



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

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

ANNO 2018 | **N.2**
febbraio 2018



PORTI CAMPANI **IN RETE**

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



SYLVIAN BELLENGER: LO SGUARDO SULLA CITTÀ DAL SITO REALE DI CAPODIMONTE

Il racconto di Napoli del Direttore del Museo



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



Il numero di febbraio si apre con un'intervista al Direttore del Museo di Capodimonte, Sylvian Bellenger. Da questo numero, infatti, inauguriamo una pagina dedicata alla cultura e alle connessioni con il mondo portuale. Mario Calabrese, Assessore alla Mobilità del Comune di Napoli fa il punto sulle opere in corso e sui collegamenti con l'area portuale. A seguire un articolo sul terminal TFG dedicato al traffico container e merci varie. Infine due box: uno sulla gara degli chalet a Castellammare di Stabia e uno sui terminal in concessione alla società Grimaldi a Salerno.

SYLVIAN BELLENGER: LO SGUARDO SULLA CITTÀ DAL SITO REALE DI CAPODIMONTE. Il racconto di Napoli del Direttore del Museo

di **Emilia Leonetti**

Incontrare Sylvian Bellenger è un'occasione importante per tante ragioni. La prima è la sua naturale cortesia verso l'ospite, la seconda è la disponibilità a raccontare la sua esperienza alla direzione del Museo della città, come ama definire Capodimonte. La terza è l'intelligenza, l'apertura ad una visione internazionale del museo e del suo rapporto con la città. Aggiungo una quarta ragione: il suo sguardo sempre attento sull'interlocutore, profondo come può esserlo quello di chi è allenato a osservare, a entrare nella descrizione del mondo attraverso un quadro, uno spazio, un'opera d'arte. Pensavo che avrebbe dedicato poco tempo alla nostra intervista. È durata quasi due ore.

1) Direttore Sylvian Bellenger, partiamo dal Museo e dal suo rapporto con i cittadini. Quale funzione deve, a suo parere, svolgere un Museo? E' sufficiente essere centro di mostre? Talvolta di eventi?

"Devo precisare che un museo e una collezione sono due concetti distinti. Nel nostro secolo esistono musei senza collezioni, che organizzano solo mostre, che

spesso comunicano emozioni, informazioni, sentimenti non necessariamente legati ad un'opera d'arte. Un esempio di quanto affermo sono le Kunsthalle in Germania, in cui si tengono solo mostre. Negli Usa, a Forthworth (Texas), è stato costruito un edificio spettacolare destinato a museo e che solo dopo ha attratto i collezionisti, che hanno donato opere per



l'edificio. Noi, nel vecchio continente, abbiamo la chance di possedere un patrimonio di opere d'arte unico al mondo. Capodimonte ha una collezione leggendaria, una delle principali in Italia.

Siamo un museo unico, che, grazie alla collezione Farnese, illustra l'arte dal 300 ad oggi. Nel 1979 il museo, grazie a Raffaello Causa e Lucio Amelio, ospitò la prima mostra d'arte contemporanea. Siamo in un museo di rilievo internazionale, che esprime l'arte italiana al più alto livello, con opere che si trovano in tutti i libri d'arte. Aggiungo che Napoli, dall'epoca degli Angioini in poi, è sempre stata una città in cui sono passati artisti di primario livello mondiale, da Giotto a Caravaggio. Gli artisti hanno inciso sull'arte della scuola napoletana e, a loro volta, ne sono stati influenzati. Questo mi porta alla sua domanda: un museo è non solo la memoria, è anche l'attualità di una città. Ora, dopo La riforma del Ministro Franceschini, dobbiamo parlare anche del bosco. La riforma ha consentito di riunificare il sito reale al bosco, il più grande parco urbano d'Italia: 134 ettari con un muro di cinta di 6 km. Quattro volte il giardino di Boboli di Firenze. Se poi consideriamo l'area dedicata al museo, abbiamo 126 gallerie, gli Uffizi 66, Brera 37. A Napoli siamo sempre nella dismisura. Fa parte dell'identità napoletana. E la Reggia riflette la dismisura. Dico questo per insistere sul fatto che un museo è lo specchio della città.

Tornando al bosco, è stato creato dalla volontà della dinastia borbonica. Gli alberi, ora che sono gestiti dalla direzione del Museo, sono considerati come opere d'arte, li studiamo, li classifichiamo come per le opere d'arte. Capiamo così che vengono da tutte le parti del mondo. Perché? Perché Napoli è un grande porto, ed è sempre stata una città internazionale. Il bosco riflette l'identità della città. Un museo funziona quando una città lo riconosce come suo. Per questo il mio primo gesto, quando sono arrivato nel novembre 2015, è stato riaprire il belvedere, tagliando la siepe che da 15 anni impediva la vista della città."

2) Insistendo, dunque, sul museo specchio della città. Qual è il legame con i cittadini? In che modo sta operando?

"Napoli non sente in maniera sufficiente questo legame. E' una distanza mentale. La frattura risale agli anni 70-80 del secolo passato quando i musei erano delle collezioni appannaggio di studiosi e di un élite sociale.

La nostra missione è certamente quella di essere luogo per studiosi e per élite, ma è anche quella di

essere, attraverso l'arte, uno spazio di civiltà e di civismo. L'educazione non è solo della storia dell'arte. Quando accompagno i ragazzi delle scuole nelle visite, insegno loro a guardare, a interrogare l'immagine, a valutare il sistema dei colori. L'educazione visuale serve per diventare persone attente agli altri, sensibili verso l'umanità e verso il mondo. Anche per il bosco ho prima osservato in che modo venivano usati gli spazi. Ho visto che imperava l'anarchia.

Non c'era un regolamento. L'anarchia non è solo disordine, è la legge del più forte. Difendere l'anarchia è difendere un'assenza di giudizio, difendere chi prevarica. Per questo abbiamo scritto un regolamento, e ora il bosco è disciplinato. Ci sono gli spazi per i bimbi, per grandi e per piccoli cani, spazi di calcio per i ragazzi, per chi gioca a cricket, percorsi per chi vuole fare jogging e così via. Dell'uso abbiamo fatto un regolamento. E' un primo passo. Non ha senso per me proibire senza offrire alternative.

Un museo non è solo un luogo dove persone sapienti distribuiscono il loro sapere, è anche un luogo di emozioni, di scoperte personali. Dall'inizio ho introdotto la cultura della partecipazione.

Due esempi: adottare una panchina e un albero in un paese individualista è un impegno significativo. Siamo riusciti a far adottare cento panchine dai cittadini: il gioco era donare una panchina al bosco che fosse identica alla panchina dell'epoca borbonica. In gruppi o da soli, i cittadini, attraverso l'associazione Amici di Capodimonte, sul nostro sito, hanno fatto le donazioni che ci hanno permesso di realizzare cento panchine. Ora spero che tutti coloro che hanno contribuito, utilizzino le leggi dello Stato per gli sgravi fiscali previsti. Un museo è anche uno strumento per costruire la coscienza repubblicana che, se ben coltivata, porta i cittadini a votare, a votare meglio. Anche il Governo migliora, e i cittadini iniziano a fidarsi. Usciamo così da una situazione che trovo grave: molti, in Italia, pensano che i politici siano nefasti.

Non è vero e mi preme ricordare il dono di un uomo politico al suo Paese: di energia, di tempo, di visione. Sbagliando o no, c'è un'ingratitude verso chi antepone interessi collettivi a quelli personali. La trovo anche un'accusa facile.

Con la partecipazione proviamo a far capire che, prima di chiedere, bisogna donare. Siamo solo in apparenza lontani dall'arte. Un'artista è qualcuno che dà, che esprime, crea e lo fa per gli altri.

Questa missione non è distante dal Museo, è al centro della creazione artistica."



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA

3) Veniamo agli altri Musei della città. Penso al Mann, ma anche a Cappella San Severo, al Madre. Quale deve essere a suo parere il collegamento?

“Siamo in collegamento. Le vecchie Sovrintendenze, cui un sistema obsoleto dava competenze troppo estese, puntavano prima di tutto a conservare.

La cultura non è un bene solo da tutelare, è un'identità quotidiana, un fattore di sviluppo economico. La Campania ha un potenziale enorme. La rete esiste già. Le collezioni sono sparse nei vari musei. La collezione Farnese, ad esempio, è in parte a Capodimonte, in parte al MANN, in parte a Palazzo Reale. I simboli del potere delle famiglie regnanti di Napoli (i Borboni, i Murat o i Savoia) sono in parte a Capodimonte, alla Reggia di Caserta, al Palazzo Reale. Vi sono senza nessuna logica chiara. Per casualità. Siamo, quindi, in rete storicamente. Lo siamo poi attivamente. Con il collega Paolo Giulierini abbiamo realizzato un accordo sulla biglietteria, poi abbiamo siglato una convenzione con il Madre. Ho chiesto al bravissimo Andrea Vilianni di essere il curatore dell'arte contemporanea a Capodimonte. La cosa che ci differenzia è che siamo Musei autonomi, ognuno con un Direttore, con un proprio statuto, un comitato scientifico, un comitato di amministrazione, come i grandi musei dell'Europa. La nostra missione è far diventare i siti, dei musei del 21 secolo con servizi educativi, sociali che il pubblico contemporaneo attende. E' un'attività permanente. Abbiamo atelier, conferenze, i nostri siti virtuali sono un'attività quotidiana. La partecipazione è al centro dell'educazione. Tra poco si aprirà, nel nostro museo, una scuola di Apple per la creazione di applicazioni. Tengo molto a far entrare Capodimonte nel linguaggio contemporaneo e delle nuove tecnologie. La creazione di internet è una rivoluzione simile a quella della stampa, che ha cambiato l'identità umana. Siamo incatenati al mondo e se i musei non entrano in questa cultura rischiano di diventare obsoleti.”

4) Lei viene da un'esperienza internazionale. Soprattutto da una Nazione che, dalla fine degli anni 70', ha puntato sulla cultura e sulla creazione di un sistema culturale per il suo sviluppo. Cosa ci vuole per fare sistema? Per fare della cultura un fattore di trasformazione sociale e economica di Napoli?

“Qui c'è un ritardo di 60 anni. La prima cosa che andrebbe fatta è mettere il pubblico al centro della missione delle Istituzioni. Perché la nostra funzione educativa è troppo parziale. Non voglio che i giovani visitatori di Capodimonte sappiano chi è Antonello da Messina. Voglio che sappiano guardare lo studiolo di “San Girolamo” e comprendere l'universo intellettuale che è lì rappresentato. E' una camera per sé. Desidero che abbiamo la capacità di capire cosa significa costruire un universo di senso. C'è un pittore, qui, di Matteo di Giovanni, pittore senese che raffigura il massacro degli innocenti. Questa pittura racconta un momento orrendo della storia del cristianesimo. Se si guarda bene si vede una lunetta da cui si affacciano quattro bambini. Uno di loro è nero. Perché? Per me questo quadro rappresenta la pittura: guardando vediamo i bimbi che guardano.

Tutta la pittura è una lezione di sguardi e tutti si guardano nella pittura. Il senso dell'espressione pittorica è lo sguardo. Osservare serve per porsi domande. Alla fine, cosa è educazione se non educazione alla sensibilità?

Venendo alla sua domanda, quello che ho imparato nel periodo in cui ho lavorato a Chicago è l'amore dei privati verso il pubblico. Il legame del museo con la comunità. L'impegno morale e intellettuale dei privati nei confronti delle Istituzioni culturali della città.

Durante la mia direzione al museo americano avrei voluto acquistare un'opera di Tiziano perché ritenevo che guardare solo Andy Warhol non fosse formativo per i giovani. Ci voleva anche Tiziano. Non è stato possibile. Qui al Museo di Capodimonte abbiamo undici quadri di Tiziano. Ma quanti a Napoli lo sanno?

Il grande problema di Capodimonte non è spaziale, come credono in molti. Quando vivevo a Londra impiegavo due ore di metro per raggiungere il British Museum. Nessuno a Londra o a Parigi dice “non posso venire a visitare il museo perché è troppo lontano”.

La distanza, a Napoli, come le dicevo prima, è mentale. L'isolamento è la conseguenza dell'ignoranza. Quando sono arrivato, le mappe turistiche si fermavano prima di Capodimonte. La segnaletica in città non c'è. Come se la città di Vienna avesse cancellato i suoi principali musei. Capodimonte è stata cancellata. Il Sindaco mi ha assicurato che tra poco, ma non so quanto poco, la segnaletica della città sarà rivista iniziando



da Capodimonte. Grazie a Citysightseeing c'è un collegamento continuo, puntuale e che arriva all'interno del bosco. Non è abbastanza comunicato. Ma piano piano sta entrando nella mente che c'è la navetta da Piazza Trieste e Trento. A breve organizzeranno una maratona che dalla Mostra d'Oltremare terminerà al Bosco. Il bosco è anche un luogo per lo sport, visitato ogni anno da oltre due milioni di persone.

Voglio dire che fare sistema è un processo lento.

Il comportamento e il rispetto verso il bosco c'è e si è realizzato in un anno.

Quando guardo l'Italia sono colpito dal fatto che esiste un tessuto imprenditoriale moderno. Ma quando si parla di cultura c'è un blocco. Il sistema statale deve ispirarsi al privato e utilizzare al massimo il genio imprenditoriale per modernizzare lo Stato. Mi trovo con strutture istituzionali paralizzate dalla burocrazia. Lo dicono tutti ma non cambia la mentalità. Senza il senso dello Stato, della Repubblica, del dovere pubblico non cambierà l'Italia. La riforma Franceschini ha fatto entrare una logica nuova che è inizio di un cambiamento. Ma ci vorranno 10-20 anni. Il problema, in realtà culturali come Capodimonte, non è tanto economico ma prima di tutto di personale. In Francia si organizzano concorsi nel settore dei Beni Culturali

ogni anno. In Italia l'ultimo si è tenuto un anno fa e non è ancora concluso. E' un concorso che non prevede funzionari amministrativi. Noi abbiamo 19 edifici e solo 3 curatori, 1 architetto. Come si può fare ad operare seriamente? E' molto difficile, ma come dico spesso le cose normali a Napoli non sono possibili, si fanno i miracoli".

5) Dott. Bellenger, vorrei, come ultima domanda, chiederle del rapporto con il porto. Quali sono i collegamenti? Quali sono gli sviluppi dell'incontro sulle città portuali, tenuto ad ottobre con l'università di Dallas cui prese parte il nostro Presidente Pietro Spirito?

"L'edificio "La Capraia" sarà destinato come sede della fondazione per lo studio della cultura delle città portuali. Il Presidente Spirito fa parte del Comitato scientifico. L'intenzione è portare avanti una ricerca multidisciplinare sulla cultura di città portuali come Napoli. D'altronde la storia dell'arte non può non essere che la somma di tutte le conoscenze. Se ciò non avvenisse saremmo fermi al Vasari, e i musei sarebbero dei luoghi morti. Ma come ho provato ad esprimere in questa nostra intervista, i musei sono dei luoghi vivi, aperti ai cambiamenti e all'umana ricchezza."





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



MARIO CALABRESE: IL PIANO DELLA MOBILITÀ, LE OPERE, I COLLEGAMENTI CON IL PORTO.

L'Assessore alla Mobilità del Comune fa il punto della situazione

di **Emilia Leonetti**

1) Assessore Calabrese, partiamo dalla linea M1. infrastruttura fondamentale per connettere porto-aeroporto-stazione ferroviaria. Quali sono i tempi previsti per la conclusione dei lavori ?

“Come lei giustamente evidenzia, la linea M1 è un’infrastruttura fondamentale per la città, la cui rilevanza è stata riconosciuta anche dal Governo. Ricordo, infatti, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inserito quest’opera, come anche la linea M6, tra le opere strategiche di rilevanza nazionale. Per completare la linea M1 in accordo con la nostra concessionaria, Metropolitana di Napoli, abbiamo messo a punto un ambizioso programma di ultimazione degli interventi. Entro il 2019 è previsto un importante nuovo avanzamento: per questa data apriremo le stazioni Duomo, Centro direzionale e il collegamento diretto della stazione Municipio con il porto, uno dei più importanti al mondo per numero di passeggeri. Si tratta del momento più significativo dopo l’apertura della stazione Garibaldi, la “porta del ferro” per l’accesso alla città, e della stazione Municipio, “la porta del mare”. Sempre nel 2019 è prevista la consegna dei nuovi treni

che ci consentiranno di disporre su questa linea, che già oggi trasporta circa 45 milioni di passeggeri all’anno, frequenze più adeguate alle esigenze della città. La seconda scadenza fondamentale è prevista nel 2022, quando sarà attiva anche la stazione Capodichino, la “porta dell’aria”, e le stazioni di Tribunali e Poggioreale. Si tratta di momenti destinati a cambiare radicalmente il nostro sistema di mobilità e il volto stesso della città, prodotto di un faticoso lavoro, politico per il reperimento delle risorse e tecnico per portare avanti un’opera pubblica tra le più importanti in Italia”.

2) In che modo il suo assessorato sta pianificando gli sviluppi del sistema di mobilità a servizio della città, e in particolare il trasporto pubblico su ferro e su gomma? Le faccio questa domanda perché il tema della mobilità è centrale per lo sviluppo economico di Napoli e della sua area metropolitana, con il porto che è una delle principali realtà economiche del territorio.

“Con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, il PUMS, approvato dalla Giunta nel 2016, è stata



definita la visione politica del nuovo sistema di mobilità che si intende realizzare in città entro il prossimo decennio: un sistema di mobilità che dovrà essere attivo, bello, condiviso e intelligente. Dovrà facilitare e incoraggiare la mobilità ciclabile e pedonale, dovrà essere realizzato estendendo l'esperienza fatta con le nostre metropolitane, non solo utili e funzionali, ma anche belle. Condiviso, nel senso di promuovere il trasporto pubblico ma anche le tante possibilità offerte dalla sharing mobility, per la quale si registra una forte propensione soprattutto delle nuove generazioni. Intelligente, nel senso di fortemente permeato da tecnologie telematiche che consentono forme evolute di controllo e gestione della mobilità. Il cardine di questo sistema di mobilità è destinato a diventare sempre di più il trasporto su ferro, cui dovranno connettersi e integrarsi, fisicamente e funzionalmente, tutti gli altri sistemi di mobilità.

Il PUMS, nell'incentivare l'uso del trasporto collettivo, prevede azioni legate alle infrastrutturali, ai servizi, alla gestione e alla comunicazione. In merito alle infrastrutture si vuole completare e potenziare le linee metropolitane, potenziare le connessioni tra le linee e ampliare la rete tramviaria. Per migliorare i servizi si sta procedendo a incrementare il materiale rotabile, rinnovare il parco autobus, ottimizzare la rete del trasporto pubblico su gomma, sperimentare servizi autorizzati per le linee a domanda debole, supportare lo sviluppo del servizio di Taxi sharing, riorganizzare gli stazionamenti e i percorsi delle linee extraurbane su gomma. Per quanto attiene alla gestione si vuole ridurre la frammentazione della gestione dei servizi di trasporto pubblico, modificare i contratti per servizi TPL, ridurre l'evasione tariffaria e migliorare l'offerta di titoli di viaggio. Per la comunicazione si vuole avviare azioni per fidelizzare l'utenza attraverso la rideterminazione dei costi degli abbonamenti, l'introduzione di abbonamenti integrati trasporto pubblico – sosta e trasporto pubblico – bike sharing e la sperimentazione di forme di acquisto dematerializzato dei titoli di viaggio”.

3) Uno dei problemi che continuano a pesare sul funzionamento dello scalo è la commistione tra traffico veicolare cittadino e portuale. Quali soluzioni sono allo studio? In che modo si pensa di procedere? “Il rapporto tra porto e città è una problematica storica e complessa per la rilevanza dello scalo e per la posizione

stessa di alcune importanti funzioni portuali rispetto al centro della città. Gli interventi di ristrutturazione e ammodernamento che il porto sta avviando, come anche gli interventi sulla direttrice costiera che sta realizzando il Comune, sono l'occasione per ripensare, in chiave moderna e funzionale, gli spazi comuni e di scambio. In questo è fondamentale l'ottimo rapporto di collaborazione tra l'Assessorato e l'Autorità Portuale che si è instaurato fin dall'insediamento del Presidente Spirito, e che ci sta consentendo di portare avanti un lavoro molto importante e puntuale. Si tratta di confrontarsi su tutte le scelte per le aree di “confine” tra il Porto e la città e sulle scelte funzionali che attengono la mobilità di passeggeri e merci. Sono convinto che in questo modo, passo dopo passo, otterremo ottimi risultati. Nell'ambito del progetto “Beverello” è importante che sia accompagnato da uno studio sul sistema dei trasporti e della mobilità in ingresso e in uscita dei veicoli. Abbiamo chiesto all'autorità di sistema di approfondire le criticità che si genereranno su via Acton. Abbiamo anche chiesto di riorganizzare la sosta dei taxi all'interno dell'area portuale, come previsto dal PUMS. Sarebbe auspicabile che il porto e la stazione Garibaldi seguissero il modello sperimentato positivamente all'aeroporto di Capodichino. In generale c'è la necessità di studiare e definire i flussi di mobilità all'interno dell'area portuale e in rapporto alla città. Siamo impegnati perché, dopo lo studio, si avvii un confronto per individuare soluzioni compatibili con la città e con il traffico portuale”.





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

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA

4) In questo quadro, il progetto del waterfront è uno dei principali interventi urbanistici che trasformeranno non solo l'area turistico-passeggeri dello scalo, ma anche il centro di Napoli. Cosa ne pensa? Mi riferisco in particolare alla filtering line e, più in generale, al piano di riqualificazione e riorganizzazione dell'area compresa tra il Molo san Vincenzo e l'Immacolatella Vecchia?

“Abbiamo già avuto alcuni incontri di lavoro per raccordare il lavoro di progettazione che si sta facendo per l'area del molo Beverello, il piazzale dell'Angioino e l'area fino all'Immacolatella vecchia con le scelte progettuali fatte per piazza Municipio e per il sottopasso di collegamento tra la stazione della metro e il piazzale antistante la stazione marittima.

L'obiettivo di questo lavoro comune è preciso: proporre soluzioni per risolvere la storica problematica della connessione, sia per il trasporto pubblico che per il trasporto privato, tra queste due aree. E' un tema molto complesso, visto l'elevatissimo traffico di passeggeri e merci che interessa l'area, per il quale occorrono soluzioni pensate con attenzione che sono destinate a caratterizzare questo pezzo di città per i prossimi decenni. Anche su questo punto attendiamo le proposte dell'AdSP”.

5) Uno dei temi della riforma è l'intermodalità. La creazione di un sistema efficiente di collegamento porto-interporti-mercati di destinazione utilizzando al meglio il ferro e la gomma. Uno dei progetti cui sta lavorando l'AdSP è la realizzazione nell'area orientale di un nuovo raccordo ferroviario con una lunghezza di binario di 750 metri. Quale contributo sta fornendo il suo assessorato e soprattutto quale ruolo svolge?

“Sul tema del trasporto delle merci da e per l'area portuale sono state formulate, grazie alla collaborazione tra l'Autorità di Sistema Portuale Campano, il Gruppo Ferrovie dello Stato e il mio Assessorato varie possibili soluzioni finalizzate a connettere l'area portuale con la rete ferroviaria nazionale. L'obiettivo del Comune, in linea con i piani di sviluppo del porto, è quello di spostare sempre più il trasporto delle merci dalla gomma al ferro e di ridurre in questo modo il traffico di mezzi pesanti che attraversa la città. Ovviamente questo obiettivo deve essere perseguito salvaguardando il territorio della zona est del città, destinata a conoscere un forte sviluppo nei prossimi anni”.





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



DALLE MERCI VARIE AI CONTAINER: 15 ANNI DI INVESTIMENTI. TFG: terminal multipurpose

Il Terminal Flavio Gioia è un terminal multipurpose che si sviluppa su una superficie di 33 mila mq., non sufficiente per accogliere le diverse tipologie di traffico. La soluzione individuata dalla società è stata la suddivisione delle banchine: la banchina n.48 e n.49, fondali di circa 10 metri, è stata destinata al traffico delle merci varie; la banchina n.45 e n.46, fondali di circa 12,50 metri, al traffico container. Nel 2017 nel settore merci varie al terminal sono stati movimentati 100.382 contenitori in teu e 147.643 tonnellate di merci varie.

“In 15 anni- spiega Roberto Bucci, Amministratore Unico del gruppo Bucci di cui TFG è parte- abbiamo investito oltre 26 milioni di euro. Abbiamo ricevuto una banchina distrutta e l’abbiamo rifatta totalmente. Dalle pavimentazione, al consolidamento, all’allungamento per circa 6 mila mq., al dragaggio dei fondali. Abbiamo realizzato interventi che generalmente non competono ad un concessionario, ma l’abbiamo fatto per valorizzare e

rendere produttivo un bene dello Stato”.

Il Terminal si trova nell’area orientale dello scalo partenopeo, nei pressi del piazzale ferroviario (varco Sant’Erasmus), a ridosso dei Depositi “Garolla”, di fianco al Terminal Conateco. L’area, su cui si sviluppano le attività, è organizzata in modo da evitare intralci tra le diverse tipologie di traffico e in modo da assicurare, grazie al potenziamento di mezzi meccanici, una efficiente movimentazione della merce “sfusa” e “containerizzata”. Sono occupati nella società TFG 31 persone.

Prima di raggiungere la sede della società, una palazzina nascosta alle spalle del terminal TFG, passiamo davanti al terminal ferroviario, dove da qualche tempo la società ha ottenuto dall’AdSP la disponibilità di circa 10 mila mq. per lo stoccaggio dei contenitori. Una concessione temporanea, perché in caso di ripresa del traffico su ferro le aree saranno restituite. “Il nostro traffico- dichiara Bucci- è in aumento. E’ dunque indispensabile avere



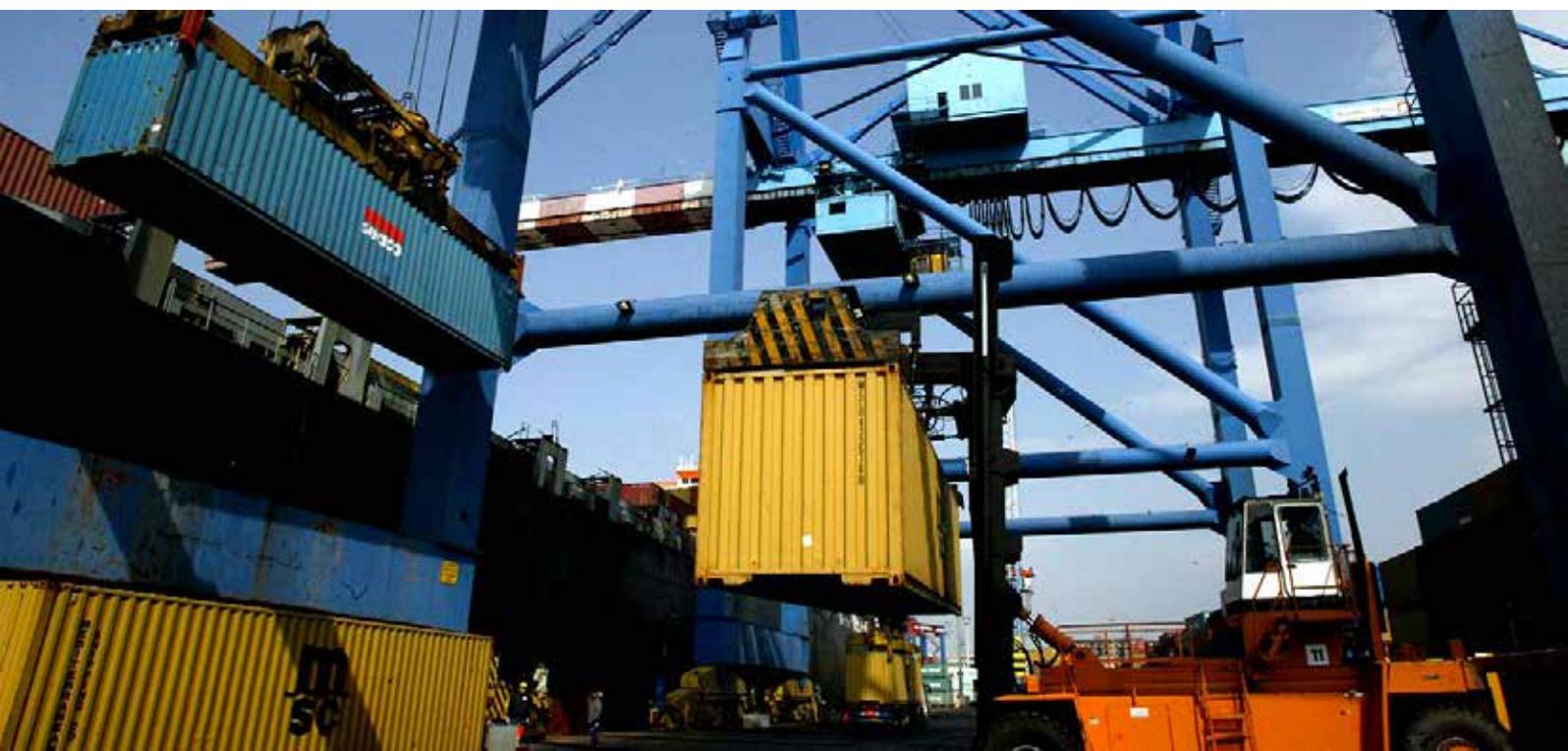
spazi per lo stoccaggio e la movimentazione dei container. Anche noi riteniamo l'utilizzo del ferro importante per la crescita dello scalo e del sistema intermodale. Allo stato, però, non è competitivo con la gomma”.

Ad attenderci in una piccola sala riunioni, è l'assistente di Roberto Bucci, Maria Apicella.” I mezzi in dotazione sulle banchine- spiega- sono 5 gru Gottwald di portata da 40 ton a 150 ton. con sbraccio a 55 metri per consentire l'operatività delle navi. Abbiamo, inoltre, acquistato 12 carrelli destinati alla movimentazione dei container e 8 per le merci varie. I nostri investimenti sono funzionali all'efficientamento del terminal e alla sicurezza dei lavoratori”.

La spina dorsale del traffico attualmente in corso al terminal è, come tiene a sottolineare Roberto Bucci, il traffico container.” E' dal traffico container che traiamo le risorse per gli investimenti che periodicamente effettuiamo per la manutenzione dell'area. Rappresenta il 70% del nostro fatturato.

Stiamo invece specializzando l'attività legata alle merci varie nel settore dell'impiantistica sia in import che in export. In generale la nostra strategia è migliorare l'attività in un'ottica, però, di costante innovazione. Per questo abbiamo impegnato 2 milioni di euro per realizzare nell'area del Molo Carmine il nuovo Punto di ispezione frontaliero”.

Il PIF è costituito da una serie di capannoni predisposti per il controllo dei prodotti di origine animale e agricola. E' gestito dall'ufficio della sanità marittima del porto di Napoli, denominato UVAC, e ad esso afferiscono tutti gli enti preposti ai controlli delle merci. “Siamo l'unica impresa portuale- continua l'Amministratore della società- che si è offerta di realizzare il PIF, ora a disposizione della comunità portuale. L'abbiamo fatto perché è una parte anche del nostro traffico e perché una direttiva della UE impone in ogni porto l'apertura del PIF. Il PIF può essere in un'area comune, come è avvenuto nel nostro scalo o in ogni terminal che ne abbia necessità”.





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



CASTELLAMMARE DI STABIA: AL VIA LA GARA PER GLI CHIALETTI

Tempo fino al 5 marzo prossimo per presentare le offerte

L'AdSP del Mar Tirreno centrale ha avviato la procedura per l'affidamento in concessione di otto lotti di 240 mq. ognuno per la realizzazione e gestione di chalet sul lungomare di Castellammare di Stabia

Il bando di gara, pubblicato sul sito www.porto.napoli.it, scadrà il 5 marzo prossimo, e prevede la possibilità di presentare un'offerta che può riguardare la realizzazione e gestione sino a quattro chalet.

Si tratta del primo importante intervento di riqualificazione dell'area che mette in collegamento il porto e la città (per descrizione vedere numero ottobre 2017) e che dovrà recuperare l'antica tradizione dei "chioschi" dell'acqua della Madonna che anni addietro caratterizzarono la cittadina stabiese.

Nel bando è precisato che il canone annuo, per ogni chiosco, sarà, come base d'asta, di euro 23.800.





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



SALERNO: FOCUS SU TERMINAL SOCIETÀ GRIMALDI SPA

di **Vincenzo Androne**





Area su cui si sviluppa l'attività	90.000 mq così suddivisa: SALERNO AUTOTERMINAL (S.A.T.) <ul style="list-style-type: none"> • 40.000 mq traffico auto area Banchina Rossa • 5.000 mq traffico auto area Molo Trapezio GRIMALDI EUROMED S.C.P.A. <ul style="list-style-type: none"> • 40.000 mq traffico trailer area Molo Ponente • 5.000 mq traffico trailer area Molo Trapezio
Banchine in concessione su cui si estendono i due terminal	Dalla banchina n. 19 alla banchina n. 26
Tipologia di traffico e dati di traffico	Passeggeri / Rotabili pesanti (Trailers + camion) / auto nuove
Mezzi impiegati	26 trattori portuali 4x4 + 5 Fork lift heavy capacity
Mercati di destinazione	Italia + isole / Spagna / Tunisia / Nord Europa / Nord America / West Africa
Numero totale veicoli commerciali/trailer/ contenitori movimentati nel 2017 (GRIMALDI EUROMED S.C.P.A.)	168.867
Numero totale autoveicoli movimentati nel 2017 (GRIMALDI EUROMED S.C.P.A.)	88.222
Numero totale passeggeri imbarcati/sbarcati nel 2017 (GRIMALDI EUROMED S.C.P.A.)	46.110
Numero totale autoveicoli al seguito passeggeri movimentati nel 2017 (GRIMALDI EUROMED S.C.P.A.)	16.947
Numero totale autoveicoli movimentati nel 2017 (S.A.T. Salerno Auto Terminal srl)	244.345
Incremento previsto	+ 25% trailer + 5% auto
Investimenti effettuati e/o previsti per il 2018	500.000 Euro in ambito trasporti short sea
Occupati	60 addetti diretti