spirito, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, ha tirato un sospiro di sollievo così come tutti gli operatori del porto di Napoli. I fondali insabbiati stanno affossando lo scalo, le navi da carico più grandi saltano completamente Napoli. La priorità delle priorità, dunque. Spirito ha detto che firmerà subito il contratto e, ora che i traffici sono in aumento

grazie alla ripresa economica, la possibilità di far attraccare le portacontainer più grandi è una vera e propria manna dal cielo.

Il presidente Spirito vuole aprire in tempi brevi il cantiere più grande e più atteso: «Un risultato di rilievo - dice - perché consente di formalizzare il contratto con l'impresa che ha vinto la gara dell'escavo dei fondali e avviare concretamente i lavori. La decisione del Tar - ha aggiunto il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centrale - sblocca una delle opere principali per lo sviluppo del nostro scalo e apre una fase del tutto nuova propedeutica al completamento del Nuovo Terminal di Levante». Tornando alla decisione del Tar c'è da dire che i giudici hanno ritenuto che «... l'interesse pubblico alla realizzazione dei lavori sia particolarmente qualificato avuto riguardo alla natura dell'opera...». La sentenza, invece, è attesa per la metà del mese di gennaio del 2018.

Per i dragaggi, infatti, l'Autorità di sistema portuale ha a disposizione circa 40 milioni di euro ottenuti nell'ambito del Grande Progetto



Fincantieri
Castellammare
a Roma vertice
del ministro
Delrio
per sbloccare
i finanziamenti
per i traghetti

porto di Napoli. Spendere questi soldi significa anche dare un contributo alla spesa complessiva dei fondi europei. E poi i benefici esterni al porto. «La nuova Darsena - ha sottolineato Spirito - consentirà di realizzare collegamenti ferroviari diretti con la rete nazionale in modo da liberare definitivamente la città dal traffico dei mezzi pesanti su gomma. Il dragaggio, insomma, porterà benefici ambientali anche a quella parte della città che gravita intorno al porto».

Un altro, importante tassello per l'intero sistema portuale campano è stato messo a Roma durante una riunione al ministero delle Infrastrutture a cui hanno partecipato il presidente Spirito e il sindaco di Castellammare di Stabia, Antonio Panmulo. Al centro dell'incontro la situazione dello stabilimento Fincantieri di Castellammare in relazione al fondo che il ministero dedicherà al rinnovo del naviglio regionale. «Grazie all'impegno del ministro Delrio - aggiunto Spirito - nei prossimi mesi andrà in discussione alla Conferenza Stato Regioni un pacchetto di misure finanziarie e di linee guida per assegnare alle Regioni risorse da dedicare al rinnovo della flotta traghetti. In questo ambito, esistono le condizioni per un consolidamento ed un rilancio dello stabilimento di Fincantieri a Castellammare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Antonino Pane

L'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno centrale ha confermato Stabia Main Port come approdo per superyacht. Un importante riconoscimento che si concretizza nel piano operativo triennale e in particolare dove si punta a valorizzare il porto di Castellammare per l'attracco di megayacht e per il rilancio dell'industria cantieristica. Un segnale colto al balzo dai concessionari dell'approdo che si sono detti già pronti per la ripresa del recupero delle aree a terra. Il progetto avviato nel 2015 è portato avanti dalla società Porto Antico di Stabia, presieduta dall'imprenditore Raffaele Esposito di Castellammare di Stabia, avvalendosi della partnership della Luise Group e della By Tourist, ha registrato risultati eccezionali per la città delle acque.

La prima fase avviata il 9 giugno 2015, infatti, è stata portata avanti con successo, riuscendo nella riconversione della banchina commerciale dove un tempo ormeggiava la Vespucci, senza servizi di supporto. L'area è stata attrezzata con moderne infrastrutture per l'ormeggio e per accogliere la clientela elitaria del mondo dello yachting. Servizi erogati: Porto barca, acqua e corrente. Livelli occupazionali garantiti negli ultimi due anni: 5 unità, dipendenti dell'ex Stabia Porto che facevano in passato il lavoro di scaricatori di porto.

«Abbiamo selezionato e formato in questa prima fase cinque persone che per due stagioni consecutive hanno fatto accoglienza turistica, controllo e ormeggio con il supporto di professionisti del settore. Personale che proprio questo mese - sottolinea Raffaele Esposito, presidente della società Porto Antico di Stabia - ha iniziato anche dei corsi di inglese, per rispondere al Vhf e poter dare informazioni tecniche e turistiche a quanti approdano in città».

Il progetto
Prima fase
avviata
due anni fa
Posto barca,
acqua
e corrente
i servizi offerti

Del resto Stabia Main Port è collocata al centro della città, dunque approdare qui è una garanzia per quanti vogliono vivere Castellammare di Stabia, con un beneficio economico certo per gli operatori stabiesi e i tanti artigiani dell'area, o per spostarsi velocemente verso la penisola sorrentina o la costiera amalfitana. Inoltre escursioni a Pompei e Napoli con prestigiose escursioni storiche, paesaggistiche e archeologiche.

Insomma, oltre a Marina di Stabia, Castellammare completa l'offerta turistica alla nautica, molto competitiva. Basti pensare che in due anni ha permesso l'approdo al centro di Castellammare di superyacht e megayacht di personalità rinomate, dal mondo dello spettacolo all'imprenditoria mondiale, per non parlare del grande successo invernale con l'approdo da ottobre a gennaio addirittura del superyacht di 85 metri di un armatore indiano. «Castellammare di Stabia - dice Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portua-



I porti turistici, le strategie

Stabia Main Port, ok ai superyacht



le del Tirreno centrale - possiede due forti vocazioni trainanti: una storica, legata alla presenza di Fincantieri, nel settore della costruzione cantieristica, e una emergente, che riguarda lo sviluppo dei traffici per i megayacht, un segmento di attività turistica in crescita. Quest'ultima opportunità richiede uno sforzo di marketing e di commercializzazione del prodotto Castellammare, che si colloca nella cerniera tra i due Golfi di Napoli e di Salerno, in una posizione baricentrica per raggiungere molte delle mete più ambite della nostra fantastica area. Al riguardo stiamo operando in sinergia con il Comune e la società Porto Antico di Stabia, promuovendo il porto di Castellammare già al Salone di Miami, alla Bmt e continueremo uniti in questo percorso».

Una sinergia che vedrà nei prossi-

mi mesi continuare anche l'investimento avviato dalla società Porto Antico di Stabia con il recupero delle aree a terra, creando nuovi spazi con uffici, spogliatoi, un'ulteriore area di ristoro all'interno del porto stabiese e una sorta di club per gli equipaggi dei nababbi del mare, che scelgono l'approdo, appunto, perché collocato al centro della città e, dunque, facilmente raggiungibile, dall'ufficio postale alla stazione ferroviaria, dal bar al tabacchi, dal ristorante alla lavan-

Assoagenti

«Rapidità da primato per la comunità di Napoli, Salerno e Castellammare»

deria, dal centro benessere al campo da tennis. Da rilevare che il Marina è già attrezzato di bagni, centraline di sorveglianza, uffici tecnici, area parcheggio e lounge bar.

La sinergia con le istituzioni cammina con continui incontri con gli operatori stabiesi, il Comune e il Forum dei Giovani - continua Esposito - Incontri per i quali abbiamo delegato Luisa Del Sorbo della società By Tourist, per rafforzare il dialogo con il territorio, i servizi turistici da offrire ad armatori, comandanti ed equipaggi. Meeting con le agenzie marittime italiane e straniere e naturalmente con gli enti di riferimento, per rendere più costruttivo il percorso di rilancio del territorio stabiese».

Grande soddisfazione per il percorso avviato dall'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale è stato esternato anche da Assoagenti Campania. «Manifesto estrema soddisfazione per la rapidità con la quale si sta procedendo alla realizzazione dei programmi - dice Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania - ad appena tre mesi dalla nomina del presidente Spirito, e con notevole anticipo rispetto alla totalità delle neo costituite AdSP, sono stati consegnati importanti obiettivi. Tali risultati hanno reso la comunità portuale di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia la prima in Italia ad aver rispettato la tabella di marcia».

Tabella di marcia che prevede, appunto, a Stabia Main Port anche l'organizzazione, in collaborazione con il sindaco di Castellammare, Antonio Pannullo, e il comandante Guglielmo Cassone della Capitaneria di Porto stabiese, del primo meeting annuale con la città e le istituzioni, con tour guidati nel porto stabiese per cittadini e studenti, per spiegare l'evoluzione dell'approdo dal Borbone al mercato odierno del megayacht.



Il presidente

Esposito:
«Le sinergie stanno funzionando, già formate cinque unità per l'accoglienza»

PORTO & Interporto

AN Editori srl

il sistema integrato della logistica

Merry
Christmas



La grande scommessa

***“Penso che ci troviamo di fronte a qualcosa di simile alla fine del capitalismo democratico”
(Michael Lewis, “La grande scommessa”).***

A un anno dall'entrata in vigore della riforma delle Autorità portuali, il riassetto organizzativo e gli obiettivi dichiarati dalla legge non sono stati ancora realizzati su tutto il territorio nazionale con la stessa efficacia. In talune regioni non tutti gli organi di gestione risultano costituiti, mentre, in altre, non si opera con la dovuta efficienza. A ciò va aggiunta la mancata convocazione del Tavolo di Coordinamento Nazionale, organo essenziale per la definizione della politica portuale italiana.

Invece, in Campania si registra un primato: non solo si è provveduto alla tempestiva costituzione di tutti gli organi di gestione, ma, nel primo anno, l'attività degli apparati è stata particolarmente dinamica. Come evidenziato in più occasioni, nella nostra regione si è già dato corso ad una serie di procedimenti amministrativi di particolare rilevanza: cito a titolo esemplificativo la tempestiva approvazione del piano operativo triennale e del primo bilancio preventivo di sistema relativo ai tre porti (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) accorpatis nella nuova Autorità; oltre a ciò, l'aggiudicazione definitiva della gara per i dragaggi e il compimento delle fasi successive, quali la stipula dei contratti e l'apertura dei cantieri. Evento, quest'ultimo, di indiscussa por-



tata, se si pensa che la comunità portuale era in attesa di tale progetto da decenni.

Quindi, il nostro modello sembra particolarmente efficiente, tanto da poter partire proprio dalla Campania per tracciare un primo bilancio degli effetti della riforma, verificando se gli obiettivi prefissati siano stati raggiunti e se le preoccupazioni manifestate all'indomani dell'entrata in vigore della legge siano ancora fondate.

Analizzando le prime fasi dell'operatività in Campania, si può sostenere che gli obiettivi dichiarati di semplificazione burocratica, di riorganizzazione amministrativa e di razionalizzazione del sistema di governo sono in corso di realizzazione. Se poi consideriamo i tempi rapidi con i quali si stanno attuando i citati provvedimenti amministrativi, si può affermare di essere sulla buona strada.

Anche il nuovo assetto organizzativo sembra funzionare in maniera efficiente: come è noto, uno dei punti di maggiore inefficienza delle vecchie A.P. era costituito dalla difficoltà di funzionamento e dalla lentezza dei comitati portuali, che, infatti, erano considerati modelli superati, in quanto fonti di conflitti di interessi e incapaci di garantire il necessario equilibrio di sistema. La riforma, facendo propria quest'ultima posizione, ha disegnato una struttura più snella e, pertanto, più funzionale e il modello organizzativo che ne è scaturito sembra - al momento - produrre i risultati attesi.

Al contrario, inizialmente la riforma fu accolta con qualche preoccupazione soprattutto da parte degli operatori portuali:

1. con il mutato assetto organizzativo, essi intravedevano il rischio di non essere più rappresentati: ci si in-

terrogava su quali sarebbero stati i limiti della funzione consultiva e in che misura il parere del Tavolo di Partenariato avrebbe influito sulle decisioni del Comitato di Gestione; si paventava, perciò, il rischio concreto di non poter incidere sulle decisioni strategiche ed operative.

È trascorso un anno e l'esperienza della Campania testimonia risultati in tutt'altra direzione: gli operatori sono stati sistematicamente consultati in occasione delle frequenti riunioni fino ad ora convocate e non si sono registrati casi di conflittualità tra organo deliberante ed organo consultivo;

2. un secondo timore era costituito dal possibile squilibrio nel rapporto tra politici e tecnici all'interno dell'organo di governo del porto. La questione non è nuova e si è posta in tante occasioni in cui - con la vecchia normativa - si procedeva all'individuazione e alla nomina del Presidente dell'Autorità portuale. Anche in questa circostanza, il caso Napoli è emblematico: l'ultimo contenzioso prima della riforma riguardava proprio la sussistenza di tali requisiti in capo ai vertici. Con la riforma, si definiscono con precisione le competenze e i titoli richiesti per la designazione dei componenti del Comitato di Gestione, ovvero: "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Sempre per riferirci al modello Campania, c'è da rilevare che ci si è mossi in tal senso, non solo perché il rapporto tra politici e tecnici è senza dubbio a favore di questi ultimi, ma soprattutto perché la componente tecnica risulta rappresentata in modo equilibrato, facendo riferimento al mondo della logistica, della portualità e dei servizi;

3. il terzo, ed ultimo, aspetto che

merita un ragionamento più articolato, riguarda il rapporto tra il Tavolo di Coordinamento Nazionale e il Comitato di Gestione locale. In questo caso, purtroppo, non possiamo ancora riferirci a casi concreti, in quanto, come accennato in precedenza, al momento in cui si scrive non è stato ancora convocato il Tavolo Nazionale. Possiamo, dunque, provare a fare un ragionamento teorico.

L'istituzione del Tavolo Nazionale ha lo scopo di fissare le linee guida della politica portuale, all'interno delle quali si muoveranno le singole autorità di sistema. Sarà presieduto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, comprenderà al suo interno i Presidenti delle singole AdSP e definirà gli strumenti di intervento nei singoli sistemi all'interno dei quali si muoveranno gli operatori.

Si delinea, così, una struttura a tre livelli (Tavolo centrale/Autorità di Sistema Portuale/Operatori locali), la cui logica, nonché gli obiettivi sono rivolti al soddisfacimento di due esigenze in particolare:

A. considerare l'insieme delle AdSP come unico sistema (sistema Italia), al fine di accrescere la competitività rispetto agli altri porti del Mediterraneo e dell'Europa.

B. interrompere il flusso di investimenti strutturali a pioggia, per razionalizzare e coordinare gli interventi in base alle vocazioni di ciascun porto e agli obiettivi di sistema.

Anche in questo caso si pone in maniera molto evidente la necessità di definire con chiarezza il rapporto tra politica nazionale e locale, nonché di determinare che grado di autonomia avranno le AdSP locali rispetto alla politica portuale definita dai vertici del

sistema. Ne consegue, dal punto di vista degli operatori, una possibile preoccupazione sull'eventualità che questo nuovo sistema possa produrre una modifica sostanziale del concetto di concorrenza all'interno dei sistemi portuali. Si è sempre sostenuto, infatti, che la concorrenza tra i porti avvenga tra gli operatori e non tra le autorità portuali e che sia il mercato a stabilire l'apertura o la chiusura di un porto, il suo sviluppo e la sua vocazione. In questo mutato scenario rischiamo di invertire la logica, approdando ad un sistema più orientato verso il vertice della piramide, nel quale le decisioni su "chi fa cosa" potrebbero essere fissate dall'alto e non dalla concorrenza, in nome della razionalizzazione, del coordinamento e della riduzione degli sprechi; esigenze, queste, senza dubbio legittime e prioritarie, ma che devono tener conto del ruolo fondamentale dei privati in un regime economico liberista.

In altri termini, è giusto che ci sia un coordinamento, ma non bisogna sottovalutare il ruolo degli operatori, la loro capacità di conoscere a fondo la realtà locale di un porto, la loro visione globale, il loro autorevole e qualificato punto di vista. Come coniugare, allora, politica nazionale ed esigenze locali? A mio modo di vedere, tutto dipenderà essenzialmente dalle singole Autorità di Sistema; in particolare, il rapporto tra coordinamento nazionale e realtà locale sarà determinato dalle modalità di interpretazione delle linee guida e dalla abilità dei rispettivi Presidenti di valutare le istanze locali. In definitiva, dalla capacità di fare sistema da parte delle Istituzioni e degli Operatori.

Questa è la grande scommessa!

Stefano Sorrentini
Presidente Assoagenti

Genova

Salita S. Caterina 4/11 - 16123 - T: +39 010 5761161 - F: +39 010 5958708 - gabamar@garbamar.it - Web site: www.garbamar.it

Palermo

Via Emerico Amari 8 - 90139
T: +39 091 8486010
F: +39 091 8486010

Taranto

C.so Vittorio Emanuele, 17 - 74122
T: +39 099 9908000
F: +39 099 9908000

Trapani

Via dell'Assunta 83 - 91100
T: +39 092 31851858
F: +39 092 31851858



PORTO



& di porto

IL MAGAZINE CHE APRE IL PORTO ALLA CITTÀ



Port&Shipping
Tech a Genova

Napoli, il traffico registra incrementi significativi

Dati di traffico in ripresa e un percorso di applicazione degli indirizzi della riforma portuale che rispettano in pieno la tabella di marcia. Stefano Sorrentini, presidente degli agenti marittimi di Napoli, analizza il primo scorcio d'anno nello scalo partenopeo.

Qual è lo stato di salute generale?

Se consideriamo i dati e le condizioni ambientali ante 2016, il giudizio 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. A parte il calo registrato nel settore crocieristico, peraltro già noto dell'anno scorso, tutti gli altri comparti hanno messo a segno incrementi significativi. L'elemento di assoluto conforto tuttavia risiede nel primato della Campania nell'attuazione della riforma portuale.

Come giudica i primi passi della nuova governance portuale?

All'indomani della costituzione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale si è proceduto in tempi record all'insediamento della totalità degli organi di gestione; con largo anticipo rispetto alle altre AdSP italiane sono state portate a termine le formalità di nomina del Presidente e la composizione del Comitato di gestione e del Tavolo di partenariato della risorsa mare. Questo ha permesso l'avvio rapido dei lavori con l'approvazione di numerose delibere, alcune di carattere strategico come l'approvazione del POT. Elementi non di poco visto che, fino a pochi mesi fa, il principale por-



Stefano Sorrentini

to della Campania era commissariato e se si considera che in molte altre regioni non è stato ancora completato l'iter previsto dalla riforma, con danni non solo nei confronti dell'attività operativa delle singole AdSP ma anche per la programmazione nazionale con la mancata istituzione del Tavolo di coordinamento nazionale.

Su cosa bisognerà lavorare?

Le criticità territoriali e gli obiettivi su cui si dovrà puntare nel medio periodo riguardano 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. L'approccio dell'AdSP su questi punti è stato incentrato sul coinvolgimento degli operatori. l'organismo di partenariato, ad esempio, si è già riunito diverse

volte per confrontarsi concretamente sulle possibili iniziative. Inoltre, raccogliendo l'invito della nostra associazione, il Segretario Generale, Francesco Messineo, ha recentemente incontrato gli Agenti marittimi per illustrare lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali e discutere sulle problematiche di maggior rilievo.

Cosa si aspetta per il futuro?

I tempi di realizzazione 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, in questo contesto, con la consapevolezza che dopo anni di commissariamento potremo finalmente contare sulla parte pubblica, possiamo ragionevolmente affermare che si sono finalmente create le premesse per una inversione di tendenza ed una ripresa di quote di mercato. Tuttavia, come ho già avuto modo di rilevare in passato proprio da queste pagine, si dovrà sempre tenere ben presente che, una volta create le pre-condizioni, 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.

Giovanni Grande

Issue 11 - October 2017

Safety in our ports

A LOOK AT THE MECHANISMS
SAFEGUARDING ITALIAN COASTS

FOCUS ON MEDITERRANEAN ECONOMIES



TRANSPORT & LOGISTICS

Desert route between
Jordan and Iraq
reopens

COMMODITIES

India,
queen
of dry bulk

INTERVIEW

Stefano Sorrentini
President
of Assoagenti



"Port reform? Let's see how serious we are"

Sorrentini: "With the abolition of the port committees, expertise is the only way to have one's voice heard by the authorities"

by **BIANCA D'ANTONIO**, Naples

HE'S charming, accommodating, all smiles, but extremely reserved. The sea is his life, his work, but it's the spectacular mountains of the Dolomites that he chooses to holiday in. **Stefano Sorrentini, 56**, has always worked in the shipping industry.

His father Mario was a shipping agent and entrepreneur of great character.

Stefano started his in his second term as the chief of Naples' association of shipping agents during a particularly difficult period because of the new law on the port system, which changed many things, **even for this sector.**

But Sorrentini is also an optimist who is ready to face all the change that is now affecting the shipping sector and his particular area as well.

He is described as a "person who has a strong sense of duty, **but who is uncompromising about his own rights.**"

In fact, behind his genteel manners is a man with a very strong character.

Have you run into many difficulties in your term so far?

"I took the job of representing the association after 16 years of participation, first as an adviser, then as treasurer, and finally as vice president. I was therefore quite aware of the overall scenario that was waiting for me. However, it should be noted that the beginning of my term was the apex of a very difficult period, both in our sector and in the broader port operations sector: the overall economic situation was worsening, one could not say that our port was doing par-

ticularly well, and short-term prospects were quite uncertain. But the most important point was the imminent taking effect of the law reforming the port authorities, which brought radical changes, with direct effects on all operators. Look, perhaps it was coming to terms with the new situation, realising that the sector's role had changed, and most of all the way all of our members absorbed this knowledge, that was the greatest challenge."

Did you manage to change anything?

"I must say that the work done by my predecessors was excellent, and most importantly, it was carried out in harmony with the entire governing body. Of course, I wanted to make some changes based on my personal vision of the activity of an association. I set up a larger board of directors to represent all professional categories in the maritime sector. We went down the road of sharing and of independence, and I must point out with satisfaction that the association's activity has so far been carried out in a climate of constant collaboration and consensus. I implemented a process designed to increase our visibility by strengthening internal and external communication by the association in order to update and provide information about our activities. We opened our doors to the world's media, to work in greater depth on topics that are very often too technical, thus contributing to bringing the city and the port, its resource, closer together. In short, we have

succeeded, and perhaps this is what is most satisfying - being present and facing every institutional context with authority."

Do you think that the new role of Assoagenti's president in the Port Authority based on the new law is effective or not for your category?

"There is a preliminary point that I would like to stress, which is that the implementation of the reform is first of all a great opportunity for the development and improvement of the whole sector. At the same time, as already mentioned, within the framework of the rearrangement of the organisation, there have been radical changes that have had an effect on many sectors in addition to our own: first is the issue of representation in the port administration's decisions. As noted before, the port sector continues to be represented at the Partnership Meeting, but unlike in the past, this is now an advisory role. While it is true that it is up to the individual ADSPs to decide whether to bring operators into the decision-making process as active participants, the operators are still capable of directing their relationships with the governance and influencing strategic and operational decisions. This is why I believe that the role of industry representatives is even more important now than it was in the past. Also because I think that the operators have authoritative expert knowledge, and it would be a missed opportunity to pass it up. It is no coincidence that we are moving in this direction, as the approach that our ADSP leadership has taken

and the work that I and my colleagues at the Partnership Meeting have done shows."

What problems remain unresolved in the port of Naples, or would it be better to say in the ports of Naples, Salerno and Castellammare?

"Of course, there is no shortage of critical problems. I could mention the completion of infrastructure investment projects; the improvement of port-freight village, port-airport and port-city synergies; the improvement of efficiency within the port system; the verification of industrial planning and investments linked to concessions; the very concept of a concession understood not as property, but as the use of the public good for collective economic advantage; the imbalance between monopoly operators and operators competing in the same area. But I must also point out that all these issues are very clear to those who work on them and to the management bodies. In fact, to return to the work that we have been doing at the Partnership Meetings, we raised many of these issues in the first months and discussed possible responses at great length."

What are the main problems facing shipping agents at the local and national level?

"The most important issue, which we have been working on for a long time at both the local and national level, is the revision of the law of the profession: the need to adapt local regulations to European standards, taking into account the changed needs that have arisen over the last decades and take action on obsolete standards. For more than a year now, the territorial and national assemblies have been meeting to concretely discuss possible legislative changes. However, the situation is changing a great deal and our sector has also undergone major changes due to other changes in the regulatory framework, which had the effect of significantly reducing a series of our historical protections, while leaving our professional burdens and responsibilities unchanged and thus creating a strong imbalance. Nevertheless, our companies' ability to respond has par-



tially compensated for these changes by enacting corrective measures in a timely fashion: many companies have carried out internal reorganisations, with vertical or horizontal integration of different operational cycles; others have reviewed the way that they compete, aiming at management efficiency rather than situation income. In any case, the responses were swift and efficient. In my opinion, this was an act of great competence of which we should be proud."

What are your ambitions?

"To take the association in a direction that will allow it to become increasingly important as an institution, by improving its dialogue with the institutions and making a real contribution to building strong and consistent relationships with the local and national authorities. To build on our interests and topics that are important to the sector. To make Assoagenti more authoritative, autonomous and capable of bringing the sector's requests to the attention of operators and

institutions. And finally, to lead the association in a balanced and impartial manner."

What do you want for your son?

"I want him always to keep his ability to face the challenges that life has in store for him and to always have a dream to aim for."

How do you spend your free time?

"I read, I play sports, and I spend time with my family."

What are your hobbies?

"Beside reading and sports, I collect watches."

Are your friends part of your professional life?

"I would say that they are not. My true friendships, those that have lasted, go back to my school days, to university, and sports."

Who are the most important people in your life?

"My family."

Who in your life do you admire?



"Those entrepreneurs who were able to be successful through investment and risking what they had."

Do you have any regrets? And what are your dreams?

"In the professional context, I would say that I do not have any regrets: in my 32-year career, I had the good fortune of gaining experience in all the sectors of shipping, operating as a shipping agent, mediator, shipowner, renter and carrier. All this has given me the opportunity to have a 360-degree view of our world, and has contributed to fuelling a great passion that still allows me to face every day with the feeling of doing a job that I enjoy. I consider this a great privilege."

Are you happy living in Naples, or would you prefer to live elsewhere?

"If I had to answer rationally, I would say that I would prefer to live elsewhere: we find ourselves in a city where for too long the institutions have failed to respect citizenship; we have third-world-

type services, deterioration is growing exponentially, and territorial control is at its lowest historical level. I find it surprising that there has not yet been a problem with social tensions. But then I think about my feelings, my sense of belonging, and my love of my own city. And of our ability to face adversity and excel in every area. So I am more and more convinced that despite everything, our city is wonderful."

What would you change about Naples?

"The ruling class."

Where do you generally spend your vacation?

"In the Dolomites, in the Alto Adige."

Has the shipping industry been experiencing a negative period for some time now? How do you see the future?

"I am moderately optimistic: this year, the excessive supply of tonnage which began about ten years ago with the wild rush to build new ships is finding its equilibrium once again. As you will remember, the phenomenon was

supported by the illusion that freight rates would continue at the same level, which was inflated to say the least, if not a true incitement to indebtedness. Unfortunately, the results are there for all to see. This year, according to the most recent data, the ratio of ships that entered service and tonnage demolished will finally and definitively return to normal. The first effects will presumably begin to be visible in the first months of next year."

What irritates you the most in people?

"Bad manners."

What makes you laugh the most?

"Self-deprecating humour."

Are you a football fan?

"On 10 May 1987, I was at the San Paolo Stadium in Naples. On 18 May 1989, I was at the Neckarstadion in Stuttgart. On 22 and 29 April 1990, I was at the Dall'Ara Stadium in Bologna and at San Paolo. I have been present at the most important moments for Naples."

Do you like music?

"Very much. I mainly listen to rock music."

Are you a fan of the cinema?

"Very much so. I love the French cinema in particular. Do you play any sports? I have practised karate since my teenage years, and today, at the age of 56, I still compete at a level that has allowed me to win several prizes in national and international competitions - of course in the Masters category, which is reserved for those of us of a certain age..."

What was your greatest joy?

"The day of my son's birth."

Are you superstitious?

"To a certain extent. In particular, I try to avoid people who do nothing but complain."

Are you extroverted or introverted?

"Extroverted, but not in all situations."

What is the nicest compliment that you have received?

"It would be too presumptuous to tell you..."

Numero 11 - Ottobre 2017

Sicurezza, porti allo specchio

DENTRO IL MECCANISMO
CHE PROTEGGE LE COSTE ITALIANE

FOCUS ON MEDITERRANEAN ECONOMIES



TRANSPORT & LOGISTICS

Riapre la strada
del deserto
tra Giordania e Iraq

COMMODITIES

India
regina
delle rinfuse

INTERVIEW

Stefano Sorrentini
presidente
di Assoagenti



«La riforma dei porti? Pesa la nostra serietà»

Sorrentini, numero uno degli agenti marittimi napoletani: «Con l'abolizione dei Comitati, la competenza è l'unica via per ricevere ascolto dalle autorità»

di **BIANCAD'ANTONIO**, Napoli

ARIA da bravo ragazzo, disponibile e sorridente, ma estremamente riservato. Il mare è la sua vita, il suo lavoro, ma per rilassarsi sceglie le splendide Dolomiti. Stefano Sorrentini 56 anni, lavora da sempre nell'industria marittima, figlio d'arte di Mario, agente marittimo e imprenditore di grande carattere e caratura, al suo secondo mandato alla guida degli agenti marittimi partenopei, dove è arrivato in un momento particolarmente difficile, determinato dalla nuova legge sulla portualità che ha cambiato molte cose, anche per questa categoria.

Ma Sorrentini è anche un ottimista, pronto ad affrontare tutti i cambiamenti che oggi coinvolgono il settore dello shipping e la sua categoria.

Si definisce «persona con uno spiccato senso del dovere, ma intransigente sui propri diritti». Infatti, dietro i modi garbati nasconde un carattere di ferro.

Molte le difficoltà incontrate, presidente?

«Ho assunto l'incarico di rappresentare l'associazione dopo 16 anni di attività svolta prima da consigliere, poi da tesoriere, infine da vice presidente. Ero quindi ben consapevole dello scenario complessivo che mi aspettava. C'è tuttavia da rilevare che l'inizio del mandato è coinciso con l'apice di un periodo molto complicato, sia per la nostra categoria che per quella più ampia degli operatori portuali: il quadro economico generale era in peggioramento, la situazione portuale locale non si poteva definire florida, le pro-

spective a breve termine erano abbastanza incerte. Ma il punto di maggior rilevanza era costituito dall'imminente entrata in vigore della legge di riforma delle Autorità portuali, elemento che ha comportato dei cambiamenti radicali, con effetti diretti nei confronti di tutti gli operatori. Ecco, forse il confronto con la nuova realtà, la consapevolezza di un mutato ruolo della categoria, e soprattutto la presa di coscienza del fenomeno da parte di tutti i nostri associati, è stato l'elemento che ha comportato il maggior impegno».

È riuscito a cambiare qualcosa?

«Devo dire che il lavoro effettuato da chi mi ha preceduto è stato eccellente, e soprattutto svolto in sintonia con l'intero organo direttivo. Ovviamente, ho inteso apportare alcune modifiche dettate dalla mia visione personale dell'attività associativa. Ho creato un consiglio direttivo più allargato in modo da rappresentare tutte le categorie professionali del settore marittimo. Abbiamo percorso la strada della condivisione e dell'indipendenza, e devo rilevare con soddisfazione che l'attività associativa si è svolta finora in un clima di collaborazione e consenso costante. Ho implementato il processo di accrescimento della nostra visibilità, rafforzando la comunicazione esterna e interna dell'associazione per l'aggiornamento e l'informazione sulle nostre attività. Abbiamo creato una porta aperta con il mondo dei media, per approfondire tematiche, molto spesso troppo tecniche,

contribuendo al processo di avvicinamento tra la risorsa porto e la città. Siamo riusciti, infine - e forse è questo l'elemento di maggior soddisfazione - a essere presenti e confrontarci con autorevolezza in ogni ambito istituzionale».

Il nuovo ruolo del presidente di Assoagenti in seno all'Autorità di sistema portuale in base alla nuova legge, è incisivo o no per la vostra categoria?

«C'è un aspetto preliminare che vorrei sottolineare, e cioè che l'attuazione della riforma costituisce innanzitutto una grande opportunità di sviluppo e miglioramento per l'intero settore. Parallelamente, come già detto, nel quadro del riassetto organizzativo, ci sono stati cambiamenti radicali che hanno prodotto effetti nei confronti di molte categorie, oltre che della nostra: primo fra tutti, il tema della rappresentanza nelle decisioni amministrative portuali. Com'è noto, le categorie portuali continuano a essere rappresentate, confluendo all'interno del Tavolo di partenariato, ma a differenza del passato, ora con un ruolo consultivo. Se è vero che dipende dall'impostazione delle singole Adsp considerare o meno gli operatori come parte attiva dei processi decisionali, sta tuttavia alle capacità di questi ultimi indirizzare le modalità di relazione con la governance e incidere sulle decisioni strategiche e operative. Per questo motivo ritengo che il ruolo dei rappresentanti delle categorie sia oggi ancora più determinante che in passato. Anche perché

penso che il punto di vista degli operatori sia autorevole e qualificato e rinunciarvi sarebbe un'occasione persa. Non a caso ci si sta avviando in questa direzione, come testimoniano l'impostazione data dai vertici della nostra Adsp e il lavoro fino a questo momento svolto da me e dai miei colleghi del Tavolo di partenariato».

Quali i problemi ancora irrisolti nel porto di Napoli o sarebbe meglio dire nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare?

«Naturalmente le criticità non mancano. Potrei citare la realizzazione delle opere di investimento infrastrutturale; il miglioramento delle sinergie porto-interporti, porto-aeroporto, porto-città; il miglioramento dell'efficienza all'interno del sistema portuale; la verifica dei piani industriali e degli investimenti legati alle concessioni; il concetto stesso di concessione inteso non come proprietà, ma come utilizzo del bene pubblico per il vantaggio economico collettivo; lo squilibrio tra operatori in regime di monopolio e operatori in regime di concorrenza all'interno dello stesso ambito portuale. Ma devo anche evidenziare che tutti questi aspetti sono ben chiari agli addetti ai lavori e agli organi di gestione. Infatti, per tornare al lavoro svolto nel Tavolo di partenariato, nei primi mesi di attività molti di questi temi sono stati sollevati e ci si è ampiamente soffermati sulla discussione dei possibili interventi».

Quali le maggiori problematiche per gli agenti marittimi a livello locale e nazionale?

«L'elemento di maggior rilievo, sul quale stiamo lavorando da tempo sia a livello locale che nazionale, è costituito dal processo di revisione della legge professionale: l'esigenza è nata dalla necessità di adeguare la normativa locale a quella europea, di recepire le mutate esigenze manifestatesi nel corso degli ultimi decenni e di intervenire sulle norme divenute obsolete. Da oltre un anno, le assemblee territoriali e quelle nazionali si stanno riunendo per confrontarsi concretamente sulle possibili iniziative di modifica legislativa. Tuttavia, lo scenario è in profonda evoluzione e la nostra categoria ha su-



bito da tempo delle apprezzabili trasformazioni anche a causa di altri mutamenti del quadro normativo, che hanno avuto l'effetto di ridurre significativamente una serie di tutele storicamente attribuiteci, lasciando inalterati oneri e responsabilità in capo alle nostre figure professionali e creando di fatto un forte squilibrio. Ciononostante, la capacità di reazione delle nostre imprese è riuscita a compensare parzialmente il cambio di scenario, ponendo in essere tempestivamente dei correttivi: molte aziende hanno dato corso al proprio interno a processi di trasformazione, integrandosi - orizzontalmente o verticalmente - in cicli operativi diversi; altre hanno rivisto il proprio modo di competere, puntando all'efficienza di gestione piuttosto che al mantenimento di rendite di posizione. In tutti i casi, le risposte sono state efficienti e immediate. Questo costituisce a mio avviso un atto di grande capacità e del quale dobbiamo essere orgogliosi».

Le sue ambizioni?

«Accompagnare l'associazione in un percorso che la porti a essere un riferimento sempre più importante dal punto di vista istituzionale, migliorando il dialogo

con le istituzioni e offrendo un rilevante contributo a un rapporto positivo e costante con le autorità locali e nazionali. Approfondire gli interessi e le tematiche rilevanti per la categoria. Rendere Assoagenti più autorevole, autonoma e capace di proporre le istanze della categoria all'attenzione degli operatori e delle istituzioni. Infine, guidare l'associazione con equilibrio e imparzialità».

Cosa vorrebbe per suo figlio?

«Che conservi sempre la capacità di affrontare con coraggio le sfide che la vita gli riserva e di avere costantemente un sogno da raggiungere».

Come trascorre il suo tempo libero?

«Leggo, pratico sport e mi dedico alla famiglia».

Quali i suoi hobby?

«Oltre alla lettura e allo sport, colleziono orologi».

I suoi amici fanno parte del mondo del lavoro?

«Direi di no. Le vere amicizie, quelle durature, risalgono ai tempi della scuola, dell'università e dello sport».



Le persone più importanti nella sua vita.

«I miei familiari».

Chi ammira nel suo mondo?

«Quegli imprenditori che sono stati capaci di aver successo investendo e rischiando in proprio».

Rimpianti, se ne ha, e sogni.

«Riferendomi all'ambito lavorativo, direi di no: nei miei 32 anni di carriera, ho avuto la fortuna di avere esperienze in tutti i settori dello shipping, operando come agente marittimo, mediatore, armatore, noleggiatore e vettore. Tutto questo mi ha dato la possibilità di avere una visione a 360 gradi del nostro mondo e ha contribuito ad alimentare una grande passione che mi consente ancora oggi di affrontare ogni giornata con il gusto di fare un lavoro che mi piace. Questo lo considero un grande privilegio».

È felice di vivere a Napoli o per lei sarebbe preferibile vivere altrove?

«Se le dovessi rispondere razionalmente, direi che sarebbe preferibile vivere altrove: ci troviamo in una città nella quale da troppo tempo è venuto a man-

care il rispetto della cittadinanza da parte delle istituzioni; abbiamo servizi da terzo mondo, il degrado cresce in maniera esponenziale e il controllo del territorio è ai minimi storici. Trovo sorprendente che non si siano ancora verificate tensioni sociali. Poi però penso agli affetti, al senso di appartenenza e al profondo amore per la mia città. Alle nostre capacità di affrontare le avversità e di primeggiare in ogni ambito. Allora mi convinco sempre più che malgrado tutto, la nostra città è meravigliosa».

Cosa cambierebbe di Napoli?

«La classe dirigente».

Dove trascorre in genere le sue vacanze?

«Sulle Dolomiti, in Alto Adige».

Lo shipping sta ormai da tempo attraversando un periodo "no", come lo vede il futuro?

«Sono moderatamente ottimista: nell'anno in corso si sta riequilibrando l'eccesso di offerta di tonnellaggio, iniziato circa 10 anni fa con la corsa sfrenata alle nuove costruzioni. Il fenomeno, come si ricorderà, fu favorito dall'illusione della continuità nel lungo periodo di livelli di noli a dir

poco drogati, oltre a una vera e propria istigazione all'indebitamento. I risultati purtroppo sono sotto gli occhi di tutti. Quest'anno, secondo i dati più recenti, il rapporto tra navi immesse in esercizio e tonnellaggio demolito andrà finalmente a normalizzarsi in maniera definitiva. I primi effetti cominceranno, presumibilmente, a essere evidenti nei primi mesi del prossimo esercizio».

Cosa la irrita maggiormente nelle persone?

«La maleducazione».

Che cosa la fa ridere di più?

«L'autoironia».

È tifoso?

«Il 10 maggio 1987 ero allo stadio San Paolo di Napoli, il 17 maggio 1989 ero al Neckarstadion di Stoccarda, il 22 e il 29 Aprile del 1990 ero al Dall'Ara di Bologna e al San Paolo. C'ero sempre nei momenti importanti del Napoli».

Le piace la musica?

«Molto. Ascolto in prevalenza musica rock».

È appassionato di cinema?

«Moltissimo. Amo in particolare il cinema francese».

Pratica qualche sport?

«Sin dagli anni dell'adolescenza pratico karate e oggi, a 36 anni, ancora mi cimento in gare di livello agonistico che mi hanno consentito di conquistare diversi podi in competizioni nazionali e internazionali - ovviamente nella categoria Master, riservata a noi di una certa età...».

La sua più grande gioia.

«Il giorno della nascita di mio figlio».

È superstizioso?

«Nella giusta misura. In particolare, faccio attenzione a evitare le persone che non fanno altro che lamentarsi».

Lei è estroverso o chiuso di carattere?

«Estroverso, ma non in tutte le circostanze».

Il più bel complimento che le hanno fatto.

«Sarei troppo presuntuoso se glielo dicessi...».



NAPOLI



20



Assoagenti, Sorrentino: «Spirito interlocutore deciso e determinato»

Il presidente durante la cerimonia di conferimento dei premi per lo shipping



Un brindisi di Natale e di fine Anno, il confronto aperto e costruttivo sulla portualità campana e un riconoscimento ufficiale ai giornalisti territoriali del settore dello Shipping. E' in breve il programma del meeting organizzato da Assoagenti Campania, oggi alla Stazione Marittima di Napoli, a cui sono intervenuti i vertici di Autorità Portuale e Direzione Marittima Regionale e delle varie categorie professionali del sistema portuale. «Un meeting nel quale abbiamo voluto esprimere la nostra gratitudine ai giornalisti che da sempre seguono con impegno e professionalità quanto accade nel settore dello shipping e della portualità - spiega Stefano Sorrentini, Presidente Assoagenti Campania - Una premiazione che intendiamo ripetere ogni anno, invitando i media a rafforzare la sinergia con la nostra Associazione, Enti ed Istituzioni di settore ed insieme collaborare per intraprendere le iniziative giuste per migliorare il sistema portuale campano».

I premiati per la I edizione del "Award for outstanding Journalism & Writing in the Marine and Nautical Industry" sono stati: Gianfranco Coppola della Rai, Antonino Pane del Mattino, Paolo Grassi del Corriere del Mezzogiorno, Tiziana Cozzi di La Repubblica, Vera Viola di Il Sole 24 Ore, Michele Armano di Il Denaro, Eduardo Cagnazzi di Il Roma, Luciano Bosso di Informazioni Marittime e del Bollettino Avvisatore Marittimo, Marco Caiazzo della rivista 30 Nodi e Antonio De Cesare di Porto&Diporto. E un premio speciale a Bianca D'Antonio, madrina dell'evento e prestigiosa firma del settore dello shipping, oltre che memoria storica nell'ambito marittimo.

Ma il meeting è stato anche un momento di confronto e di bilanci per il settore marittimo, soprattutto in riferimento alla nuova riforma portuale e alla nomina del presidente Spirito all'Autorità di Sistema Portuale. «Abbiamo un interlocutore deciso e determinato - commenta Sorrentini - che dimostra di avere idee chiare ed innovative sui possibili temi di rilancio del sistema portuale campano. Negli interventi che si sono susseguiti in queste settimane il Presidente Spirito ha acceso i riflettori su argomenti che ci trovano sulla stessa lunghezza d'onda, quali: sinergia tra porto ed interporto, aeroporto e città; efficienza dei sistemi portuali, incentivi legati al tasso di rotazione delle merci, verifica dei piani industriali, presenza di tecnici e non di politici nel comitato di gestione. Possiamo insomma essere soddisfatti rispetto ai percorsi che stiamo per intraprendere».



Napoli, il bilancio di fine anno Shipping: riconoscimenti ai giornalisti



Tanti operatori portuali riuniti alla stazione marittima di Napoli insieme agli agenti marittimi. Il tradizionale scambio di auguri è servito al nuovo presidente Stefano Sorrentini, per fare il punto alla luce della riforma portuale e della nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, quella che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Con gli operatori portuali, tanti ufficiali della direzione marittima campana con il comandante, ammiraglio Arturo Faraone e poi l'Autorità portuale rappresentata dal segretario generale Emilio Squillante.

Gli agenti marittimi hanno voluto anche premiare i giornalisti napoletani che si occupano di shipping e che hanno contribuito in questi mesi, a tenere alta l'attenzione sul porto di Napoli. I riconoscimenti sono andati ad Antonino Pane de Il Mattino, a Gianfranco Coppola della Rai, a Tiziana Cozzi di Repubblica, a Paolo Grassi del Corriere del Mezzogiorno, a Vera Viola de Il Sole24ore, Eduardo Cagnazzi de Il Roma, Luciano Bosso dell'Avvisatore Marittimo, Marco Caiazzo di 30 Nodi e Antonio Di Cesare di Porto&Diporto. Un riconoscimento è andato anche a Bianca D'Antonio firma storica dello shipping napoletano.

IN FRONT PAGE: 143M SAILING YACHT A

2,00 €



30NODI

MARINA, CHARTER, EVENTS AND MARITIME SERVICES



MV MARINE SHIPYARD - MITO 45



INTERVISTA A STEFANO SORRENTINI

PRESIDENTE ASSOAGENTI CAMPANIA

Dario Sautto

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, il giudizio sullo stato di salute del comparto campano può definirsi piuttosto positivo - illustra Stefano Sorrentini, Presidente Assoagenti Campania - 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".

In effetti in Campania all'indomani della

costituzione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, si è proceduto in tempi record alla costituzione della totalità degli organi di gestione; con largo anticipo rispetto alle altre AdSP italiane, il Mar Tirreno centrale ha concluso le formalità di: nomina del Presidente Pietro Spirito, del Segretario Generale Francesco Messina, Costituzione del Comitato di gestione, Costituzione del Tavolo di partenariato della risorsa mare. C'è da aggiungere; inoltre, che gli organi di gestione sono al lavoro da mesi e hanno approvato in tempi brevissimi il piano operativo triennale. Elementi, questi, non di poco conto se si considera che, fino a pochi mesi fa, il principale porto della Campania era commissariato e se si rileva che in molte altre regioni italiane non è stato ancora completato l'iter di formazione degli organi di gestione previsti dalla riforma portuale. C'è da rilevare, pertanto, che



Napoli, il bilancio di fine anno Shipping: riconoscimenti ai giornalisti

di Maria Elefante

Tanti operatori portuali riuniti alla stazione marittima di Napoli insieme agli agenti marittimi. Il tradizionale scambio di auguri è servito al nuovo presidente Stefano Sorrentini, per fare il punto alla luce della riforma portuale e della nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, quella che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Con gli operatori portuali, tanti ufficiali della direzione marittima campana con il comandante, ammiraglio Arturo Faraone e poi l'Autorità portuale rappresentata dal segretario generale Emilio Squillante.



Gli agenti marittimi hanno voluto anche premiare i giornalisti napoletani che si occupano di shipping e che hanno contribuito in questi mesi, a tenere alta l'attenzione sul porto di Napoli. I riconoscimenti sono andati ad Antonino Pane de Il Mattino, a Gianfranco Coppola della Rai, a Tiziana Cozzi di Repubblica, a Paolo Grassi del Corriere del Mezzogiorno, a Vera Viola de Il



la logica della struttura delineata dall'impianto di riforma, avente come obiettivo la creazione di un sistema porto Italia e dei micro-sistemi al suo interno, almeno per quanto riguarda il caso Campania ha trovato la sua tempestiva attuazione. Naturalmente le criticità non mancano. "Le criticità territoriali e quindi gli obiettivi su cui si dovrà puntare nel medio periodo - continua Sorrentini - vanno a mio avviso individuati nei seguenti elementi: la realizzazione delle opere di investimento infrastrutturale; il miglioramento delle sinergie fra 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; ed i primi mesi di attività degli organi di gestione si dirigono esattamente in questa direzione".

Del resto l'approccio dell'AdSP è proiettato al coinvolgimento degli operatori: l'Organismo di partenariato, ad esempio, si è già riunito diverse volte per confrontarsi concretamente sulle possibili iniziative. Inoltre, raccogliendo l'invito della nostra Associazione, il Segretario Generale dell'AdSP, Ing. Messina, ha recentemente incontrato gli Agenti marittimi per illustrare lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali e discutere sulle problematiche di maggior rilievo; ciò a testimonianza dell'ottimo rapporto istituzionale e di collaborazione tra

l'Assoagenti e l'AdSP.

"I tempi di realizzazione 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 - conclude il Presidente di Assoagenti Campania - D'altra parte, in questo contesto, con la consapevolezza che - 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 ed 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 ed una gestione efficiente da parte degli organi di governo locale".

INTERVIEW WITH STEFANO SORRENTINI

PRESIDENT OF ASSOAGENTI CAMPANIA

The implementation of the port reform in Campania gives the input for the revival of the maritime sector. This is the decisive novelty which created a change of scene in terms of numbers and development according to Assoagenti Campania.

"If we consider the figures and environmental conditions before 2016, the health status of this sector in Campania can be described as quite positive - explains Stefano Sorrentini, President Assoagenti Campania - Figures related to traffic in the first quarter of 2017, recently released by the Central Port Authority of Central Tyrrhenian Sea System, confirm the reversal trend started in the previous year and the subsequent upward correction. The absolute comfort factor, in my opinion, can be identified in the primacy of Campania in implementing the port reform".

In fact in Campania, following the establishment of the Port Authority System of the Central Tyrrhenian Sea, the establishment of all the management bodies have been made at record times; Well ahead of other Italian ADSPs, the Central Tyrrhenian Sea has completed the formalities of: appointment of President Pietro Spirito, Secretary General Francesco Messina, constitution of the Management Committee, constitution of the Marine Partnership Table. Additionally, the management bodies have been working for months and have approved the three-years operational plan in a very short time. These elements are of no less importance if one considers that until a few months ago the Campania's main port was under inspection and that in many other Italian regions the path to the formation of management body according to the port reform has not yet been accomplished. Another important achievement is that the logic of the structure outlined by the reform, whose objective is the creation of an Italian port system and micro-systems within it, has found its timely implementation at least as far as the Campania case is concerned. Of course, criticalities are not to be missed. "The territorial criticality and therefore the goals which should be sought in the medium term - continues Sorrentini - are in my opinion identified in the following elements: the construction of infrastructure investment works, the improvement of synergies between ports and inland terminals, port and airport, port and metropolitan city; improvement of efficiency within the port system, verification

of industrial plans and concessions-related investments. All these aspects are very clear to the operators and management organs of the ADSP, and the first months of the activities of the management bodies are heading exactly in this direction".

Moreover, the approach of the ADSP is projected to involve the operators: for example, the Partnership Organization has already met several times to deal concretely with possible initiatives. In addition, by gathering the invitation of our Association, the Secretary General of ADSP, Ing. Messina, recently met the Maritime Agents to illustrate the state of progress of infrastructure works and to discuss the most important issues; This is evidenced by the excellent institutional relationship and collaboration between the Assoagenti and the ADSP.

"The timing of public interventions, despite the processes have been initiated in a timely way, will not be short, and we cannot deny that big projects involve such long implementation times," concludes the President of Assoagenti Campania - On the other hand in this context and with the awareness that - after years of commissioning and the realization of a fully operational legislative process - we can finally count on the public part, we can reasonably say that we have finally created the premises for a trend reversal and market share recovery. However, it will be the operators task to give the right answers to determine their future. This will only be possible through improved efficiency, increased productivity, innovation in production services processes, with investments in modernization of facilities (in many cases obsolete), with the possible price reductions. In my opinion the success of a port is determined by the synergy between public and private sector, and I believe that this aspect should never be neglected: if there is an imbalance between these two components it will be difficult to reach meaningful goals, despite a new law and efficient management by local government bodies".



Home · Meeting degli agenti marittimi organizzato da Assoagenti Campania

Meeting degli agenti marittimi organizzato da Assoagenti Campania

📅 15 dicembre
2017

🕒 12:00

Napoli – Sala
Perseide della
Stazione
Marittima

salva

Intervengono

Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Centrale

Arturo Faraone, direttore marittimo regionale

Salvatore Pace, vicesindaco di Napoli, Salvatore Pace



News / Napoli: Meeting degli agenti marittimi con Autorità Portuale, Dir...



Napoli: Meeting degli agenti marittimi con Autorità Portuale, Direzione Marittima ed istituzioni pubbliche

Napoli, 15 dicembre 2017 - Sala Perseide Stazione Marittima di Napoli

Venerdì 15 dicembre Meeting di Agenti Marittimi, Autorità Portuale, direzione marittima e giornalisti di settore con premio ai Direttori dei Quotidiani del Sud Italia.

Un meeting per fare un bilancio per il settore marittimo e brindare al nuovo anno con degli obiettivi ben chiari.

Si svolgerà il 15 dicembre alle ore 12 alla sala Perseide della Stazione Marittima di Napoli, la 14ª edizione dell'evento Natalizio organizzato da Assoagenti Campania in partnership con Federagenti con associati, Autorità, Istituzioni e giornalisti di settore.

"Quest'anno ci saranno due novità - spiega Stefano Sorrentini, Presidente di Assoagenti Campania - In primo luogo alla tavola rotonda interverranno il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito, l'Ammiraglio Arturo Faraone in qualità di Direttore Marittimo Regionale, e il vice Sindaco di Napoli Salvatore Pace. Inoltre ci sarà la premiazione dei giornalisti che dirigono i quotidiani del Sud Italia: Vincenzo D'Errico di Il Corriere del Mezzogiorno, Alessandro Barbano di Il Mattino, Antonio Sasso di Il Roma e Ottavio Ragone della Repubblica".

Per l'occasione inoltre l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha messo a disposizione un video di un minuto in cui si sintetizzano numeri e obiettivi raggiunti nell'ultimo anno in tutti i settori marittimi nei porti di Castellammare di Stabia, Napoli e Salerno. Seguirà naturalmente il rituale Brindisi Natalizio con buffet.

"Come sempre abbiamo coinvolto tutti gli operatori di settore - continua Sorrentini - dalle Capitanerie di Porto ai Servizi tecnici. Per la premiazione alla stampa mi affiancherà la giornalista Bianca D'Antonio, storica firma del settore marittimo nazionale".

Luisa Del Sorbo
Communication Manager
Company By Tourist Ltd
luisadelsorbo@bytourist.it
www.bytourist.it

In copertina Stefano Sorrentini, Presidente di Assoagenti Campania

14/12/2017
eventi

Il 15 dicembre gli auguri di buon anno di Assoagenti Campania



Un meeting per fare un bilancio per il settore marittimo e brindare al nuovo anno con degli obiettivi ben chiari. Come ogni anno, da quattordici per la precisione, gli agenti marittimi della Campania terranno il consueto brindisi di Natale e del nuovo anno. Si terrà venerdì 15 dicembre, alle 12, nella sala Perseide della stazione marittima di Napoli, l'evento organizzato da Assoagenti Campania insieme a Federagenti. Con loro gli associati, l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, istituzioni locali e giornalisti.

«Quest'anno ci saranno due novità - spiega Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania - una tavola rotonda e la premiazione dei direttori dei quotidiani del Sud Italia». La tavola rotonda sarà con il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, il direttore marittimo della Campania, Arturo Faraone, e il vicesindaco della Città Metropolitana di Napoli, Salvatore Pace. I giornalisti premiati saranno Vincenzo D'Errico per il Corriere del Mezzogiorno, Alessandro Barbano per Il Mattino, Antonio Sasso per Il Roma e Ottavio Ragone per Repubblica. «Come sempre abbiamo coinvolto tutti gli operatori di settore - conclude Sorrentini - dalle Capitanerie di Porto ai Servizi tecnici. Per la premiazione alla stampa mi affiancherà la giornalista Bianca D'Antonio, storica firma del settore marittimo nazionale».

A conclusione, un video dell'autorità portuale riassumerà con i numeri l'anno che sta per concludersi, sintetizzando gli obiettivi raggiunti in tutti i settori marittimi dei porti di Castellammare di Stabia, Napoli e Salerno.

Al via i dragaggi nel porto di Napoli. Assoagenti Campania entusiasta per il rilancio delle attività portuali.

settembre 2017



Qualche settimana ancora e i dragaggi nel porto di Napoli, dopo anni di attesa, possono finalmente cominciare. È stato superato l'ultimo scoglio, quello dei ricorsi: il Tar della Campania ha respinto la richiesta di sospensiva del secondo classificato della gara assegnata il 12 luglio scorso riconoscendo l'interesse pubblico dell'opera.

Approfondendo i fondali si allargheranno gli orizzonti di mercato del porto permettendo l'accesso di navi mercantili più grandi, nonché di completare un'altra opera importante, la nuova Darsena di Levante.

Si tratta dell'escavo di 1.306.736 metri cubi di sedimenti per portare i fondali, a seconda delle banchine interessate, tra gli 11 e i 14 metri, fino a 16 metri nell'imboccatura di accesso di Levante. Il bando è stato vinto con un'offerta di 25,5 milioni dal raggruppamento temporaneo d'impresa Società Italiana Dragaggi, in qualità di mandante, insieme a Consorzio Integra, Rcm Costruzioni e Savarese Costruzioni come mandatarie. Verranno finanziati da risorse europee, quelle del "Grande progetto".

"Ritengo che l'aggiudicazione definitiva della gara per i dragaggi e il compimento delle fasi successive, quali la stipula dei contratti e l'apertura dei cantieri, possano considerarsi eventi di indiscussa portata – dice Stefano Sorrentini, Presidente Assoagenti Campania – Si tratta di un'ulteriore conferma dei progressi avviati da poco più di un anno nella gestione dei porti, a seguito della riforma delle Autorità Portuali. Dopo la costituzione degli organi di gestione dell'AdSP – effettuata in largo anticipo rispetto alla totalità dei porti italiani – e l'approvazione del piano operativo triennale, il nostro porto mette a segno un altro punto di efficienza.

Risultato ancora più rilevante se si pensa che la comunità portuale era in attesa di questo progetto da oltre 30 anni.

Il piano dei lavori prevede una tempistica di 14 mesi per l'attuazione delle opere.

Grazie alla sinergia tra Presidenza, Comitato di Gestione e Tavolo di partenariato della risorsa mare, è possibile prevedere che in tempi brevi si realizzeranno molte delle premesse per il rilancio delle attività del nostro sistema portuale"

**P.L. FERRARI & CO**

P&I INSURANCE BROKERS

28/09/2017
ambiente, porti

Tar Campania sblocca i dragaggi nel porto di Napoli



di Paolo Bosso

Qualche settimana ancora e i dragaggi nel porto di Napoli, dopo anni di attesa, possono finalmente cominciare. È stato superato l'ultimo scoglio, quello dei ricorsi: il Tar della Campania ha respinto la richiesta di sospensione del secondo classificato della gara assegnata il 12 luglio scorso riconoscendo l'interesse pubblico dell'opera. «La comunità portuale li aspettava da trent'anni», afferma Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania. Approfondendo i fondali si allargheranno gli orizzonti di mercato del porto permettendo l'accesso di navi mercantili più grandi, nonché di completare un'altra opera importante, la nuova Darsena di Levante.

Si tratta dell'escavo di 1.306.736 metri cubi di sedimenti per portare i fondali, a seconda delle banchine interessate, tra gli 11 e i 14 metri, fino a 16 metri nell'imboccatura di accesso di Levante. Il bando è stato vinto con un'offerta di 25,5 milioni dal raggruppamento temporaneo d'impresa Società Italiana Dragaggi, in qualità di mandante, insieme a Consorzio Integra, Rcm Costruzioni e Savarese Costruzioni come mandatarie. Verranno finanziati da risorse europee, quelle del "Grande progetto".

«Il Tribunale ha riconosciuto il prevalente interesse pubblico e bocciato la richiesta di sospensione. Ora possiamo firmare il contratto e avviare i lavori», commenta Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale. Per gennaio dell'anno prossimo il Tar ha fissato l'udienza per la decisione di merito. «Tra venerdì e lunedì prossimi firmeremo il contratto e consegneremo il cantiere alle imprese, per un totale di 14 mesi di lavoro», precisa Spirito.

Dragaggi importanti perché, oltre a permettere l'accesso più agevole delle navi e l'ingresso di unità mercantili più grandi, sbloccano di fatto la realizzazione della Darsena di Levante, le cui casse di colmata aspettano proprio quei sedimenti provenienti dall'escavo dei fondali. Dragaggi che richiedono però anche lavori "di fino" lì dove la draga non può arrivare. Per questo l'autorità portuale ha chiesto agli operatori-gestori delle banchine interessate di contribuire direttamente alle operazioni, magari tramite finanziamenti regionali. «È inutile aspettare», spiega Spirito, «ho parlato con l'amministratore delegato di Grandi Navi Veloci della necessità di interventi minori. Faremo domanda alla Regione per finanziare dragaggi marginali, lì dove la draga non può intervenire».

L'avvio dei dragaggi, secondo Mimmo De Crescenzo, presidente del Consiglio territoriale di Campania e Calabria degli spedizionieri doganali di Napoli, è frutto della buona governance del porto, «avvalora il buon lavoro dell'Adsp. Stavolta i tempi tra gara e assegnazione sono stati davvero brevi. Poi c'è il cantiere del nuovo terminal traghetti del Beverello che dovrebbe partire entro l'anno. Segnali forti a cui non eravamo abituati». Una «giornata epocale» per Mario Esposito, presidente del gruppo Ormeggiatori e Barcaioi del porto di Napoli. «Si potrebbe parlare - afferma - di rinascita dello scalo. Ora tutti al lavoro, istituzioni, operatori portuali ed armatori. Niente più scuse per non vedere Napoli riprendere traffici commerciali che da sempre sono stati suoi». Un evento «di indiscussa portata», aggiunge Sorrentini. «Dopo la costituzione - conclude - degli organi di gestione dell'Adsp, effettuata in largo anticipo rispetto alla totalità dei porti italiani, e l'approvazione del piano operativo triennale, il nostro porto mette a segno un altro punto di efficienza».

la radio della tua città

Visita di “Assoagenti Campania” all’Interporto Marcianise-Maddaloni



giù 24, 2017

“Bisogna essere pronti a fornire risposte immediate al mercato globale già un istante prima che venga formulata la domanda. Nel nostro caso, quello delle agenzie marittime, dobbiamo essere pronti a proporre soluzioni competitive agli armatori che potrebbero aver necessità di ormeggi commerciali in un porto che abbia adeguate aree retroportuali”.

A parlare è il Presidente dell'Assoagenti Campania **Stefano Sorrentini** che, accompagnato dal Past President **Andrea Mastellone**, ha visitato l'Interporto Marcianise-Maddaloni “Sud Europa”.

“La vastità di quest’area logistica – ha continuato Sorrentini – e delle sue infrastrutture è sorprendente. Vedere da vicino capannoni pienamente operativi per centinaia di migliaia di metri quadrati ed attraversare il terminal multimodale di oltre 200 mila metri quadrati impegnato da più treni di oltre 500 metri è un’esperienza che regala emozione a noi operatori.”

Durante l’incontro con l’Amministratore delegato dell’ISE **Antonio Campolattano** ed il consigliere per la logistica della ISE Servizi **Antonio Zuccaro**, il presidente ISE **Salvatore Antonio De Biasio** ha affermato a sua volta che *“gli agenti marittimi sono un anello fondamentale del trasporto delle merci perché sono chiamati a fornire all’armatore tutti i dati per una precisa valutazione di uno scalo in funzione di un nuovo traffico. E’ per questo che riteniamo fondamentale che gli agenti marittimi possano proporre un sistema dei porti campani dotato di un retro porto esteso su quattro milioni di metri quadrati perfettamente connesso con le grandi arterie stradali e le direttrici ferroviarie e per rendendo più fluido e veloce il flusso delle merci da e verso le banchine. Continueremo un serrato dialogo con le agenzie di tutta la Campania affinché vi sia una diffusa consapevolezza delle potenzialità logistiche della Regione.”*



(Da sn a dx, Zuccaro, Sorrentini, Mastellone e De Biasio)

A margine, il presidente De Biasio si è anche soffermato sui significati dati elaborati da SRM, privilegiato osservatorio dell’economia marittima italiana.

“Con oltre 10 milioni di TEU, l’Italia è il terzo Paese europeo per traffico marittimo di merci ed addirittura primo dei 28 Stati per trasporto a corto raggio. Questo dato è molto importante perché ci dà la dimensione di un’Italia che realizza in termini di interscambio via mare circa 230 miliardi di euro in import-export. In particolare i dati che ci riguardano più da vicino ci parlano di un Mezzogiorno che realizza il suo commercio internazionale per i due terzi via mare, con un futuro incoraggiante. Infatti, come ricordato dal Ministro De Vincenti all’evento organizzato da unindustria Napoli per i suoi cent’anni, l’economia della Campania ha viaggiato con un aumento del 2.9% del export nel 2016, tendenza confermata nei primi mesi 2017. Se ci volessimo fermare a questi soli dati senza scendere in ragionamenti sull’ampliamento del Canale di Suez, sui riflessi che avrà l’iniziativa della Nuova Via della Seta e sul prossimo sviluppo dell’area mediterranea dell’Africa, ci sarà palese che l’Interporto Sud Europa quale polmone dei porti di Napoli e Salerno offre una

leva di competitività importante agli scali verso le Compagnie di navigazione che dopo i grandi raggruppamenti ragionano sempre più con logiche di grandi numeri e grandi spazi”

In conclusione della visita, il Presidente De Biasio ha infine sottolineato che *“solo con gli sviluppi del prossimo futuro la nostra area si estenderà su 6 milioni di mq con capannoni, anche raccordati internamente, per 350 mila mq serviti dal terminal multimodale che già oggi è dotato di area doganale A3 per circa 20.000 mq, con un fascio di binari interno, oltre ad un’area C (deposito doganale) di 1.000 mq.”*



Sorrentini nuovo presidente di Assoagenti

Napoli - 55 anni, dottore commercialista, agente e mediatore marittimo, Stefano Sorrentini è il nuovo presidente di Assoagenti Napoli eletto all'unanimità nell'assemblea tenutasi ieri. Subentra ad Andrea Mastellone che ha concluso il suo secondo mandato



Napoli - 55 anni, dottore commercialista, agente e mediatore marittimo, Stefano Sorrentini è il nuovo presidente di Assoagenti Napoli eletto all'unanimità nell'assemblea tenutasi ieri. Subentra ad Andrea Mastellone che ha concluso il suo secondo mandato. Sorrentini è alla guida di un gruppo di quattro società specializzate nel settore marittimo, di cui è capofila la M. Sorrentini di Napoli, nata nel 1975. «Per il nuovo direttivo di Assoagenti abbiamo deciso di creare un consiglio più allargato con 13 referenti – spiega il neo presidente di Assoagenti Campania – in questo modo saranno rappresentate tutte le categorie professionali del settore marittimo e riusciremo ad essere presenti in ogni ambito, cercando di migliorare al massimo il dialogo con le Istituzioni e rispondendo al meglio alle esigenze del mercato». **Già chiari e prefissati gli obiettivi cui intende puntare Assoagenti Campania**, l'Associazione agenti raccomandatori marittimi agenti aerei e mediatori marittimi della Regione Campania che raggruppa 36 agenzie marittime per oltre 400 addetti in rappresentanza dei diversi settori dello shipping. Tra i compiti delicati che attendono il nuovo presidente ci sarà anche il passaggio alla nuova legge che vede la nascita delle nuove Autorità di sistema portuale.

Ma per quel che concerne l'associazione vera e propria si punta in primis alla formazione professionale, al confronto con le Istituzioni per tutelare gli interessi del settore marittimo e migliorare la collaborazione tra enti pubblici e singoli associati. **Si ricorda che tramite i propri rappresentanti Assoagenti ha svolto un ruolo** di primo piano nella implementazione del sistema telematico di gestione portuale, che ha rivoluzionato ed ottimizzato la trasmissione dei documenti e la meccanizzazione delle procedure di approdo nave.

Precisa Sorrentini: «Rivolghiamo una particolare attenzione alla formazione ed al perfezionamento professionale degli addetti del settore. Accanto ai diversi corsi di formazione organizzati e riservati ai dipendenti delle aziende associate, realizzeremo seminari e approfondimenti su temi di particolare interesse. Al riguardo lavoreremo da subito per la creazione di un Job Center, con una banca dati riservata agli associati che, vagliando curricula e auto-candidature, faciliti l'incontro tra la domanda e l'offerta di lavoro e crei un serbatoio professionale al servizio delle aziende associate».

Progetti che saranno coordinati dallo stesso presidente Sorrentini con la squadra di 13 consiglieri del nuovo direttivo, che saranno nominati nella prossima riunione, e naturalmente con il presidente uscente Andrea Mastellone, che continuerà a dare il suo prezioso contributo professionale.

Tra le novità della nuova presidenza, Sorrentini mette al centro la comunicazione interna ed esterna

dell'associazione: verranno periodicamente diffuse newsletters per l'aggiornamento, l'informazione e le iniziative dell'associazione sui temi di attualità più rilevanti. **Si sfrutteranno maggiormente i social network e si cercherà di dialogare con il mondo** dei media, per approfondire tematiche molto spesso troppo tecniche, e quindi difficili da comprendere, relative alla gestione del sistema portuale in Campania, ai cambiamenti legislativi ministeriali e alle normative che regolamentano il sistema marittimo regionale.



Visita Assoagenti Campania all'Interporto Sud Europa

📅 26 Giu 2017

"Bisogna essere pronti a fornire risposte immediate al mercato globale già un istante prima che venga formulata la domanda. Nel nostro caso, quello delle agenzie marittime, dobbiamo essere pronti a proporre soluzioni competitive agli armatori che potrebbero aver necessità di ormeggi commerciali in un porto che abbia adeguate aree retroportuali". A parlare è il Presidente dell'Assoagenti Campania, Stefano Sorrentini, che accompagnato dal Past President, Andrea Mastellone, ha visitato l'Interporto Sud Europa. "La vastità di quest'area logistica – continua Sorrentini- e delle sue infrastrutture è sorprendente. Vedere da vicino capannoni pienamente operativi per centinaia di migliaia di metri quadrati ed attraversare il terminal multimodale di oltre 200 mila metri quadrati impegnato da più treni di oltre 500 metri è un'esperienza che regala emozione a noi operatori."



Durante l'incontro con L'Amministratore delegato dell'ISE, Antonio Campolattano, il consigliere per la logistica della Ise Servizi, Antonio Zuccaro ed il presidente ISE Salvatore Antonio De Biasio, quest'ultimo ha dichiarato che "gli agenti marittimi sono un anello fondamentale del trasporto delle merci perché sono chiamati a fornire all'armatore tutti i dati per una precisa valutazione di uno scalo in funzione di un nuovo traffico. E' per questo che riteniamo fondamentale che gli agenti marittimi possano

proporre un sistema dei porti campani dotato di un retro porto esteso su quattro milioni di metri quadrati perfettamente connesso con le grandi arterie stradali e le direttrici ferroviarie e per rendendo più fluido e veloce il flusso delle merci da e verso le banchine. Continueremo un serrato dialogo con le agenzie di tutta la Campania affinché vi sia una diffusa consapevolezza delle potenzialità logistiche della Regione."

A margine della visita, il presidente De Biasio si è soffermato sui significati dati elaborati da SRM, privilegiato osservatorio dell'economia marittima italiana. "Con oltre 10 milioni di TEU, l'Italia è il terzo Paese europeo per traffico marittimo di merci ed addirittura primo dei 28 Stati per trasporto a corto raggio. Questo dato è molto importante perché ci dà la dimensione di un'Italia che realizza in termini di interscambio via mare circa 230 miliardi di euro in import-export. In particolare i dati che ci riguardano più da vicino ci parlano di un Mezzogiorno che realizza il suo commercio internazionale per i due terzi via mare, con un futuro incoraggiante. Infatti, come ricordato dal Ministro De Vincenti all'evento organizzato da unindustria Napoli per i suoi cent'anni, l'economia della Campania ha viaggiato con un aumento del 2.9% del export nel 2016, tendenza confermata nei primi mesi 2017.

Se ci volessimo fermare a questi soli dati senza scendere in ragionamenti sull'ampliamento del Canale di Suez, sui riflessi che avrà l'iniziativa della Nuova Via della Seta e sul prossimo sviluppo dell'area mediterranea dell'Africa, ci sarà palese che l'Interporto Sud Europa quale polmone dei porti di Napoli e Salerno offre una leva di competitività importante agli scali verso le Compagnie di navigazione che dopo i grandi raggruppamenti ragionano sempre più con logiche di grandi numeri e grandi spazi." Concludendo il Presidente De Biasio sottolinea che "solo con gli sviluppi del prossimo futuro la nostra area si estenderà su 6 milioni di mq con capannoni, anche raccordati internamente, per 350 mila mq serviti dal terminal multimodale che già oggi è dotato di area doganale A3 per circa 20.000 mq, con un fascio di binari interno, oltre ad un'area C (deposito doganale) di 1.000 mq."

Didascalia: da destra Salvatore **Antonio De Biasio, Andrea Mastellone, Stefano Sorrentini, Antonio Zuccaro.**