



PORTI CAMPANI **IN RETE**

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



La mia agenda per gli scali di **Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia**

intervista **Pietro Spirito**, primo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale



L'INTERVISTA



PIETRO SPIRITO: la mia agenda per gli scali di **Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia**

Di Emilia Leonetti

Con l'intervista al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale inizia la pubblicazione del primo numero della newsletter "Porti Campani in Rete". Il Presidente traccia alcune delle linee guida del suo governo dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. La volontà di valorizzare le differenze esistenti tra i tre scali in un'ottica di graduale integrazione. L'impegno, nell'attuazione della nuova legge sui porti, per migliorare l'uso degli spazi demaniali dati in concessione. L'obiettivo di dare avvio, entro l'estate, ai lavori di dragaggio e alla riorganizzazione del waterfront. Una sorta di agenda dei porti che scandirà nei prossimi mesi il suo mandato al Vertice dell'AdSP.

1) Presidente, partiamo da una considerazione generale: quali sono i principali cambiamenti che intende apportare nel governo delle aree portuali di Napoli, Salerno e Castellammare?

"Il primo elemento è definire regole che valorizzino da un lato le singole identità, generando, dall'altro, gli aspetti legati al potenziale di valore aggiunto del sistema portuale campano. E' chiaro che tutto ciò avverrà gradualmente, non solo perché non esiste bacchetta magica, ma anche perché non è opportuno accelerare percorsi che devono maturare nel mercato, negli ope-

ratori e da parte delle istituzioni.

In particolare, Napoli e Salerno devono mantenere le funzioni di porti regionali multipurpose: Napoli esprime una forte identità legata al traffico passeggeri per le isole e al traffico crocieristico. In questo mercato è indispensabile effettuare gli investimenti in grado di elevare la qualità dell'accoglienza al molo Beverello e nell'area del waterfront. Per il traffico commerciale è strategico adeguare i fondali e aumentare per questa via la capacità attrattiva di Napoli.

Per Salerno si tratta di attuare il piano dragaggi all'im-



boccatura del porto per l'ingresso e l'attracco di navi di maggiori dimensioni, sia nel segmento del traffico crocieristico e sia in quello commerciale. Castellammare di Stabia ha una sua identità rappresentata da due anime: industriale, con Fincantieri, e turistica, rappresentata dal diportismo di mega e giga yacht."

2) Uno degli aspetti su cui la riforma dei porti in-nova è il sistema delle concessioni. In che modo? Quali le novità che nel medio periodo saranno in-trodotte?

"Il primo punto sul quale occorre lavorare consiste nell'armonizzazione delle strutture giuridiche delle concessioni, tenendo conto di quanto sarà previsto dall'Autorità di regolazione dei trasporti, sui criteri di accesso alle infrastrutture portuali. Altro aspetto riguarda le concessioni in essere con l'esame dei piani d'impresa. Bisogna evitare che vi siano sottoutilizzazioni rispetto alle capacità delle infrastrutture. Abbiamo, per questo, avviato da gennaio un confronto con tutti gli operatori del porto di Napoli, che contiamo di concludere per il mese di aprile. Successivamente assumeremo le decisioni che si renderanno necessarie."

3) La riforma punta a costruire il sistema portuale incentrato sull'integrazione intermodale e sulla connessione agli interporti. Quali sono i passaggi necessari per dare corso all'integrazione e alla creazione di un sistema logistico campano?

"La situazione dei due principali porti dell'AdSP è differente. Napoli dispone di una rete ferroviaria interna collegata all'infrastruttura nazionale. Per Napoli si tratta di utilizzare la capacità esistente, che consentirebbe di effettuare, da e verso gli interporti di Nola e Marciánise, cinque coppie di treni al giorno per sei giorni. Dico consentirebbe, perché attualmente non si fa neanche un treno. Stiamo lavorando ad un accordo di programma con RFI per individuare la capacità esistente. Una volta definito l'accordo di programma con RFI avvieremo una manifestazione d'interesse e poi una gara per l'assegnazione del servizio ad un'impresa ferroviaria.

Salerno non dispone di un collegamento alla rete ferroviaria e non ha alle spalle un retroporto. Fino ad oggi ha prevalso una logica individuale e di mercato. Con il Comune di Salerno va avviato un confronto per individuare un'area retroportuale che possa fungere da spazio di stoccaggio e movimentazione della merce proveniente dallo scalo."

4) Parliamo dei punti di forza dell'economia portuale dello scalo di Napoli: traffico container e traffico passeggeri. Come sta procedendo? Mi riferisco in particolare al piano dragaggi per il settore container e al progetto del waterfront per l'area passeggeri.

"Passeggeri e container sono segmenti centrali per lo scalo partenopeo, ma lo sono anche il polo energetico presente nell'area della Darsena Petroli e





L'INTERVISTA



quello delle merci alla rinfusa. Il traffico container rappresenta il 25% dei volumi di traffico che si svolgono nei porti. Il piano "dragaggi" riguarda l'intero fronte del porto, dalla Diga Foranea al molo San Vincenzo. Sarà, dunque, un lavoro fondativo per l'intero scalo. Venendo al settore passeggeri, è prioritario riorganizzare il waterfront, vale a dire l'area compresa tra il San Vincenzo e Calata Porta Massa. Procederemo per fasi: la prima fase è la realizzazione di una nuova Stazione Marittima al molo Beverello, di cui forte è l'esigenza anche per l'elevato numero di passeggeri per le isole (6 milioni); la seconda fase è la ristrutturazione degli ex Magazzini Generali, da destinare al Museo del mare e ad attività didattiche della Università Parthenope. Il nostro intento è integrare il porto alla città, arricchendo di funzioni urbane le aree del porto contigue al centro cittadino"

5) L'anno 2017 dovrebbe essere un anno difficile per il settore croceristico, prevalentemente per la crisi geopolitica in atto nell'area del Mediterraneo. Come sarà affrontata?

"Le compagnie da crociera programmano due anni prima la loro attività. Certo nel 2017 vi sarà un calo di croceristi, considerato che la pianificazione è stata ef-

fettuata nel 2015. Dobbiamo lavorare per invertire la rotta dovuta alle turbolente vicende del Nord Africa e al fatto che il prodotto "Napoli" va ripensato. Abbiamo avviato un confronto con le compagnie da crociera, con i tour operator e con le Istituzioni, anche quelle culturali, per creare nuove offerte turistiche capaci di valorizzare la città e la sua provincia."

6) A che punto è l'istituzione della "zona economica speciale"?

"Stiamo lavorando con la Regione Campania e con il Governo per costituire la ZES intorno ai tre porti dell'Autorità. Lo scopo è spingere, attraverso incentivi economici e fiscali, le imprese a investire nelle aree "zes". In questo modo favoriremmo, com'era decenni fa prima delle deindustrializzazioni, nelle zone limitrofe ai porti, la nascita di funzioni e attività industriali, ovviamente in una logica contemporanea, con i requisiti richiesti dalla competitività globale del settore manifatturiero. Sarebbe un passaggio importante per il nostro sistema portuale e per il Mezzogiorno. Sarebbe anche una sfida, visto che saremmo i primi in Italia. Mentre nel mondo esistono 4.500 "ZES" e in Polonia 14, in Italia neanche una."





ATTUALITÀ



PIANO DRAGAGGI nei porti di Napoli, e Salerno

I porti di Napoli e di Salerno sono in attesa dell'avvio dei lavori di dragaggio dei fondali. Si tratta di interventi decisivi per rilanciare i traffici nei due scali e per mantenere i livelli sin qui raggiunti soprattutto nei segmenti del traffico container e crocieristico. Le dimensioni, infatti, delle navi di nuova generazione richiedono fondali più profondi, per cui diventa indispensabile rimuovere i fanghi sedimentati lungo le banchine delle aree portuali.

1.306.736 m³ è il volume complessivo da dragare nel porto di Napoli, 2 milioni circa di m³ il volume complessivo per il porto di Salerno. I costi degli interventi sono di 18 milioni per lo scalo salernitano e di 45 milioni di euro per quello napoletano. Tempi di durata dei lavori dal momento dell'apertura dei cantieri: 690 giorni per Napoli, otto mesi per Salerno. Al termine dei lavori le banchine del porto di Napoli raggiungeranno mediamente i 15/16 m. di profondità, quelle del porto di Salerno 13,40 m. di profondità.

La differenza dei costi e dei tempi dipende dalla diversa procedura di dragaggio prevista nei due scali assieme alla modalità con cui il materiale, una volta dragato, verrà conferito: nella cassa di colmata della nuova dar-

sena di levante, attualmente in corso di ultimazione, per quanto riguarda Napoli, con l'immersione in mare, in aree al di fuori della piattaforma continentale, a circa 8 miglia nautiche dall'imboccatura del porto e ad una profondità di circa 200 m., per Salerno.

Entrambi i lavori rientrano nel Grande Progetto Porti di Napoli e Salerno della Regione Campania e sono finanziati con fondi UE/programmazione 2015-2020.

L'inizio dei lavori è prevista per giugno 2017 per lo scalo partenopeo, mentre per quello di Salerno occorre completare la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (valutazione impatto ambientale) sul progetto di gestione dei sedimenti dragati, come prescritto dal



provvedimento di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente ai fini dell'autorizzazione dello sversamento a mare e adeguare il progetto definitivo alle prescrizioni e osservazioni del Provveditorato opere pubbliche. Una volta ottenute le autorizzazioni previste, l'Autorità di Salerno potrà mettere a gara il progetto definitivo.

Per Napoli la fase delle autorizzazioni è da tempo completata ed è in corso la valutazione delle offerte tecnico-economiche presentate da 12 imprese rispetto alle 21 che avevano fatto pervenire la ma-

nifestazione di interesse al bando di gara "Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante" del 27-9-2016.

La Commissione di gara che dovrà valutare le offerte tecnico-economiche si è insediata il 13 marzo 2017 e avrà, come stabilito nella delibera del 20 febbraio 2017, 75 giorni, a far data dal giorno dell'insediamento, per completare il lavoro di esame delle offerte con relativa aggiudicazione della gara di appalto.





ATTUALITÀ



POT 2017-2019 **nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia**

Con l'approvazione del Piano Operativo Triennale 2017-2019 da parte del Comitato di Gestione dell'AdSP del mar Tirreno centrale, il porto di Salerno aggiunge un importante tassello al programma di sviluppo e potenziamento delle sue banchine e dei suoi traffici.

73 milioni di euro è l'importo destinato prevalentemente al dragaggio dei fondali, al completamento dei lavori di costruzione di nuovi collegamenti viari, alla costruzione di un terminal traghetti e ad una serie di interventi finalizzati all'ammodernamento delle infrastrutture dello scalo salernitano.

Per il porto di Castellammare di Stabia, il POT pianifica l'attività in due direzioni principali: il diporto legato ad imbarcazioni di grandi dimensioni e la ripresa dell'industria della cantieristica grazie alla presenza di Fincantieri, società leader in Italia nella costruzione di navi. L'idea è valutare con la società la costruzione di un bacino di carenaggio per la riparazione delle navi.

Il POT, inoltre, prevede un piano di dragaggio dei fondali con un impegno di spesa che si aggira intorno al milione di euro.

La decisione di puntare sui mega yacht è anche dovuta alla posizione geografica di Castellammare di Stabia, vicina ai siti archeologici di Pompei e Ercolano, alla Penisola Sorrentina, luoghi fortemente attrattivi dal punto di vista turistico. Per questo nel POT si individua la necessità di realizzare una Stazione Marittima (riqualificando un edificio esistente) che dovrebbe essere a carico della società concessionaria della banchina "Marinella" già dedicata all'attracco di mega yacht. In generale l'obiettivo è migliorare la funzionalità delle banchine e dei servizi a terra.

Per lo scalo parte partenopeo, infine, ammonta a 141 milioni il piano di investimenti. Tra le opere ritenute di primaria importanza per Napoli vi sono il piano dei dragaggi, il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario.

Il documento è scaricabile al link:

[**POT 2017-2019**](#)



PUBBLICAZIONI



Presentati alla Stazione Marittima il libro di **SERGIO BOLOGNA** e di **ANDREA BOITANI**

Tempesta perfetta sui mari

Il Presidente Pietro Spirito, assieme a Francesco Nerli e a Fabrizio Vettosi, ha presentato lo scorso 3 marzo alla Stazione Marittima l'ultima fatica letteraria di Sergio Bologna.

Titolo del libro ***“Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza locale”***.

Il saggio affronta un tema poco trattato nella pubblicistica marittima, quello del mercato finanziario e degli investimenti in naviglio, che rischia di trascinare nel baratro istituti finanziari e centinaia di operatori. Il motivo è la rincorsa al gigantismo navale che ha in questi ultimi dieci anni segnato le scelte d'investimento degli armatori e dei Governi con la costruzione di terminal destinati alle portacontainer di ultima generazione.

Il caso del fallimento della compagnia coreana Hanjin ha fatto emergere la problematica colta da Sergio Bologna, per denunciare la degenerazione del sistema e per spingerci a percorrere nuove strade.

Sette luoghi comuni sull'economia

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale ha organizzato la presentazione, sempre alla Stazione Marittima, martedì 4 aprile, del saggio dell'economista Andrea Boitani ***“Sette luoghi comuni sull'economia”***. Con il Presidente Pietro Spirito e con l'autore ne hanno discusso: Bruno Discepolo, Adriano Giannola, Riccardo Mercurio, Rocco Giordano.

“Il problema è l'euro”, “è tutta colpa delle banche”, “bisogna fare le riforme”, “le banche centrali pensano solo all'inflazione”... Chi non ha letto o ascoltato molte volte queste frasi sui giornali, nei talk show, all'interno delle istituzioni nazionali e internazionali? Si tratta di una serie di luoghi comuni che, ripetuti acriticamente, diventano mantra, assiomi indiscutibili, verità univoche, scientifiche. Federico Caffè sosteneva che «liberarsi dalla suggestione delle affermazioni che finiscono per essere accettate per il solo fatto di essere ripetute non è una cosa agevole». Fine del libro è proprio questo: smontare, spiegare e liberarsi da sette luoghi comuni sull'economia contemporanea.