



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

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

ANNO 2017 | **N.7**
novembre 2017



PORTI CAMPANI **IN RETE**

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



GRAZIANO DELRIO: STRATEGIA E INVESTIMENTI.

Il programma contenuto in "Connettere l'Italia"



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



GRAZIANO DELRIO: STRATEGIA E INVESTIMENTI. Il programma contenuto in "Connettere l'Italia"

di **Emilia Leonetti**

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti fa il punto, nell'intervista rilasciata all'House Organ dell'AdSP, sulla riforma e anche su Fincantieri e su alcune tematiche legate allo sviluppo della Campania e del Mezzogiorno. Al centro un articolo sull'Interporto Campano, a seguire un'intervista ad Agostino Gallozzi in vista dell'ingresso formale del porto di Salerno nell'AdSP. Antonio Pannullo in una dichiarazione richiama le scelte da mettere in campo per il sito industriale di Castellammare di Stabia. Chiude il numero di novembre la prefazione del Presidente Pietro Spirito al libro "NapoliPorto. La nuova città".

1) Ministro Graziano Delrio, partiamo dall'accordo con il Governo Francese sull'acquisizione da parte di Fincantieri dei cantieri STX di Saint Nazaire. E' evidente che l'acquisizione rafforza la nostra industria cantieristica dando vita, al contempo, al primo gruppo europeo nella costruzione di navi civili e militari in grado di competere sul piano internazionale. L'interrogativo però che molti qui al Sud si pongono è: qual è, in questo nuovo assetto della Fincantieri, la strategia per il sito industriale di Castellammare di Stabia? Quali sono le commesse previste per i prossimi anni?

Ministro: E' chiaro che bisogna dare serenità ai lavoratori di Castellammare. I vertici di Fincantieri mi hanno manifestato la volontà di investire su Castellammare e stiamo lavorando già da settimane al tavolo di confronto. Abbiamo, per la prima volta,

stanziato risorse per il traffico traghetti passeggeri, intendendo questo come un'articolazione del Tpl. Ci sono, quindi, risorse per spingere gli armatori a modernizzare la propria flotta e renderla più green e sostenibile. Questo dossier, ad esempio, potrebbe avere importanti ricadute su un cantiere come quello di Castellammare. Al netto delle commesse che Fincantieri sta comunque acquisendo in giro per il mondo, e che in parte potrebbero essere lavorate proprio nello stabilimento campano.

2) Signor Ministro veniamo alla riforma del sistema portuale che grazie al suo impegno è entrata in vigore poco più di un anno fa. Come ogni riforma anche quella sui porti necessita di aggiustamenti per raggiungere l'obiettivo di rendere i nostri porti uno dei nodi della catena logistica in un sistema di



trasporto incentrato sull'intermodalità. E' noto che sono in corso degli "aggiustamenti". Quali sono i principali punti di revisione e perché?

Ministro: Con "Connettere l'Italia", la strategia per le infrastrutture di trasporto e logistica elaborata dal mio Ministero, e in particolare con il Piano della Portualità e della Logistica, abbiamo disegnato una rete prioritaria di interventi e di programmi, materiali e immateriali, che sta cominciando a dare risultati. Per la prima volta nel 2016, dopo quasi 7 anni, hanno ripreso a crescere i traffici merci sia marittimi che ferroviari. Inoltre, grazie alla collaborazione con l'Agenzia delle Dogane, l'Italia è scalata al vertice mondiale del Doing business index per tempi e costo di sdoganamento nel 2016, quando nel 2015 era al 37° e nel 2014 al 56°.

Questo perché siamo convinti che l'Italia – con la sua posizione privilegiata – può e deve diventare la porta dell'Europa nel Mediterraneo. Per realizzare questo proposito, abbiamo individuato qual è la rete di opere prioritarie, porti, aeroporti, ferrovie, strade. Innanzitutto è necessario ultimare il completamento della rete principale, lungo i corridoi europei, e la secondaria con i collegamenti di ultimo miglio ai porti, concentrandoci più sulla rete ferroviaria, che consente trasporto sicuro e sostenibile.

Di fatto con "Connettere l'Italia" abbiamo pianificato la strategia, programmando opere e risorse per i prossimi venti anni impostando piani di settore che la declinano e che rimettono ordine a opere e risorse. Nell'allegato Def 2017, abbiamo selezionato 108 opere di primo livello, Regione per Regione, strategia per strategia, per circa 112 miliardi, finanziate al 76%. Insomma, stiamo gradualmente realizzando i nostri obiettivi.

La riforma dei porti – che ha già previsto importanti semplificazioni anche in materia di normativa su escavi e dragaggi, adozione dei Piani Regolatori Portuali, riforma della governance degli scali e coordinamento nazionale – andava completata con un intervento di ridefinizione del lavoro portuale. Sostanzialmente, a questo ci stiamo dedicando con il cosiddetto "correttivo porti".

3) Una delle novità contenute nella legge di riforma è la costituzione della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP cui partecipano i Presidenti. L'intento è armonizzare l'attività di pianificazione infrastrutturale e degli investimenti in un'ottica di sistema portuale nazionale. Vi sono

già delle decisioni al riguardo?

Ministro: Abbiamo compiuto un cambiamento epocale: dai 57 porti esistenti, abbiamo creato una rete di 15 Autorità di sistema portuali, con vertici snellissimi al posto di comitati pleotorici. Abbiamo centralizzato strategie e investimenti istituendo la Conferenza Nazionale delle Autorità di Sistema Portuale, che si riunisce periodicamente al Mit e a cui sono demandate le scelte strategiche di indirizzo per la portualità italiana in tema di infrastrutture, programmazione, promozione internazionale, innovazione tecnologica. Intanto la Conferenza sta lavorando all'implementazione della Piattaforma Logistica Nazionale mediante la creazione di un PCS unico per tutti i porti. Poi si sta operando per il riparto del Fondo Nazionale di Progettazione. La Conferenza ha anche già adottato pareri in merito alla Pianificazione UE dello Spazio Marittimo ed alla definizione dei criteri di composizione dei nuovi Organismi di Partenariato della Risorsa Mare.

4) Veniamo al "sistema" portuale del Mar Tirreno Centrale. Dal 1 gennaio 2018 Salerno entrerà a far parte dell'AdSP dando vita così al sistema portuale campano. Legandomi alla domanda precedente Le chiedo se ritiene che si debba, nel medio periodo, procedere ad un ripensamento della destinazione d'uso delle infrastrutture di Napoli e Salerno? Armonizzare il sistema potrebbe indurre a ripensare le tipologie di traffico che attualmente caratterizzano i due scali?

Ministro: Il porto di Napoli sta crescendo molto e bene: ha grande potenzialità e l'inizio dei dragaggi insieme al completamento della darsena permetteranno di attirare più traffici e di farne davvero un grande volano economico. Stiamo anche rivedendo il vecchio progetto "Traccia" di intesa con RFI: servono nuove connessioni ferroviarie a costi accessibili e tempi ragionevoli. A Salerno siamo impegnati a completare il progetto Porta Ovest ed accelerare, anche qui, sulle opere di dragaggio. L'obiettivo, per l'intero Sistema portuale, è consentire il raddoppio del volume di scambi di merci e persone.

Ma i porti di Napoli e Salerno devono anche mantenere e valorizzare la propria vocazione di porti turistici e crocieristici investendo sulle stazioni marittime ed i waterfront. Nessuna scelta dall'alto circa presunte specializzazioni dei singoli porti o dei singoli terminal: dove va la merce lo decide la merce,



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

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA

non la politica. A noi il compito di mettere gli scali in condizione di competere.

5) I porti di Napoli e Salerno saranno i primi insieme a Gioia Tauro ad avere un'area ZES. Siamo in attesa che il Governo approvi i provvedimenti attuativi del decreto 91. Quali i tempi e cosa conterranno?

Ministro: La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirà di implementare e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l'attenzione delle grandi multinazionali manifatturiere che hanno interesse ad abbattere i tempi di transito di merci e materie prime, allocandosi in prossimità degli scali. Come Governo, stiamo lavorando e con la Regione Campania per realizzare questo obiettivo.

Entro fine anno saranno emanati i tre decreti attuativi della normativa nazionale. Dall'inizio dell'anno nuovo, poi, la ZES andrà promossa tra le business community internazionali.

6) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso di investire massicciamente sulla rete ferroviaria, la programmazione al 2026 prevede circa 200 miliardi di investimenti. I porti di Napoli e Salerno rientrano nel piano di investimenti e per quali opere?

Ministro: Abbiamo varato un documento strategico per il rilancio del Trasporto Ferroviario delle merci, dal quale sono scaturiti una serie di provvedimenti attesi da anni: "sconto pedaggio", "ferrobonus", incentivi per il rinnovamento delle flotte e dei carri, incentivi per i terminalisti che conferiscono merce su treno, fondo per la formazione dei macchinisti. Se contiamo anche le risorse destinate nel Contratto di Programma RFI alle connessioni di ultimo miglio con porti e interporti, ragioniamo di un investimento complessivo sul settore di oltre 600 mln di euro. Il più importante nella storia dei trasporti.

Con il Governo Renzi e poi con quello Gentiloni ci siamo posti la sfida del Sud: la stazione di Afragola, che sta funzionando, è la porta Av che guarda a Sud a Reggio Calabria e Palermo. Il progetto Taccia 2.0, al quale

facevo sopra riferimento, va esattamente in questa direzione.

E sempre sul trasporto merci, abbiamo l'obiettivo nel 2018 di far viaggiare le merci sulla linea AV di notte, quando le tracce sono scariche.

7) La via della seta. In che modo, a suo parere, l'AdSP del Mar Tirreno centrale deve lavorare per promuovere i porti campani nell'acquisizione di traffici da e per la Cina?

Ministro: Le compagnie cinesi lavorano già con i nostri porti. È chiaro che la 'via della seta' storica aveva come terminale Venezia, ma noi consideriamo il sistema portuale italiano come un tutto unico. La riforma portuale ha voluto dire esattamente questo: riunire tutte le autorità portuali sotto un'unica regia centrale. Il senso della riforma portuale è proprio quello di far vedere i vari porti, i vari approdi, ciascuno con la propria vocazione, però come un'offerta unitaria. Questo è stato anche il senso che ha avuto la mia visita in Cina, in Vietnam e in Iran, per fare capire le opportunità che il grande molo che è l'Italia nel Mediterraneo rappresenta per la logistica del Sud Europa.

Quindi, non c'è nessuna competizione, non c'è nessuna indicazione specifica: alcuni porti sono adatti ad accogliere grandi navi portacontainer da 22 mila TEU, altri porti sono adatti a fare altri mestieri: dal traffico Ro-Ro alle crociere, dalle rinfuse liquide a quelle solide. Non tutti i porti possono fare transhipment, non tutti possono essere porti gateway, non tutti sono ugualmente vicini alle aree di destinazione finale delle merci, non tutti possono avere pescaggi da 21 metri.

8) Signor Ministro secondo l'ultimo Rapporto Svimez uno dei driver dello sviluppo del Sud è "la logistica avanzata" insieme alla rigenerazione urbana, alle energie rinnovabili, all'industria alimentare. L'istituzione delle zone economiche speciali con gli incentivi e gli sgravi fiscali entra a pieno titolo in una nuova politica per il Mezzogiorno. Ma è sufficiente? Parlare di "logistica avanzata" chiama in causa gli interporti, la presenza di una filiera basata sulla valorizzazione dei prodotti in transito, la capacità di assemblare per poi esportare. Un ciclo integrato di lavorazione incentrato sull'integrazione dei diversi



modi di trasporto. Quale ruolo devono svolgere gli attori pubblici e privati per dare attuazione alla nuova politica di sviluppo per il Sud ?

Ministro: Dare attuazione alla nuova strategia per il Sud, significa mettere tutte le azioni a sistema, così da comporre una visione organica compatibile con gli assi di sviluppo europei, le cosiddette specializzazioni intelligenti.

L'Accordo di Partenariato sottoscritto dall'Italia con la Commissione Europea prevede, per il Sud Italia, l'istituzione di Aree Logistiche Integrate (ALI). Tali aree sono contemplate anche nella strategia per il Sistema Mare, identificata nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, che ha indicato come tutti gli interventi debbano essere coordinati dalle Autorità di Sistema Portuale secondo una logica integrata che mira ad evitare sovrapposizioni e a snellire i procedimenti, anche in relazione agli interventi da realizzarsi con i fondi FESR.

In Italia dobbiamo imparare che non si riparte ogni volta da zero: abbiamo approntato strategie per realizzare un effettivo cambiamento in tutti gli ambiti: scuola, dissesto, banda ultralarga, porti, aeroporti, strade, autostrade, cultura, impresa, ricerca. In 20 mesi sbloccheremo opere per un punto di Pil, almeno 15-16 miliardi in tutta Italia. E se il Sud sarà capace di far fruttare vecchi e nuovi fondi europei crescerà del 2,5-3%.

Ma non bisogna dimenticare che le infrastrutture servono allo sviluppo, non sono lo sviluppo. Per questo oltre alle opere, è necessario un presidio di legalità, trasparenza ed efficienza. Occorre una lotta all'illegalità perché il malaffare e la corruzione troppo spesso hanno condizionato e fermato i lavori pubblici italiani. Ecco perché il problema non si risolve con parole, ma, dopo le analisi su ciò che è utile fare, con le scelte e con la cooperazione di tutti i protagonisti.





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



INTERPORTO DI NOLA E IL SISTEMA LOGISTICO. LE CONDIZIONI PER CONNETTERE SU FERRO PORTO-INTERPORTO

di **Emilia Leonetti**
ha collaborato **Vincenzo Androne**

Tra alti e bassi, tra avvii e improvvise interruzioni, da anni l'Interporto di Nola, concessionario della Regione Campania, è considerato la naturale area retroportuale dello scalo partenopeo assieme all'Interporto di Marcianise, lo spazio dove movimentare i container provenienti dal porto di Napoli.

La distanza tra il porto e l'interporto è di soli 30 km, attualmente coperti esclusivamente da mezzi su gomma per il trasporto delle merci in container.

L'obiettivo, in considerazione anche della riforma portuale, è attivare collegamenti su ferro, non solo per attuare la così detta "intermodalità" nel trasferimento della merce dalla nave al mercato di destinazione, ma anche perché mare-gomma-ferro combinati insieme possono determinare il decongestionamento dello scalo e ottimizzare i tempi di uscita dei container dal terminal.

L'idea di incentivare l'uso del ferro per il trasferimento dei container risale al 2010, quando su impulso dell'allora Assessore ai Trasporti della Regione Campania, Ennio Cascetta, si stabilì l'attivazione di una navetta giornaliera su ferro porto/interporto. Funzionò solo per un breve periodo. Ma per questo, contestualmente, venne creata un'area di controllo doganale finalizzata all'effettuazione delle verifiche

sulla merce in arrivo e in attesa di raggiungere i mercati di destinazione, che è tutt'ora operativa.

"Le condizioni del mercato su gomma, l'assenza di una coerente catena logistica in grado di esprimere una domanda consolidata - spiega Claudio Ricci, C.F.O. dell'Interporto di Nola - e taluni vincoli infrastrutturali rendono, allo stato attuale, ancora non sostenibile sul piano finanziario un servizio su una tratta breve come porto-interporto. La sfida è trasformare e integrare la catena logistica per sviluppare un mercato in equilibrio economico. Tale percorso può avviarsi e consolidarsi velocemente in presenza di un supporto pubblico limitato nel tempo e finalizzato negli obiettivi. Non ultimo sul piano del potenziamento infrastrutturale."

La direzione della società "Interporto Campano" considera, dunque, allo stato il costo del trasporto su ferro non competitivo con la gomma. In più ritiene l'ammodernamento infrastrutturale del porto di Napoli, con la costruzione di un binario di almeno 750



metri per la composizione di treni con più vagoni e locomotiva, condizione essenziale per assicurare nel tempo il collegamento su ferro.

La visita all'Interporto di Nola inizia dagli uffici. Una palazzina moderna, dove ad accoglierci è il Responsabile Relazioni Esterne Daniele Trosino. Ci mostra una piantina del distretto CIS-Interporto-Vulcano di proprietà di un gruppo privato e che da qualche anno ha tra i suoi principali azionisti tre banche: MPS, Unicredit e IMI Intesa San Paolo. Il distretto è costituito dall'Interporto Campano, società dedicata alla "logistica", dal CIS, sistema commerciale destinato alla grande distribuzione e dal Vulcano Buono, progettato da Renzo Piano, per la vendita al dettaglio.

"Il processo di integrazione, racconta Daniele Trosino, si completa nel 2006 con la costituzione della società TIN che gestisce il terminal intermodale e di Interporto Servizi Cargo, impresa ferroviaria, nonché di N.O.I. che è un operatore intermodale, ma che ha come obiettivo la promozione, commercializzazione e gestione del trasporto combinato delle merci".

L'area si estende per 225.000 m² di piazzali, si compone di sette binari per il carico e lo scarico delle merci ed è collegata direttamente alla stazione di Nola Interporto e da lì alla rete ferroviaria nazionale.

"Noi siamo pronti" - afferma Fabrizio Mannato, AD di ISC (Interporto Servizi Cargo) insieme a Giuseppe Sciarbone - ISC ha già svolto questo servizio tra il 2010 e il 2011 e ha un'esperienza specifica sul mercato e sulle condizioni tecniche della sua realizzazione. Noi in quanto impresa ferroviaria dell'Interporto di Nola

siamo naturalmente interessati ad un collegamento stabile porto-interporto.

Per realizzare il collegamento utilizzando il "ferro" è, a nostro parere, indispensabile prevedere un periodo di accompagnamento del "pubblico". Intendiamo dire che il servizio navetta su ferro dal porto all'interporto in affidamento (all'esito di una gara che sarà bandita dall'AdSP), dovrà essere sostenuto con fondi pubblici per un periodo non inferiore ad un triennio, ovvero per il tempo necessario a superare i limiti infrastrutturali del terminale portuale e soprattutto della rete ferroviaria che rendono fortemente diseconomico il servizio".

L'area retroportuale, la struttura di collegamento tra il sistema marittimo, ferroviario, stradale e aeroportuale, è, dunque, predisposta per l'attività di sdoganamento, immagazzinamento e movimentazione della merce. Attività che svolge parzialmente, mancando, per integrare il ciclo dell'intermodalità, l'ottimizzazione della gestione ferroviaria tra il porto di Napoli e l'Interporto di Nola. Si è in attesa, questo emerge chiaramente al termine della nostra visita, che gli attori del processo decisionale (AdSP, Regione Campania e RFI) definiscano tempi e modi per la realizzazione del sistema logistico di Napoli e quindi della Campania.

Determinante sarà la decisione della Regione Campania di sostenere la fase di transizione nel cambio modale tra tutto "gomma" e intermodalità, per favorire un passaggio che richiede un accompagnamento finanziario.





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

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



AGOSTINO GALLOZZI: SALERNO PASSAGGIO FORMALE

Sistema portuale campano: priorità, potenziamento infrastrutturale

di **Emilia Leonetti**

1) Lei è, assieme al Gruppo Grimaldi, il principale operatore del porto di Salerno, molti dei positivi risultati sono dovuti al suo gruppo. Per questo vorrei la sua opinione sui possibili cambiamenti nella operatività dello scalo con l'ingresso dal 1 gennaio 2018 nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale?

"Ritengo che il periodo di transizione dalla vecchia alla nuova governance prevista dalla riforma delle Autorità Portuali sia in effetti già trascorso in maniera complessivamente positiva a partire dall'insediamento del Presidente Spirito e degli organismi che lo affiancano. Si tratta, quindi, a mio giudizio di un passaggio formale in quanto l'ingresso sostanziale si è già verificato".

2) Dare vita al sistema portuale campano a cosa deve portare nel medio periodo? Integrare le attività? Diversificare le tipologie di traffico nei porti di Napoli e Salerno per potenziare i due scali nei settori più forti? Qual è la sua opinione al riguardo?

"Credo che sulle questioni che Lei pone sia già stata

fatta chiarezza sia dal Presidente Spirito che dagli operatori dei tre porti che ricadono nelle competenze della nuova Autorità di Sistema. Non si tratta di integrare le attività o diversificare le tipologie di traffico o, ancora, di specializzare gli scali nei settori più forti. Al contrario: il riferimento principale resta la piena valorizzazione delle diverse identità dei tre porti nell'ottica di salvaguardarne ed ottimizzarne le funzioni. E, nel caso specifico di Salerno, di migliorarne ulteriormente il valore fondante che è e resta la polifunzionalità. Per intenderci meglio, il valore che ha consentito al porto di Salerno di continuare a crescere anche nel corso della gravissima crisi che oggi abbiamo (più o meno) superato. Non, quindi, entrare nel merito delle identità dei singoli porti, ma definire una nuova identità di sistema attraverso l'esaltazione delle individuali specificità, in una strategia che punti alla corretta interpretazione della domanda, dove è il cliente ad essere al centro di ogni dinamica di crescita".

3) Il Presidente Pietro Spirito in questi mesi è più volte venuto a Salerno. Quali sono le priorità di cui



avete discusso?

“Il problema da risolvere preliminarmente è senza dubbio il potenziamento infrastrutturale. Sul tappeto restano tre grandi questioni: il dragaggio di fondali, l'allargamento dell'imboccatura dello scalo ed il collegamento alla rete autostradale attraverso la realizzazione delle gallerie nell'ambito del progetto Porta Ovest. La principale preoccupazione in questo momento è la terribile lentezza e complessità burocratica del nostro Paese. Un cambiamento non solo normativo, ma innanzitutto culturale è indispensabile se vogliamo che l'Italia riprenda a crescere con vigore. E' chiaro che non è pensabile che trascorran ancora molti mesi senza che si dia inizio ai lavori di riqualificazione previsti. Su questo tema si concentra la massima attenzione di tutti gli operatori del porto di Salerno già da diverso tempo. Ed è una battaglia che porteremo avanti in tutte le sedi e con tutte le nostre forze”.

4) In questi anni il suo gruppo, come altri operatori, ha dimostrato di saper attrarre traffico facendo funzionare al meglio le infrastrutture esistenti e puntando su una gestione delle persone e degli spazi ottimale. Ritene che questa sia la “formula” vincente di Salerno o che si debba iniziare a programmare uno sviluppo dello scalo in aree esterne?

“Guardi, anche in questo caso bisogna tenere conto della capacità di gestire in maniera ottimale gli spazi. Ho ascoltato molte volte la declinazione della teoria che Salerno è un porto piccolo e che avrebbe raggiunto la saturazione. La verità è che non esistono porti piccoli o grandi, ma porti che sono capaci di attivare e gestire flussi di movimentazione in linea con la tempistica degli approdi e delle ripartenze in maniera da soddisfare tutti gli attori del processo logistico. A Salerno, per esempio, abbiamo curato nella maniera migliore possibile l'utilizzazione degli spazi e l'organizzazione delle operazioni sulle banchine: non esiste nel nostro terminal un solo centimetro di banchina che non rientri nei processi operativi. Anche grazie ad importanti investimenti nell'informatizzazione degli imbarchi e degli sbarchi. Ma è evidente che una corretta organizzazione della rete retro/portuale – peraltro già avviata in maniera autonoma da diverse aziende senza attendere l'input pubblico – conferisce maggiori potenzialità al porto di Salerno”.

5) Presidente Gallozzi vorrei ritornare sulla riforma

varata poco più di un anno fa. Punta a creare un sistema portuale incentrato sulla logistica e sull'intermodalità (mare, ferro, gomma). Salerno per la sua morfologia chiusa com'è tra mare e montagne, non ha attualmente una rete ferroviaria per il trasporto della merce potrà averla? Come si pensa di affrontare questo che è uno degli aspetti qualificanti la riforma dei porti?

“Anche in questo caso vale la pena riprendere alcune riflessioni già sviluppate in altre circostanze e ampiamente condivise con il Presidente Spirito. E' assolutamente ovvio che i porti siano un anello fondamentale della intermodalità, e certamente Salerno lo è.

Nell'ambito della intermodalità il confronto è tra bi-modalità (mare-gomma) e tri-modalità (mare-ferro-gomma). Anche il questo caso è il cliente, o potremmo dire il mercato, a scegliere in base a considerazioni sulla competitività. Per la tipologia di traffici che afferiscono al porto, inteso come elemento di una rete di “regional port” territoriali, a servizio di una specifica area dell'economia nazionale, non c'è dubbio che la scelta di una intermodalità bimodale sia nettamente più conveniente. La vicinanza delle aree produttive campane, o meglio dell'intero Centro-Sud Italia, che imbarcano a Salerno e la morfologia dei territori dai quali partono le merci, pongono la scelta della trimodalità (nave, terminal portuale, treno, terminal interno, camion e relative doppie movimentazioni) tra le diseconomie che qualsiasi azienda cerca di evitare. Così come è improbabile che la penetrazione verso i mercati del Centro-Europa possa avvenire per ferrovia tramite i porti del Sud, rispetto ai porti del Nord Ovest o Nord Est. E' evidente, però, che attraverso un efficace network retro-portuale si possa mettere in campo una rete intermodale in grado di aumentare il livello di competitività del sistema economico campano”.

6) Traffico croceristico. Anche se non è il suo settore, cosa pensa del calo registrato e che sarà confermato anche per il 2018? Il Commissario Francesco Messineo ha posto al primo punto, l'avvio dei lavori di dragaggio, opera propedeutica all'incremento del traffico croceristico e non solo. In che modo state collaborando o pensate di collaborare? Soprattutto Lei ritiene il traffico croceristico uno dei settori su cui puntare per lo sviluppo dello scalo?

“A questa domanda ritengo di avere già dato una



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

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA

risposta con le riflessioni sviluppate precedentemente. Ribadisco, nell'ambito della polifunzionalità dello scalo, il traffico crocieristico è di fondamentale importanza e va tutelato e promosso allo stesso modo delle altre vocazioni. D'altronde è innegabile la centralità di Salerno rispetto ai maggiori attrattori turistici della regione. Ma è scontato che anche per questo settore è indispensabile la riqualificazione infrastrutturale”.

7) Tornando al suo settore. Quali sono le principali novità per l'anno prossimo? Mi riferisco ad accordi, investimenti, piani di sviluppo nei diversi settori di cui si compone il suo gruppo, partendo dal traffico container per passare al trasporto, allo stoccaggio della merce e per finire alla nautica da diporto.

“Siamo sempre più orientati a continuare nella costruzione di un network internazionale che, avendo come base Salerno, sia in grado di intercettare le opportunità offerte dai grandi cambiamenti in atto nel mondo dello shipping globale. Il 2017 rappresenta il 65° anno di attività del nostro Gruppo ed il 40° del terminal contenitori. Siamo direttamente presenti in Inghilterra da oltre vent'anni ed a metà novembre

festeggeremo i (primi) dieci anni della nostra presenza in Cina, a Shanghai. Dalla fine di settembre operiamo in Turchia, ad Istanbul. Nel 2018 è prevista l'apertura di altre due sedi all'estero. Stiamo portando avanti il piano di potenziamento dei nostri mezzi tecnici all'interno del terminal di Salerno: una prima maxi-gru, in grado di operare le navi porta/contenitori di più grandi dimensioni, è già attiva dalla fine di agosto, altre due gru gemelle entreranno in funzione nel 2018. Il nostro terminal interno, a Castel San Giorgio (SA), è sempre più integrato nel circuito del traffico container. Il porto turistico Marina d'Arechi, che si appresta ad organizzare la cerimonia della posa dell'ultima pietra, ha registrato quest'anno una crescita del 22% nella nautica stanziale e di oltre il 100% nella presenza dei maxi-yachts, confermandosi la più grande infrastruttura per il turismo nautico mai realizzata senza alcun contributo pubblico a fondo perduto. Insomma, continuiamo ad attuare la nostra solita ricetta. Lavorare, lavorare sempre sodo, a testa bassa, senza clamore, come tanti imprenditori nel nostro Paese, circondati da una bellissima squadra di uomini e donne che condividono la stessa visione e la stessa passione”.





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

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



DICHIARAZIONE DI ANTONIO PANNULLO **Sindaco di Castellammare di Stabia**

“In merito alla vicenda che appartiene a Fincantieri, il più grosso apparato produttivo che insiste sul territorio comunale, questa amministrazione ha, sin dal suo insediamento, iniziato a relazionarsi con il Governo Nazionale e Regionale per promuovere le azioni necessarie per favorire interventi strutturali di primo rilievo, che possano rendere competitivo il sito stabiese.

A sostegno della mia tesi c'è l'intervento del Ministro dei Trasporti Graziano Delrio che, in sede di presentazione del Piano operativo dell'Autorità di Sistema Portuale, ha ribadito l'estrema importanza del nostro cantiere.

Tali parole hanno avuto sostanza e concretezza in un incontro tenuto presso il Ministero, unitamente al Presidente dell'Autorità Portuale, in cui è emerso la volontà di istituire un fondo nazionale per il rinnovo della flotta del trasporto pubblico per il mare.

Contestualmente 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 traghetto.

In questa chiave lo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia si riapproprierebbe di una missione industriale che consentirebbe un lungo respiro, al netto delle commesse che assicurano il lavoro fino al 2020.

Siamo impegnati, inoltre, per rilanciare gli chalet sul lungomare, che saranno nuovamente insediati attraverso un bando di assegnazione gestito dall'Autorità portuale sotto l'egida della Prefettura. L'Amministrazione ha contribuito in maniera sostanziale alla redazione del bando suggerendo una serie di misure che eviteranno il perpetrarsi di fenomeni di “monopolio” vissute per anni e che ha destato molte perplessità anche in sede giudiziaria. Il quartiere, adiacente all'area portuale, sarà oggetto di una riqualificazione che, oltre ad Antiche Terme e Caserma Cristallina, prevede l'abbattimento dei silos e la creazione di una grande piazza a mare correttamente funzionale e strutturata”.





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ

ALBERTO BALDI, ARTURO CAPASSO, BIANCA D'ANTONIO, MARIANO D'ANTONIO
MASSIMO DEANDREIS, ENNIO FORTE, PIETRO GARGANO, ADRIANO GIANNOLA
PAOLO GIORDANO, AMEDEO LEPORE, UMBERTO MASUCCI, ERNESTO MAZZETTI
GHERARDO MENGONI, GIUSEPPE MORICOLA, SILVIO PERRELLA, NICOLA SPINOSA

NAPOLI PORTO la nuova città

prefazione di
Pietro Spirito

a cura di
Piero Antonio Toma



Guidaeditori

LA PREFAZIONE AL LIBRO "NAPOLI PORTO. LA NUOVA CITTÀ" del Presidente Pietro Spirito

LA GRANDE FRATTURA TRA PORTO E CITTÀ. Una cucitura necessaria per lo sviluppo

Le ragioni del libro

Il 5 dicembre del 2016 è nata l'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale: i principali porti della Campania esprimono ora una *governance* unitaria. Sin da quando è iniziata questa avventura, ho pensato che uno dei grandi temi che mi erano affidati era quello di ricucire diverse storie e diverse identità: il rapporto inutilmente competitivo tra i porti di Napoli e Salerno, la grande frattura tra porto di Napoli e città metropolitana, l'isolamento di Castellammare di Stabia. Fare sistema insomma, passando da un nome ad una pratica. Proprio per questo motivo, mi sono convinto che la sfida era innanzitutto di carattere culturale. La ragione di questo libro sta tutta nella idea che le azioni gestionali, non supportate da forti convincimenti radicati nella società istituzionale e civile, sono destinate ad essere inadeguate, o effimere. Da qui l'idea di affidare ad un curatore, Piero Antonio Toma, che bene conosce il porto e la storia di Napoli, una raccolta di scritti affidati ad intellettuali e giornalisti partenopei, per interrogarci tutti assieme sulle cause che hanno determinato un distacco forte tra il porto e

la città. Insomma, cominciare a fare sistema, toccando una delle questioni necessarie per realizzare una forte piattaforma dei porti campani, è possibile se si avvia un lavoro collettivo di collaborazione tra istituzioni, operatori economici, società civile. In un mondo di interdipendenze crescenti, solo fare rete consente di generare il valore aggiunto necessario per azionare leve di trasformazione.

Nel Mezzogiorno fra innovazione e immobilismo, prevale finora il secondo

Nella vita economica e sociale dell'Italia meridionale, precedentemente alla formazione dello Stato unitario, sono stati diversi i momenti nei quali si sono determinate profonde riforme del sistema portuale del Mezzogiorno, coinvolgenti anche il ruolo del porto di Napoli, nel rapporto tra territori, economia e mare. Se ne parla in molti scritti del libro.

Una delle principali caratteristiche di questi cambiamenti è però costituita dalla concentrazione temporale nella quale sono racchiuse le diverse e



sporadiche fasi di trasformazione, poi seguite da lunghi periodi di trascuratezza e di abbandono. Questo sembra essere il tratto comune di una storia portuale complessa, che ha visto improvvise accelerazioni ed incisive innovazioni poi, purtroppo, non sostenute da una adeguata capacità di mantenimento delle stesse nel corso del tempo. La mancanza di costanza e perseveranza nel perseguimento di disegni riformatori a tutela dell'interesse generale costituisce una delle caratteristiche negative, endemica nella storia dell'evoluzione del sistema portuale napoletano. Si tratta, purtroppo, di un elemento comune a molti degli aspetti caratteristici della evoluzione economica e sociale di Napoli, e dell'intero Mezzogiorno d'Italia. Non a caso Benedetto Croce ha scritto: "Napoli è un paese in cui è impossibile promuovere il pubblico interesse senza rimetterci il cervello o la salute" [1].

Anche la storia del porto di Napoli conferma un deficit di sviluppo

Ostinatamente, questo libro vuole essere una testimonianza di diversi pareri, per gettare un ponte tra porto e città, oltre che per interrogarsi sulle ragioni che hanno determinato una frattura ampiamente riconosciuta, ma molto poco interrogata. Questo tratto di storia patria – la difficile costruzione di un percorso per la tutela degli interessi collettivi e la mancanza di ponti indispensabili per superare fratture spesso mai sanate – costituisce uno dei fattori determinanti alla base del deficit di sviluppo sociale ed economico del Mezzogiorno.

Lo sfruttamento dell'emigrante

Il recupero della memoria è parte integrante nella costruzione di un ponte tra porto e città. Giuseppe Moricola ci ricorda il ruolo giocato dal porto nella lunga e dolorosa stagione della emigrazione, proprio mentre oggi i nostri porti sono luogo anche delle migrazioni inverse dai Paesi del Nord-Africa. Il porto di Napoli ha giocato un ruolo primario nella stagione lunga della emigrazione italiana, con oltre i due terzi del totale delle partenze.

Vale la pena di ricordare, perché suonano sinistramente attuali, in altri contesti, le dure parole di Filippo Turati, nel 1911: "A Napoli, più che altrove, si è acuita questa industria dello sfruttamento dell'emigrante. E' cosa nota come nelle locande si accentra quel lavoro degli scugnizzi, dragomanni che si impadroniscono delle valigie dell'emigrante per poi condurlo dal medico che deve guarirlo delle malattie che ha e di quelle che non ha, dalla monaca che gli dà l'abitino o la medaglietta benedetta contro il mal di mare, dall'assicuratore che gli dà un pezzo

di carta contro i rimpatri forzati, o dall'imbroglione che gli dà un pezzo di carta ugualmente senza valore facendoglielo credere un vaglia del Banco di Napoli". E il costo del viaggio in terza classe, in condizioni davvero umilianti, era pari ad anno di lavoro.

Il rapporto di mutuo condizionamento fra centri produttivi ed attività marittime

Silvio Perrella, affrontando il tema del rapporto tra letteratura e porto di Napoli, coglie un elemento centrale che sta alla base dei ragionamenti attorno ai quali ruota il nostro libro: "Dire porto è dire città. Cioè significa strade, piazzuole, depositi, incroci, piccole trattorie, bar, palazzi circostanti. In una parola, significa Quartiere. Il Quartiere Porto a Napoli si è andato dissolvendo".

Ora si apre una grande sfida, dopo decenni nei quali si è andata allargando la frattura, che non sta solo nell'immaginario collettivo, ma anche nella configurazione urbana, per come si è andata evolvendo. "Il Grande Cantiere della Metropolitana si deve saldare con il Grande Cantiere del Porto, quest'ultimo lasciato in disarmo per troppo tempo. Perché la Città abbia un reale rapporto con il mare di Porto devono diventare un solo Cantiere".

Mariano D'Antonio ci ricorda che è mancato un coordinamento operativo tra le istituzioni, mentre è assolutamente indispensabile un approccio sistemico. Questo lavoro di cucitura, in assenza di un approccio istituzionale indispensabile, è stato svolto – tra gli altri – dal Propeller di Napoli: ce lo sottolinea Umberto Masucci, che ricostruisce la storia e le battaglie svolte negli anni recenti. Tornando al saggio di Mariano D'Antonio, il suo approccio metodologico – basato sulle matrici intersettoriali – pone in evidenza il rapporto di mutuo condizionamento tra tessuto produttivo ed attività marittime.

Prima di allargarne il perimetro, occorre dimostrare l'efficienza della nuova istituzione portuale

La netta differenziazione tra un lungomare occidentale a carattere paesaggistico e un lungomare orientale infrastrutturato costituisce uno degli assi di riflessione che caratterizzano il saggio di Paolo Giordano. A fare da perno tra questi due elementi sta il Molo Beverello, che fronteggia la zona monumentale della città. Si tratta di un vero e proprio laboratorio di progettazione architettonica, racchiuso tra la realizzazione della nuova stazione della metropolitana ed i progetti di adeguamento del waterfront portuale, con la costruzione della nuova stazione marittima per il traffico del Golfo, la realizzazione del Museo del mare e della migrazione, la nuova sede della università Parthenope (con



Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ

il parere contrario di Ennio Forte, e ne parleremo nei mesi prossimi). Proprio Ennio Forte ci richiama alla necessità di concentrare l'attenzione anche sul traffico passeggeri lungo la costa, tra i due Golfi di Napoli e di Salerno, consigliando la totale separazione nelle navigazioni di interesse locale, per evitare tempi di percorrenza davvero insopportabili dal punto di vista del servizio offerto. Nella logica di rafforzare e completare l'identità del sistema portuale campano, Ennio Forte consiglia di includere nell'Autorità anche i porti di Torre Annunziata e di Pozzuoli. Sono completamente d'accordo dal punto di vista concettuale (ed aggiungerei anche Sorrento ed Amalfi), ma bisogna prima che sia dimostrata l'efficienza della nuova istituzione, che deve guadagnare credibilità ed autorevolezza. Allargare il perimetro senza aver prima messo in campo le risposte che danno il senso di una robustezza adeguata sarebbe un errore per il sistema portuale della Campania.

Lo sviluppo dei traffici marittimi si orienta sia all'est asiatico sia all'ovest americano

Massimo Deandreis ci ricorda che il Mediterraneo è un mare in cui già circola il 20% del totale del traffico marittimo mondiale. Nel segmento del trasporto di containers, tra il 1995 ed il 2016, si è registrata una crescita del 434%. La rete dei collegamenti che abbraccia il mare nostrum si sta infittendo. La Cina, attraverso la Cosco, sta realizzando investimenti per 1,5 miliardi di euro nel porto del Pireo, che presenterà da ottobre 2017 una capacità pari a 6,4 milioni di containers all'anno. Proprio il porto greco costituisce lo snodo attraverso il quale le piattaforme portuali campane sono collegate alla Via della Seta. Ma non bisogna guardare solo alle connessioni cinesi. Il raddoppio di Panama, come quello di Suez, costituisce una innovazione infrastrutturale strategica, spesso sottovalutata. Verso le Americhe i porti della Campania, proprio recentemente, cominciano ad essere maggiormente connessi. Napoli ha due collegamenti diretti di Maersk Line, il primo armatore del mondo, da e per gli Stati Uniti e per il Messico, mentre Salerno è collegata due volte alla settimana, con "The Alliance" ed "Ocean Alliance", al porto di New York.

Il grande potenziale marittimo di Napoli e Salerno

La forza della Campania dal punto di vista marittimo

sta nel suo retroterra industriale: nel 2016 il 54% dell'import-export campano ha viaggiato via mare (contro il 37% dell'Italia). Inoltre, la Campania è una delle regioni più internazionalizzate del nostro Paese, collocandosi al settimo posto della classifica nazionale per totale import-export delle merci complessivamente scambiate nel mondo, ed essendo la prima nel Mezzogiorno. Oltretutto con una bilancia commerciale in pareggio, unica tra le regioni meridionali, che registrano invece pesanti disavanzi. E questo, anche dal punto di vista logistico, è un dato importante, perché, oltre a dare segno di sostenibilità al tessuto regionale, costituisce un fattore di bilanciamento dei traffici. E la nostra posizione geografica ci mette nella condizione di essere perno del mar Tirreno per le merci che arrivano e partono per l'Occidente. Napoli e Salerno nel 2016 hanno movimentato assieme 35,6 milioni di merci (pari al 7,4% del totale nazionale), con punte significative per entrambi i porti nel traffico ro-ro, nel quale sono rispettivamente al sesto ed al quinto posto in Italia.

Inoltre, la Campania possiede una dotazione notevole nel segmento della nautica da diporto, con oltre 14.600 posti barca; è terza per numero (483) di posti barca destinati alle unità da diporto superiori a 24 metri, vale a dire per i grandi yacht, con potenzialità di sviluppo molto rilevanti, considerato che il 75% delle imbarcazioni di questa classe si muovono nel Mediterraneo.

Il futuro della strategia energetica e della cantieristica

Amedeo Lepore ci ricorda due elementi fondamentali per il futuro del sistema portuale campano: da un lato la strategia energetica e dall'altro il futuro della cantieristica. In assenza di decisioni su questi due fronti primari, è difficile che un sistema portuale possa essere competitivo su scala globale. L'adeguamento energetico è base per realizzare una piattaforma di "green port", richiamata in tutte le scelte di politica comunitaria e nazionale, oltre che nelle decisioni di rinnovamento delle flotte da parte degli armatori. La modernizzazione della cantieristica, sia nella parte di costruzione di nuove navi, sia nella parte di riparazione industriale, connota ogni sistema portuale che voglia radicare la presenza dei principali armatori.

Le grandi opere del primo '900, dal Mercato Ittico alla Stazione Marittima

Purtroppo, come affermato nel paragrafo iniziale, agli



spunti positivi di riforma e modificazione che hanno puntellato, sporadicamente, l'evoluzione portuale non si è riusciti a dare continuità e sistematicità nel tempo, per cui il porto di Napoli, sinora, non ha conquistato un ruolo duraturo di traino per la comunità economica e sociale del territorio campano che, sicuramente, gli dovrebbe competere. La crescita avvenuta nel corso del Novecento, che ha spostato il baricentro dalle merci ai passeggeri soprattutto per i grandi flussi di emigrazione, è punteggiata anche di episodi architettonici di grande valore architettonico. Nel ventesimo secolo, il porto cerca di stare al passo con i tempi del cambiamento di paradigma. Viene, innanzitutto, realizzata su progetto di Luigi Cosenza, nel 1928 il Mercato Ittico; inoltre, su progetto di Cesare Bazzani, nasce la nuova Stazione Marittima nel 1936, per innalzare la qualità dei servizi per il traffico passeggeri di lunga percorrenza e, infine, nel 1948, l'edificio dei Magazzini Generali, seppur con una configurazione dimezzata rispetto al progetto originario di Marcello Canino.

Con la guerra l'inizio della separazione fra città e porto

Con la Seconda Guerra Mondiale, il porto subisce le conseguenze dei bombardamenti degli Alleati: resta nella memoria collettiva l'esplosione della Caterina Costa, il 28 marzo 1943, ed una serie di bunker in cemento armato dalla forma archetipale a capanna che testimoniano gli anni tragici del secondo conflitto mondiale. Per molti, è questo episodio a segnare in modo definitivo, la frattura tra porto e città.

Successivamente alla conclusione del secondo conflitto mondiale, il porto è luogo strategico per la ricezione degli aiuti derivanti dal Piano Marshall, ed assume una funzione militare dovuta alla presenza della base Nato. Comincia a scavarsi, in maniera ancora più accentuata rispetto ai primi decenni del ventesimo secolo, un profondo solco tra porto e città. Non è un fenomeno solo napoletano. "Oggi le aree portuali si sono definitivamente separate dai centri urbani, acquisendo una autonomia che non troviamo nelle città del passato ... La nuova identità del porto è tuttavia incomprensibile senza una riflessione sul distacco delle aree portuali dalla struttura urbana"[2].

Occorre costruire una cerniera fra spazi portuali e funzioni urbane

Molte città portuali, a partire dagli Anni Ottanta

del secolo passato, hanno avviato una riflessione sul nuovo rapporto che va ricostituito tra tessuto metropolitano e sistema portuale. Frutto di questo dibattito sono state profonde trasformazioni dei waterfront, come è accaduto ad esempio, per stare ad aree territoriali limitrofe, nei casi di Barcellona, Marsiglia, Genova. Siamo di fronte alla necessità di governare un confine mobile. "È possibile osservare il processo di separazione tra città e porto descrivendolo come una vera guerra di posizione tra i due sistemi ... da un lato la città, che tende ad appropriarsi dell'ambito portuale, dall'altra il porto, alla costante ricerca di spazi funzionali alle crescenti innovazioni tecnologiche e logistiche"[3]. Gestire il confronto come un conflitto non reca vantaggio né alla città né al porto. L'effetto consiste nella paralisi delle decisioni su entrambi i versanti, che conduce da un lato ad un processo di decadimento nella qualità delle infrastrutture portuali e dall'altro ad un ingessamento della città nel suo essenziale rapporto con la risorsa mare, elemento sempre più strategico, con la globalizzazione, per essere competitivi nel mondo.

Va costruita, di conseguenza, una cerniera capace di reinterpretare i bisogni del nostro tempo, tale da assicurare al tempo stesso la modernizzazione degli spazi portuali e l'accesso intelligente di funzioni urbane, per far traspirare città e porto in un biunivoco rapporto di sviluppo.

[1] Benedetto Croce, "Taccuini e lettere. 1917-1926", Volume II, Laterza, p. 294

[2] Rosario Pavia, "I porti delle città", in Rosario Pavia e Matteo Di Venosa, "Waterfront. Dal conflitto all'integrazione", List, 2012, p. 14

[3] Matteo Di Venosa, "L'interfaccia come filtering line", in Rosario Pavia e Matteo Di Venosa, "Waterfront. Dal conflitto all'integrazione", List, 2012, p. 52