



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale**

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

ANNO 2017 | **N.5**
agosto / settembre 2017

PORTI CAMPANI **IN RETE**

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



AL PRIMO PUNTO: LA COLLABORAZIONE ISTITUZIONALE.

Il Sindaco di Napoli parla del porto e dell'integrazione con la città.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



AL PRIMO PUNTO: LA COLLABORAZIONE ISTITUZIONALE.

Il Sindaco di Napoli parla del porto e dell'integrazione con la città.

di **Emilia Leonetti**

Il Sindaco di Napoli, Luigi de Magistris, affronta in questa intervista, rilasciata a Emilia Leonetti, il tema del rapporto porto-città, soprattutto della collaborazione tra Istituzioni per trasformare il waterfront, per avviare politiche ambientali, per rilanciare l'area occidentale e quella orientale di Napoli entrambe ricadenti sotto la giurisdizione dell'AdSP del Mar Tirreno centrale. Segue un intervento del Presidente Pietro Spirito sulla cantieristica ed un'intervista a Guido Grimaldi, Presidente di ALIS. Concludono il numero due articoli, uno su Fincantieri di Castellammare di Stabia e uno sull'attività turistica del porto di Salerno.

1) Partiamo dalla riforma dei porti. Due i punti principali: il sistema dei porti e la governance. Cosa ne pensa a sei mesi dalla sua applicazione?

“È importante applicare la legge e farla funzionare. È quello che stiamo cercando di fare con la città metropolitana che ha al suo interno più di un porto. L'area comprende i porti di Pozzuoli, Castellammare di Stabia, Napoli e altre piccoli porti. Sono favorevole alla cooperazione, al dialogo e all'utilizzare al meglio le opportunità che ci sono per mettere in collegamento realtà che sono formalmente distinte, ma non distanti e che hanno obiettivi comuni. Abbiamo opportunità che vanno colte, in particolare per i porti di Napoli e Salerno, che poi è il discorso che si sta portando avanti con gli aeroporti senza voler allargare eccessivamente

il campo della nostra conversazione. Noi lavoreremo perché, pur nella centralità del porto di Napoli, vi sia la migliore collaborazione possibile con Salerno, Castellammare e, perché no, l'area flegrea.”

2) L'altro tema è la governance. Su questo Lei ha osservato che l'assenza del Comune di Napoli nel Comitato di Gestione è un errore. Perché dal momento che siede in Comitato un suo rappresentante della Città Metropolitana?

“Considero un errore non aver previsto che Il Sindaco della città capoluogo sia presente nel Comitato di Gestione. Attualmente il Sindaco di Napoli è anche Sindaco della Città Metropolitana. Questo non significa che sarà per sempre. Quando cambierà il modo di



elezione del Sindaco della Città Metropolitana potrebbe anche accadere che le due figure non coincidano, e sarebbe un grave vulnus se nell'Autorità di Sistema non fosse rappresentata la città di Napoli. La problematica riguarda tutte le grandi città portuali. Per questo abbiamo posto la questione in Anci e al Governo. Per il momento proviamo a far funzionare al meglio la nostra presenza come Città Metropolitana, contemporaneamente stiamo agendo sul piano politico e istituzionale per giungere ad una modifica della legge di riforma dei porti."

3) Rapporto porto-città. Cosa cambierà con il prossimo collegamento tra piazza Municipio e piazzale Angioino con il completamento del cantiere della metro e la prevista apertura del molo San Vincenzo?

"Non riesco ad immaginare un porto senza la città. Non può esistere un porto senza la città. Il primo obiettivo strategico è abbattere ogni forma di muro che si frappone all'integrazione. E' un obiettivo che, credo, si possa raggiungere nel corso del mio mandato di Sindaco e del mandato di Pietro Spirito alla Presidenza dell'Autorità di Sistema. Sarebbe straordinario, ad esempio, creare un camminamento che colleghi il porto alla città per dare ai napoletani la possibilità di vivere quotidianamente gli spazi portuali. Detto questo, vi sono obiettivi strategici che possono determinare l'integrazione. Mi riferisco ai risultati che stiamo gradualmente raggiungendo

grazie alla collaborazione tra noi e l'AdSP. Uno è il molo Beverello con la nuova Stazione Marittima, la cui fine dei lavori coinciderà presumibilmente con la fine dei lavori di Piazza Municipio e l'entrata in funzione della Linea 6 che si collegherà con Linea 1 della Metropolitana. Piazza Municipio sarà una delle piazze più belle e funzionali del mondo perché metterà insieme due linee di metropolitana e le aree di attracco degli aliscafi e delle navi da crociera nel centro della città. Poi ci sono le tante iniziative che abbiamo portato avanti sul molo San Vincenzo per sostenerne l'apertura alla città. Ora credo che siano maturi i tempi per una sua soluzione. Un progetto che ci vede coinvolti tutti è sicuramente il San Vincenzo, ma anche la realizzazione di un Museo dell'Emigrazione e del Mare ai Magazzini Generali e una serie di eventi anche culturali che fungano da sostegno all'integrazione di cui Lei mi chiedeva prima. Scontiamo anni di immobilismo cui hanno fortemente contribuito i commissariamenti, ora con la presidenza Spirito stiamo uscendo dal tunnel, soprattutto ora c'è una visione"

4) Restando sul San Vincenzo. A che punto è la firma del protocollo con il Ministro Roberta Pinotti?

"Credo che, se si è sbloccata la situazione, lo si deve prima di tutto al Comune di Napoli. Il nostro ruolo è stato fondamentale. Tra l'altro ho per questo incontrato più volte il Ministro, il Sottosegretario, i vertici della Marina Militare. Siamo nella fase finale,





**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale**

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



e ho fiducia che chiuderemo la questione in maniera positiva e auspicata. ”

5) Waterfront. Il progetto a cui sta lavorando l'AdSP prevede, oltre alla riqualificazione del molo Beverello, la realizzazione del Museo del Mare ai Magazzini Generali, una strip commerciale tra l'Immacolatella e l'Angioino lungo la linea di demarcazione tra il porto e via Marina. Condividi?

“Mi preme precisare che ogni opera che ha un impatto di natura urbanistica, architettonica e paesaggistica sulla città non può non avere la partecipazione del Comune. Noi siamo aperti a valutare qualsiasi progetto purché sia in sintonia con la politica e le scelte urbanistiche dell'Amministrazione. Come le dicevo siamo presenti nel progetto del molo Beverello, dei Magazzini Generali, siamo per il coinvolgimento dell'Università Parthenope nel programma di riqualificazione dei Magazzini. Anche l'idea del parcheggio sotterraneo nell'area della strip commerciale ci vede in linea di principio d'accordo. E' chiaro che quando entreremo in una fase concreta lo valuteremo. Noi vogliamo stare, come le dicevo prima, nella partita del porto perché riteniamo lo scalo parte integrante di Napoli.”

6) Sull'ambiente e in particolare sull'inquinamento delle navi, ad inizio 2016 si approvò tra Autorità

Portuale, Capitaneria di porto e Comune un'ordinanza che ha imposto la riduzione dello zolfo alle navi in arrivo nel porto. Quali altre iniziative sono in corso? Almeno da parte del Comune cosa si intende fare?

“La questione che lei pone è strategica. Non è un caso che ad inizio 2016 fummo noi a sollecitare l'Autorità Portuale, d'intesa con la Capitaneria di Porto, ad emettere l'ordinanza sulla riduzione dello zolfo nel carburante per le navi in arrivo nello scalo. E' fondamentale il nostro ruolo per concertare con l'Autorità misure in grado di ridurre il tasso d'inquinamento delle navi per un porto che è nel centro abitato della città. Ma non solo le navi, parte dell'inquinamento viene dai TIR e dal traffico veicolare. Inoltre siamo molto interessati alla destinazione delle aree della zona orientale dello scalo. Così come sono d'accordo con il Presidente Spirito che, per Porto Fiorito, va trovata una soluzione che riporti l'area nel solco dell'attività commerciale. Non c'è dubbio che nel porto di Napoli devono continuare a convivere le diverse tipologie di traffico, ma ciò non può avvenire a discapito dell'ambiente e della salute. Ritengo che su questo dobbiamo lavorare in sinergia per definire una strategia incisiva. Abbiamo fatto in tal senso un investimento importante, inserito nel Patto per Napoli, per la costruzione di un depuratore nell'area orientale e per la riqualificazione del suo lungomare. ”



7) Bagnoli. La colmata va rimossa? Ne ha parlato con il Presidente Spirito

“Noi abbiamo chiesto e ottenuto dal Governo la bonifica integrale dell’area di Bagnoli in cui rientra la colmata. La nostra posizione è chiara da sempre ed è riportata nell’ordinanza “Chi inquina paga”. Come si opererà è competenza degli organi governativi. Per noi il successo è aver ottenuto che a Bagnoli si ripristini la linea di costa, la spiaggia pubblica, il porticciolo per imbarcazione di piccole e medie dimensioni e che si punti alla balneabilità del suo mare.”

8) Signor Sindaco con l’istituzione di un’apposta delega al Mare la sua Amministrazione ha mostrato di voler avere una particolare attenzione verso lo scalo e le sue molteplici attività, in generale verso il

mare. Cosa si aspetta che produca? Quali i contenuti e gli obiettivi?

“E’ un segnale di grandissima attenzione. Perché mentre prima la delega rientrava in altre competenze affidate ad un assessorato, ora la competenza è direttamente del Sindaco che ha poche deleghe mirate e che ha affidato ad una persona del suo staff la delega al mare. E’ un modo per valorizzare anche perché la persona cui ho affidato l’incarico ha un ufficio del mare. Obiettivo è definire e attuare una strategia sul mare che va dagli eventi come l’apertura degli spazi alla città e del molo San Vincenzo, al recupero delle coste, ai trasporti via mare per cittadini e turisti. Noi riteniamo che il mare sia uno dei punti cardine per la valorizzazione della nostra città, e anche per le grandi opportunità economiche e occupazionali ad esso legate”





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



IL RILANCIO DELLA INDUSTRIA CANTIERISTICA IN CAMPANIA. Primi segnali di ripresa del settore industriale

di **Pietro Spirito**

La storia industriale dei sistemi portuali dimostra che lo sviluppo competitivo delle attività marittime è possibile anche a condizione che siano presenti insediamenti produttivi specializzati nella costruzione e nella riparazione delle flotte.

Per l'Autorità di Sistema del mar Tirreno Centrale il rilancio della cantieristica, che ha subito da un lato gli effetti della crisi e dall'altro l'incremento della concorrenza da parte di altri insediamenti industriali nel Mediterraneo e nell'Estremo Oriente, costituisce uno dei fattori strategici rilevanti per la costruzione di una competitività dell'intero sistema marittimo della Campania.

L'insediamento produttivo della Fincantieri a Castellammare di Stabia rappresenta il polo produttivo per la costruzione. Ha conosciuto negli anni passati una fase di difficile passaggio. Ora, grazie agli accordi sindacali intervenuti ed alle commesse militari, ha una prospettiva di lavoro per i prossimi tre anni.

Va definito un progetto industriale di medio e lungo termine, che passa attraverso un confronto con le istituzioni governative e regionali. Lo stabilimento di Castellammare può essere orientato alla costruzione di traghetti di nuova generazione, ad elevato contenuto

tecnologico e di confort per la clientela. I collegamenti da e per le Isole del Golfo sono un bacino di mercato ampio e consolidato, che richiede un miglioramento nella qualità del servizio erogato.

Nel porto di Napoli è presente invece storicamente una realtà industriale per la riparazione navale. Gli anni recenti sono stati caratterizzati da una crisi e da una stagnazione, mentre altri poli produttivi, soprattutto nel Mediterraneo, hanno realizzato ingenti investimenti per il rilancio e la modernizzazione delle infrastrutture.

Anche Napoli deve intraprendere questa strada, per recuperare il tempo perduto e per tornare a proporsi sul mercato con una propria identità strategica. Costruzione di un nuovo bacino galleggiante da parte dei privati e regolamentazione leggera dell'accesso al bacino pubblico costituiscono i due pilastri sui quali ha lavorato nei mesi passati l'Autorità.

Ci auguriamo che entro l'autunno di quest'anno si colgano i frutti della attività impostata, superando la lunga fase di flessione del mercato per rilanciare una vocazione produttiva che è basata anche sulla grande qualità e professionalità delle maestranze.



CONCESSIONI ATTUALMENTE ESISTENTI NEL PORTO DI NAPOLI PER L'ESERCIZIO DI CANTIERI NAVALI

CANTIERI DEL MEDITERRANEO SPA

Si estende per complessivi mq.122.000 circa, nella zona del porto di Napoli che va dal molo Carmine-lato levante alla spiaggia della Marinella, con atto di concessione trentennale n.125 del 29/07/04 per l'esercizio di un cantiere di trasformazioni e riparazioni di navi e/o imbarcazioni da diporto, nonché per la gestione dei bacini di carenaggio in muratura nn.1-2-3 di proprietà dello Stato.

CANTIERI NAVALI MEGARIDE SRL

Aree demaniali marittime, manufatti, opere varie, specchi acquei, scali di alaggio nonché il bacino galleggiante "Spartacus" di proprietà privata, il tutto per complessivi mq.14.500 circa, alla Calata Marinella del porto di Napoli, per l'esercizio di un cantiere per costruzioni e riparazioni navali.

LA NUOVA MECCANICA NAVALE SRL

Aree demaniali marittime, manufatti, opere varie, specchi acquei, il tutto per complessivi mq.28.473 circa, alla Calata Pollena del porto di Napoli, per l'esercizio di un cantiere per costruzioni e riparazioni navali.

LA NUOVA MECCANICA NAVALE SRL

Aree demaniali marittime, manufatti, specchio

acqueo nonché bacino galleggiante "Digue de Vigo", il tutto per complessivi mq.42.950 circa, al Molo Carmine-banchina di ponente del porto di Napoli, per l'esercizio di un cantiere per riparazioni navali

PALUMBO GROUP SPA

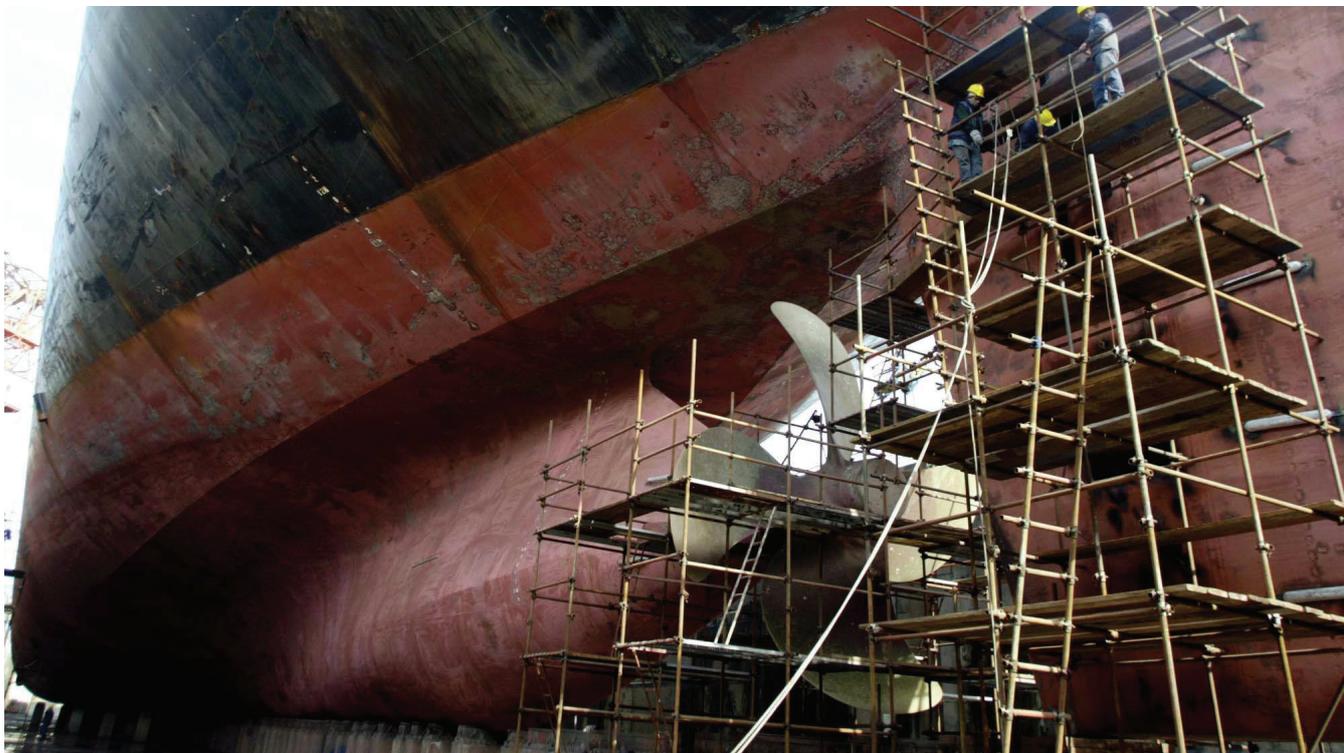
Aree demaniali marittime, manufatti, opere varie, specchi acquei, bacini galleggianti "Ercolino" e "Palumbo" di proprietà privata, il tutto per complessivi mq.17.411 circa, sul Pontile Vittorio Emanuele-banchina di ponente del porto di Napoli, per l'esercizio di un cantiere per costruzioni e riparazioni di navi nonché Yachts.

PALUMBO GROUP SPA

Aree demaniali marittime, manufatti, opere varie, specchi acquei, il tutto per complessivi mq.4.367,54 circa, alla Calata Marinella del porto di Napoli, per l'esercizio di un cantiere per costruzioni e riparazioni navali nonché Yachts.

ALILAURO SPA

Aree demaniali marittime, manufatti, opere varie e scali alaggio, il tutto per complessivi mq.4.600 circa alla Calata Marinella del porto di Napoli, per l'esercizio di un cantiere per riparazione e rimessaggio di unità navali (aliscafi).





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



GUIDO GRIMALDI SPIEGA LA STRATEGIA DI ALIS

Il giovane Presidente punta sulla rete, motore del sistema logistico

di **Emilia Leonetti**

1) Alis nasce per raggiungere alcuni obiettivi: internazionalizzare il settore trasporti, potenziare le autostrade del mare, innovare la flotta marittima sul piano dell'impatto ambientale, utilizzare il trasporto marittimo come leva di sviluppo per il sud. Quale strategia avete pianificato per realizzarli?

Mi preme dire subito che la strategia di ALIS è in rapida evoluzione, così come lo sono le esigenze del mercato e degli associati che svolgono importanti attività d'impresa. I macro-obiettivi di ALIS sono rispondenti alle politiche europee nel settore dei trasporti. Come è noto, con l'apertura dei mercati dei trasporti, è sempre più necessario creare condizioni di concorrenza eque per i diversi tipi di trasporto, sia a livello intramodale che intermodale, e soprattutto diffondere la cultura della sostenibilità. Lo stimolo importante che ALIS sta dando al comparto economico al quale ci riferiamo può (e deve) aiutare il Sud nel suo percorso di sviluppo. Non dimentichiamo che il Mezzogiorno rappresenta il punto centrale e nevralgico per l'import ed export

nel Mediterraneo. Sotto questa prospettiva si rende assolutamente necessaria non solo l'armonizzazione di una legislazione particolarmente complessa, ma anche delle condizioni di natura tecnica e sociale. ALIS ha intenzione di portare avanti la propria attività programmatica diffondendo in tutti i consessi possibili tali tematiche, avviando un dialogo serio con tutti gli attori istituzionali coinvolti, dalle amministrazioni locali a quelle nazionali, fino ad arrivare a quelle comunitarie.

2) Uno dei punti per rispondere alla necessità di ridurre l'inquinamento delle navi è ridurre l'emissione di sostanze inquinanti presenti nel carburante. Significa innovare la flotta, non solo ridurre lo zolfo o ricorrere a prodotti come GNL. I vostri associati sono disponibili a investire?

In prima battuta vorrei fare delle considerazioni: il GNL rappresenta una valida alternativa ai normali carburanti usati nel comparto dell'autotrasporto.



Tuttavia, il solo utilizzo di GNL non basta per cercare di abbattere le emissioni di CO₂. Certamente l'intermodalità, sotto questa prospettiva, rappresenta una valida soluzione e le ricordo che per i nostri associati l'uso continuativo ed intensivo dell'intermodalità è certificato dal RINA che può attestare una riduzione delle emissioni, che può arrivare fino al 50%. Ciò che davvero può essere la chiave di volta è l'uso combinato dell'intermodalità, delle trazioni a monte e a valle (quindi "primo miglio-ultimo miglio") e del GNL (o altra soluzione a basso impatto di emissioni). Detto ciò, l'innovazione delle flotte non passa solo ed esclusivamente per il GNL e, sul punto, ALIS è attenta anche alle evoluzioni in tema di digitalizzazione dei processi logistici. La digitalizzazione, insieme alla decarbonizzazione aumenteranno la competitività.

3) Il tema è creare una stretta connessione tra i diversi nodi del trasporto: dalla nave, al porto alla gomma, al ferro, agli interporti. Alis come può contribuire, dal momento che alcune delle soluzioni dipendono dalla realizzazione di nuovi collegamenti viari e ferroviari nei porti, dall'uso degli interporti come aree retro portuali, dalle procedure di ingresso e uscita della merce dai porti, da una serie di scelte che dipendono dalle istituzioni. Ritiene sia sufficiente, in tal senso, avere tra i soci alcune autorità di sistema portuale?

L'adesione ad ALIS, con la formula del socio onorario, di enti come le Autorità di Sistema Portuale è un fatto che ci inorgoglisce. Sono convinto che tali soci onorari potranno dare un forte e sostanziale contributo istituzionale per la risoluzione dei veri problemi dei nostri associati.

Ad ALIS hanno già aderito realtà portuali molto importanti sia a livello nazionale che internazionale. Siamo molto fieri di annoverare tra i nostri soci onorari realtà come i porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia, Taranto, Venezia e Chioggia. Ma è forte e crescente l'interesse degli altri porti italiani, come quello di Catania. Non è solo all'Italia che volgiamo lo sguardo: importanti realtà portuali del Mediterraneo hanno aderito ad ALIS, e parlo di Barcellona e Valencia.

I porti e gli interporti sono anelli fondamentali della catena logistica. In Italia, e sicuramente anche in Europa, il ruolo degli interporti e dei porti è strategico perché questi luoghi vanno intesi come infrastrutture in grado di captare importanti volumi di traffico merci da destinare al

trasporto intermodale. E noi siamo dell'avviso che l'intermodalità sia la soluzione del futuro. Pertanto, siamo e saremo lieti di avere confronti costruttivi con questi importanti hub. Da questi confronti usciranno fuori delle idee che sottoporremo al Governo al fine di efficientare tutta la supply-chain.

Ed è per tale ragione che ALIS può annoverare tra i propri soci anche importantissime realtà interportuali: l'Interporto di Verona Quadrante Europa, l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci s.p.a., Ce.P.I.M s.p.a. - Interporto di Parma, l'Interporto di Bologna s.p.a.

ALIS non vuole fare altro che creare una rete in grado di fare sistema, a beneficio del Paese.

4) Le autostrade del mare vanno sostenute, l'avete recentemente richiamato, come avvenne alcuni anni fa con dei bonus erogati dal Governo al settore dell'autotrasporto per incentivare l'intermodalità. Avete su questo avviato un confronto con il Governo? La costituzione di CONFALIS, la confederazione che riunisce l'autotrasporto con ALIS, quali obiettivi si pone?

CONFALIS gode di una serie di importanti requisiti, alcuni dei quali ci consentiranno di avere voce presso il Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto. Ma non è solo a quel tavolo istituzionale che noi puntiamo: abbiamo costituito CONFALIS per dar vita ad una nuova ed importante sfida; una confederazione di Associazioni e Federazioni di imprese operanti nel settore del trasporto, della logistica e dell'intermodalità che, ispirando la propria attività ai valori di libertà, pluralismo, democrazia, solidarietà e responsabilità, intende armonizzare l'articolazione del sistema economico-produttivo, del settore trasportistico, intermodale e logistico con l'assetto istituzionale al fine di consentire alle imprese di operare in un contesto funzionale e moderno, orientato al principio della ecosostenibilità degli investimenti privati e pubblici. Con CONFALIS vogliamo assicurare solida identità e diffuso senso di appartenenza al sistema associativo, che ad essa fa riferimento. Le assicuro che l'interesse su CONFALIS è già molto alto.

Il confronto con il mondo istituzionale è caratterizzato da visioni frammentate e diversificate. La burocrazia non è poca, ma siamo convinti che gli sforzi delle istituzioni per uniformare le norme e rendere il settore più competitivo a livello globale stiano andando nella giusta direzione. Noi abbiamo presentato la nostra associazione al Governo, con il



quale auspichiamo di avere un confronto sempre più serrato. Il tema delle incentivazioni statali al settore l'ho affrontato in più occasioni, richiedendo costanza temporale nell'erogazione e chiedendo accelerazioni in favore di tutte quelle imprese associate che contano su queste misure.

5) La logistica, o meglio la creazione di un sistema logistico, può determinare un cambiamento nel sistema di trasporto del nostro Paese, può favorire il Mezzogiorno. Il tema è, a suo parere, legato alla creazione della Zes? Cosa ne pensa?

Io credo che ogni azione dei decisori politico-governativi finalizzate a dare impulso all'economia del Mezzogiorno d'Italia sia la benvenuta. Leggo che la Campania è tra le regioni ammissibili per le Zes, assieme alla Calabria. Concedere un mix di vantaggi fiscali, creditizi, deroghe e semplificazioni normative a quell'area geografica è molto importante. Questo lo ha ben compreso sia il Presidente Pietro Spirito che la Regione Campania, che ha dato un importante contributo per il varo del Decreto.

Dal punto di vista economico la Zes è importante perché lo sviluppo del porto passa per lo sviluppo dell'industria.

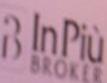
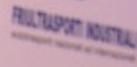
Come dicevamo prima, il rilancio del Mezzogiorno è uno dei nostri macro-obiettivi. Stiamo lavorando per ridurre il divario tra il Nord ed il Sud, divario che non solo aggrava la posizione nel Sud, ma anche quella del Nord. Se non si abatteranno i costi della logistica e del trasporto, non solo tale divario sociale ed economico aumenterà, ma non si darà al cittadino del Meridione la possibilità di acquistare in maniera più competitiva i prodotti che vengono venduti dalle aziende del Nord Italia, ed a sua volta al Settentrione di poter trasportare tali prodotti a costi vantaggiosi, creando così un circolo vizioso che penalizza tutte le parti coinvolte. Quindi, attraverso un costo della logistica più basso, le aziende del Nord, come quelle del Sud, potranno acquistare a prezzi più competitivi i prodotti, che saranno a loro volta trasportati e venduti a prezzi più concorrenziali, aumentando la produzione e quindi l'occupazione sia al Nord che al Sud. Minori costi della logistica determinano più vendite, più competitività, più produzione, e quindi più occupazione.

6) Presidente Grimaldi, vorrei chiudere la nostra intervista con una domanda sull'incontro promosso alla stazione marittima di Napoli. Siete riusciti a coinvolgere i principali operatori del settore della logistica, il Governo, la Regione Campania. Si può affermare che la vostra forza è prima di tutto quella di mobilitare gli stakeholders?

L'evento del 17 Luglio alla Stazione Marittima di Napoli è stato unico, sia per spessore istituzionale sia per i temi concreti affrontati durante il dibattito. La qualità delle persone coinvolte è rilevante, così come rilevante è stata la partecipazione: oltre 2000 imprenditori del trasporto e della logistica e più di 2000 uditori provenienti da altri settori. Un risultato straordinario. Non le nascondo una certa soddisfazione: far confluire nel medesimo luogo più di 4000 persone non è cosa semplice. Il mondo dell'impresa ha dato una risposta incredibile. Il mondo istituzionale era rappresentato ai massimi livelli. La presenza di Bruno Vespa come moderatore delle sessioni politico-istituzionali e di Sergio Luciano di Panorama per la sessione tecnica in materia portuale è una testimonianza di quanta attenzione ci sia verso il fenomeno associativo ALIS. Ma non ci adagiamo certo sugli allori. Abbiamo lavorato sodo in questi mesi nella consapevolezza che per fare grandi cose ed ottenere grandi risultati occorre sacrificio ed abnegazione. A Napoli abbiamo rappresentato le nostre idee, focalizzando la nostra attenzione su quanto sia importante connettere l'Italia attraverso l'intermodalità e, soprattutto, cosa voglia dire connettere l'Italia all'Europa e al resto del Mondo.

Come ho avuto di dire proprio a Napoli, noi di ALIS prima facciamo le cose e poi le raccontiamo. Gli stakeholder se ne accorgono ed è per questo che ci stanno dando fiducia.

to" G.G.



NAPOLI
17 LUGLIO 2017
STAZIONE
MARITTIMA

IL RILANCIO DEL MEZZOGIORNO
ATTRAVERSO LA LOGISTICA
INTERMODALE SOSTENIBILE





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



FINCANTIERI DI CASTELLAMMARE DI STABIA. La ripresa di uno stabilimento parte integrante del territorio

Lo stabilimento di Fincantieri di Castellammare di Stabia è uno dei più antichi nel campo delle costruzioni navali. È del primo periodo borbonico la più antica testimonianza della storia della Fincantieri: la realizzazione e il varo del vascello "Partenope", avvenuto nel 1786. Da allora la storia del cantiere si è saldamente intrecciata con quella del Paese: dalla parentesi francese alla restaurazione e all'unità d'Italia il cantiere ha goduto di alterne fortune. Una delle pagine più nere fu scritta l'otto settembre del 1943 dalle truppe tedesche che lo avevano occupato: il cantiere, all'indomani dell'armistizio, fu completamente raso al suolo. La ricostruzione terminò nel 1952.

Lo stabilimento di Castellammare si estende su circa 236.000 mq. dei quali 78.000 mq. coperti. Il cantiere ha uno scalo lungo 234 m. e largo 32 m.: il varo avviene quindi in maniera tradizionale.

Molte navi importanti hanno preso il mare dal cantiere stabiese. Tra queste il vascello Partenope (1786), le corazzate più famose del Regno Sabauda: dal "Vittorio Emanuele III°", all'incrociatore "San Marco"

(1908) e al "Giovanni dalle Bande Nere" (1930).

E poi ancora la nave scuola "Amerigo Vespucci" (1931), ancora oggi gloria della Marina Militare italiana, il batiscafo "Trieste" (1953), equipaggiato dallo scienziato Picard per le sue ricerche sottomarine, l'incrociatore "Vittorio Veneto" (1967).

Di più recente costruzione numerose navi cisterna e portacarichi refrigerati, le portacontainer, varie bulk-carrier e le car-carrier "Grande Francia" e "Grande Amburgo" per il gruppo Grimaldi Napoli. Di particolare importanza per i livelli di eccellenza tecnica raggiunta sono i cruise ferry commissionati da Tirrenia di Navigazione, "Bithia" (consegnata nel luglio 2001), "Janas" (marzo 2002), "Athara" (settembre 2003), "Nuraghes" (giugno 2004) e "Sharden" (marzo 2005), che si distinguono per standard qualitativi paragonabili a quelli delle navi da crociera ed alte prestazioni. Nell'estate 2006 è stato consegnato "Finnstar", traghetto ro-pax da 4.200 metri lineari di carico per l'armatore Finlines. A marzo 2007 è stato consegnato Finlady, sempre per Finlines e altri 4 cruise ferry da 3.000 metri lineari di carico,



“Cruise Roma” e “Cruise Barcelona”, consegnati rispettivamente a fine 2007 e a metà 2008, e ulteriori consegnati a novembre 2008 e a maggio 2009, tutti per il Gruppo Grimaldi Napoli.

Nel settembre 2013 è stato consegnato “Luigi Dattilo”, la prima di due unità multiruolo commissionate a Fincantieri dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto per la Guardia Costiera italiana. L’unità gemella, “Ubaldo Diciotti”, è stata consegnata l’anno successivo.

Nel dicembre 2013 sono inoltre iniziati i lavori del traghettino di ultima generazione per la Société des traversiers du Québec (STQ), compagnia canadese che opera nel trasporto marittimo di passeggeri, terminati nel 2015 con la partenza dell’unità. Da allora il cantiere è stato impegnato nella costruzione di imponenti tronconi, supportando la produzione

degli altri cantieri cruise e militari del gruppo. Da Castellammare di Stabia sono partite sezioni di “Silver Muse” (consegnata a Sestri nel 2017), “Carnival Horizon” (in lavorazione a Marghera), della LSS (Logistic Support Ship) “Vulcano” – unità di supporto logistico commissionata a Fincantieri nell’ambito del piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare, varato lo scorso aprile. Attualmente il cantiere sta realizzando un troncone di circa 7.700 tonnellate della quarta nave della serie “Royal” per Princess Cruises che verrà varato all’inizio del 2018, per dedicarsi poi completamente alla costruzione della un’unità anfibia multiruolo (LHD) sempre per la Marina Militare, il cui taglio della prima lamiera è occorso il 12 luglio 2017.



FINCANTIERI
 CANTIERE DI CASTELLAMMARE DI STABIA
 C. 6260
 CERIMONIA DI TAGLIO PRIMA LAMIERA 12-LUG-2017
 LANDING HELICOPTER DOCK
 PER LA MARINA MILITARE ITALIANA

LUNGHEZZA FUORI TUTTO	240.0 M
LUNGHEZZA TRA LE PERPENDICOLARI	213.4 M
LARGHEZZA	36.0 M
ALTEZZA DI COSTRUZIONE	27.7 M
IMMERSIONE	7.2 M
DISLOCAMENTO	25816 T

ENTE DI CLASSIFICA RINA



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale**

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



PORTO DI SALERNO: ESTATE 2017 **Dalle crociere al Metrò del Mare**

Nel 2017 nel Porto di Salerno sono previsti circa 58 accosti di navi da crociera delle più importanti Compagnie di navigazione, di cui 26 scali si concentrano tra i mesi di giugno e settembre.

Oltre alle belle e moderne navi da crociera di Royal Caribbean, Celebrity Cruises, Tui Cruises, P&O Cruises, Holland America, Aegean Experience, Azamara Cruises Line e Cruise Europe, quest'anno hanno scelto di approdare al Porto di Salerno anche altre importanti Compagnie di navigazione, quali Viking Sky, Aida Cruises e Grand Circle Cruise Line, arricchendo l'offerta anche con la presenza di navi da crociera di lusso. Con la realizzazione del dragaggio dei fondali, il nuovo Polo crocieristico al Molo Manfredi potrà accogliere sempre più navi moderne e grandi.

Accanto all'attività legata al settore delle crociere, da alcuni anni la stagione estiva è caratterizzata dalla ripresa dei collegamenti da Napoli al Cilento con il Metrò del Mare. Quest'anno è stato il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, ad annunciare, nel corso di una cerimonia, la ripresa dei collegamenti per l'estate 2017.

Dal 1° luglio 2017 al 31 agosto 2017, grazie agli ottimi risultati raggiunti lo scorso anno, è confermata

l'attivazione del servizio via mare, con un investimento di 4 milioni in 4 anni.

Il Metrò del Mare potrà portare nuovamente migliaia di turisti tra Napoli, Capri, Salerno, la costa del Cilento, la Costiera Amalfitana e Sapri. I turisti in visita nella nostra regione potranno così godere appieno della bellezza del paesaggio e contribuire, nel contempo, a decongestionare le vie di accesso alle nostre coste.

C'è anche un'importante novità perché quest'anno l'offerta si arricchisce raggiungendo anche l'Area Archeologica Flegrea e Vesuviana.

Le Linee del Metrò del Mare sono 4:

LINEA 1: Salerno – Costa del Cilento
(attiva sabato e domenica)

Linea 2: Cilento – Costa d'Amalfi
(attiva dal lunedì al venerdì)

Linea 3: Sapri – Capri – Napoli
(3/A attiva martedì, mercoledì e giovedì e 3/B attiva lunedì e venerdì)

Linea 4: Area Archeologica Flegrea Vesuviana
(attiva dal martedì al venerdì).



I traghetti dei collegamenti intercostieri da e per Salerno attraccano sia al Molo Manfredi, che al porto turistico "Masuccio Salernitano". Il numero di passeggeri delle Vie del Mare (compresi i collegamenti delle Linee 1 e 2 del Metrò del Mare) è in continua crescita: nel 2016 si è registrato un incremento del 21% rispetto al 2015, con complessivi 439.580 passeggeri e per il 2017 si prevedono ulteriori importanti trend di crescita. Già nel I semestre si rileva un aumento del 44%, rispetto allo stesso periodo del 2016.

La stagione estiva viene aperta, ogni anno, con il "Sea Sun Salerno". L'Arena del Mare si tiene dal 1° luglio al 3 settembre 2017. Il primo appuntamento, quello del 1 luglio 2017, è stato organizzato dall'Autorità Portuale di Salerno e ha avuto come tema il confronto su "Le Zone Economiche Speciali nella prospettiva di integrazione dei porti di Napoli e Salerno".

L'evento, giunto alla XV edizione, è finalizzato ad accrescere l'interesse verso il settore marittimo-portuale. Esso consente di divulgare i risultati raggiunti in tema di realizzazione delle opere infrastrutturali, di incremento dei traffici e degli elevati livelli di efficienza e di sicurezza raggiunti dal Porto di Salerno, oltre a favorire un contatto diretto

fondamentale, tra la realtà portuale, le istituzioni e la cittadinanza.

Al termine del dibattito, è stata inaugurata l'"Arena del Mare 2017", con il Concerto di Teresa De Sio "Teresa Canta Pino", dando così il via ai numerosi eventi musicali, teatrali e culturali in programma fino al 3 settembre.

L'"Arena del Mare" è organizzata in collaborazione con il Comune di Salerno, in una struttura che può ospitare circa n.3.000 persone, appositamente installata nell'area del sotto piazza della Concordia, confinante con il limite nord del Porto "Masuccio Salernitano".

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

L'Arena ospita eventi culturali, artistici e sportivi di grande risonanza, che danno forte input al turismo e, di conseguenza, anche ai traffici passeggeri. In particolare a quelli delle Crociere e delle Vie del Mare in visita nella città. E' anche l'occasione per promuovere lo scalo e le attività ad esso collegate.

