



PORTI CAMPANI INRETE

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



>> ATTUALITÀ
**TORRE DEI PILOTI:
UNA GUIDA PER LE NAVI IN
ENTRATA E USCITA DAL PORTO.**



>> QUATTRO DOMANDE A...
**DOMENICO CIRUZZI:
PER IL WATERFRONT NON
SOLO SERVIZI, MA INIZIATIVE
INNOVATIVE.**



>> FATTO DEL GIORNO
**CASTELLAMMARE DI STABIA,
NESSUN AUMENTO SUI CANONI
DEMANIALI.**



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE
**IL PRESIDENTE DI ASSOAGENTI:
AL DI LÀ DEI DATI DI TRAFFICO,
L'IMPEGNO DELL'ADSP È
DETERMINANTE.**

>> L'INTERVISTA

PIETRO SPIRITO: IL NOSTRO PIANO PER UN PORTO SOSTENIBILE.

L'IMPEGNO PER ACCELERARE SULLE OPERE E NON SOLO. DAI DRAGAGGI, ALLA ZES, ALLE CONNESSIONI MATERIALI E IMMATERIALI, IN ATTESA DELLA SEMPLIFICAZIONE AMMINISTRATIVA.





>> L'INTERVISTA



Il primo numero del nuovo anno si apre con l'intervista di Emilia Leonetti al Presidente Pietro Spirito. Segue una descrizione dell'attività del Corpo Piloti del Golfo di Napoli. Quattro domande a.. ospita il punto di vista del Presidente del Premio Napoli, Domenico Ciruzzi. La questione "canoni" di Castellammare di Stabia è esaminata in un articolo di Anna Capasso. La rubrica "Approfondimenti in pillole" è dedicata al Presidente di Assoagenti, Stefano Sorrentini. Per il porto di Salerno, affrontiamo il tema del dragaggio. Chiude il numero l'intervento dei Professori della Parthenope, Marco Ferretti e Marcello Risitano, sui fattori di competitività del sistema portuale campano.

PIETRO SPIRITO: IL NOSTRO PIANO PER UN PORTO SOSTENIBILE.

L'IMPEGNO PER ACCELERARE SULLE OPERE E NON SOLO. DAI DRAGAGGI, ALLA ZES, ALLE CONNESSIONI MATERIALI E IMMATERIALI, IN ATTESA DELLA SEMPLIFICAZIONE AMMINISTRATIVA.

DI EMILIA LEONETTI

La prima intervista del nuovo anno è con il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Un appuntamento che si ripete ogni anno, perché è l'occasione per verificare i cambiamenti intervenuti, i risultati raggiunti, gli obiettivi cui si tenderà nell'anno appena iniziato. L'incontro è nel suo studio al primo piano dell'Autorità, il computer alle spalle, sempre acceso, il telefonino che squilla, le carte sparse sulla scrivania. L'intervista conferma il costante impegno per accelerare sui progetti, sulle opere. La volontà di superare gli ostacoli, prevalentemente di natura burocratica, che spesso rappresentano un freno allo sviluppo del sistema portuale, non solo campano. Non manca, nell'intervista, un forte richiamo alle

Istituzioni, perché ognuno faccia la propria parte per ridurre il gap che ci separa dai porti del Nord Europa

1. Vorrei iniziare la nostra intervista partendo da alcune recenti dichiarazioni del Vice Ministro alle infrastrutture, Edoardo Rixi. In particolare mi soffermerei su due aspetti: il tema della trasformazione delle Autorità Portuali in Spa "Di questa soluzione mi piacerebbe parlarne, tranquillamente e in modo franco, con gli stessi presidenti delle Autorità di Sistema. Ho chiesto loro di far pervenire al Ministero le proprie valutazioni al riguardo. Non è ancora arrivato nulla...». Il secondo passaggio riguarda le AdSP "Restando al presente, sono realtà istituzionali decisamente ingessate

nello svolgimento della loro attività. Anche dragare un porto appare impresa estremamente complicata. La nostra priorità resta quindi quella di semplificare finalmente i processi burocratici, non certo di trovare le risorse.”

“Sui due punti espressi dal Vice Ministro ho più volte precisato che innanzitutto è urgente introdurre regole in grado di accelerare l’attuazione degli investimenti previsti. L’attuale legge sugli appalti, ad esempio, è una sorta di corsa ad ostacoli che ci impedisce di operare come sarebbe opportuno nell’interesse del sistema portuale e dello sviluppo dell’economia marittima.

Sull’aspetto giuridico delle AdSP, sono stato molto chiaro, in interventi pubblici. Le strade sono due: trasformazione in Enti Pubblici Economici o in SPA. E’ una scelta decisiva per essere al passo con gli altri scali europei, per assicurare la flessibilità che i veloci cambiamenti del settore marittimo richiedono.”

2. Presidente, venendo all’AdsP del Mar Tirreno Centrale, è soddisfatto del lavoro svolto in questi primi due anni? Mi riferisco, in particolare, alla progettazione e alla realizzazione di opere infrastrutturali?

“Non sono mai soddisfatto del lavoro svolto, perché tendo ad un continuo miglioramento. Penso che si possa, e si debba, fare sempre meglio. E’ inutile passare il tempo a sbrodolarsi in complimenti su quello che facciamo: è solo il nostro dovere.

So che in questi due anni abbiamo messo in campo progetti significativi per gli scali campani, anche se devo precisare, come dovrebbe essere noto, che il porto di Salerno è entrato nell’AdSP solo un anno fa. Dobbiamo però ora proseguire in maniera più efficace ed incisiva. E’ il tempo di raccogliere i frutti di quello che abbiamo seminato. Mi riferisco anche alla nostra struttura amministrativa: c’è bisogno di una maggiore consapevolezza del nostro ruolo e della necessità di una costante comunicazione interna tra uffici per risolvere più tempestivamente le difficoltà, o semplicemente per conoscere lo stato delle procedure in corso. Non fa parte del mio modo di intendere il lavoro ritenere che quello che non mi compete debba essere un limite al mio impegno”

3. C’è sicuramente un problema di regole. Lei ha più volte denunciato la lentezza delle procedure, l’eccessiva complessità dei passaggi necessari per arrivare alle gare, per non parlare dei ricorsi

successivi che spesso bloccano i lavori. Nonostante tutto Lei è animato da una ferma volontà e una forte determinazione. E’ sufficiente?

“Le regole, fin quando ci sono, vanno rispettate. Detto questo, ribadisco che molte di quelle attualmente in vigore sono un freno allo sviluppo. Certo, provo a vincere la lentezza dettata dai lacci e laccioli esistenti, ma per raggiungere il risultato la volontà da sola non è sufficiente. I compiti devono essere svolti da più attori per ottenere la realizzazione di nuove infrastrutture, o di nuovi e migliori servizi. Le faccio un esempio: l’attuale codice degli appalti prevede che, se in una gara un concorrente sbaglia a presentare la documentazione richiesta dal bando, interviene il “soccorso istruttorio”. In pratica, si concedono altri quindici giorni per correggere gli errori. Per quale motivo? A cosa serve?”

4. Di recente Ennio Cascetta ha affermato che il sistema portuale per funzionare non può prescindere da una reale condivisione di strategie e obiettivi. L’Organismo di Partenariato, introdotto dalla vigente riforma dei porti e il più ristretto, ma sicuramente più agile, Comitato di Gestione assicurano quella condivisione cui ho fatto riferimento?

“Ennio Cascetta faceva certamente riferimento alla Conferenza Nazionale dei Presidenti delle AdSP, un organismo che ha il compito di definire la strategia complessiva della portualità nazionale. Avere una visione di sviluppo del sistema portuale, che poi le singole AdSP devono declinare nei propri territori, definendo le azioni necessarie per dare corpo a quella visione.

A livello locale il ruolo dell’Organismo di Partenariato è quello di coinvolgere tutti gli operatori nei processi decisionali dell’AdSP. Il punto è che, mentre all’inizio la partecipazione è stata ampia, ed anzi esisteva la rincorsa a richiedere la partecipazione da parte di soggetti inizialmente non compresi nell’organismo, via via si è ridotto il numero dei partecipanti. Lo ritengo un errore perché, pur avendo un ruolo consultivo, il tavolo di partenariato può incidere sulle scelte e -soprattutto - può contribuire a rendere migliori le nostre decisioni. Sul Comitato di Gestione non posso che confermare la positività della legge di riforma dei porti del 2016. Aver ridotto il numero dei membri del Comitato ha reso finalmente agili e costruttivi i lavori.”

5. L’Ambasciatore italiano a Singapore, Raffaele



Langella, che lei ha incontrato di recente, ha affermato che “per lo sviluppo del nostri scali, non basta la posizione favorevole, occorrono infrastrutture all’avanguardia e servizi al livello con i nostri principali concorrenti mondiali.”

E’ d’accordo? Soprattutto, cosa ritiene che il Governo, Assoporti, dovrebbero mettere in campo per ridurre la distanza dai più moderni porti del Nord Europa, per non parlare ovviamente di quelli asiatici?

“Trovo sbagliato addossare ad altri responsabilità che fanno capo a chi guida le Autorità Portuali. Esiste un vezzo, tutto italiano, di giocare allo scaricabarile, sempre e comunque. Noi dobbiamo fare la nostra parte, ed attuare gli investimenti previsti e finanziati, nonostante le mille peripezie che siamo chiamati a superare.

Ciò che dobbiamo chiedere con forza al Governo è l’approvazione di norme per la semplificazione delle procedure.

Come le dicevo prima, è urgente innanzitutto la rivisitazione del codice sugli appalti. Ed è indispensabile approvare le norme per la semplificazione amministrativa per le aree ZES.”

6. Una delle principali novità di queste ultime settimane è il protocollo siglato con Enel e Caremar per realizzare un impianto di alimentazione elettrica dei traghetti in banchina. Possiamo affermare che siamo il primo porto “green” del Paese? Sul fronte della sostenibilità ambientale noi abbiamo avviato la procedura per la costruzione di un impianto GNL nel porto di Napoli? A che punto è ?

“Per quanto riguarda la sostenibilità ambientale del sistema portuale campano, abbiamo in corso per lo scalo partenopeo tre progetti: un piano per l’efficientamento energetico, che è attualmente in fase di prossima gara, e che prevede l’installazione di impianti fotovoltaici sui tetti e l’illuminazione al led negli spazi comuni; grazie al protocollo cui faceva cenno, sarà realizzato entro l’estate del 2019 a Calata Porta Massa un impianto per l’alimentazione elettrica di quattro traghetti Caremar in banchina; per il GNL abbiamo concluso lo studio di fattibilità curata dall’Università Vanvitelli, a seguito di un protocollo siglato un anno e mezzo fa, e siamo in attesa che le aziende interessate presentino ai Ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture la richiesta di autorizzazione per costruire un deposito GNL nell’area orientale (alla Darsena Petroli).”

7. Una delle parole chiave della riforma del sistema portuale italiano è “intermodalità” Chiamata in causa due segmenti indispensabili per dare consistenza alla parola: interscambio tra i nodi del trasporto mare-gomma-ferro e connessione agli Interporti di Nola e Marcianise. A che punto è l’accordo con RFI per costruire nell’area orientale dello scalo partenopeo il nuovo raccordo ferroviario di 750 m. di binari?

“Il mio impegno da due anni a questa parte è riuscire a dotare il porto di Napoli di un raccordo ferroviario competitivo con la “gomma”. Sino a quando trasportare i container su camion sarà estremamente più economico che non utilizzando il trasporto ferroviario, non troveremo nessun operatore disposto ad utilizzare il collegamento nave- ferro. Per questa ragione abbiamo stipulato un accordo con RFI per predisporre lo studio di fattibilità che sarà pronto tra qualche settimana, e che prevede di realizzare binari da 750 metri nell’area orientale (nei pressi della zona ex Corradini). Accanto a questo progetto di medio periodo, abbiamo chiesto alla Regione Campania di prevedere il ferro-bonus regionale, con uno stanziamento di circa due milioni di euro su base annua per sostenere il trasferimento della merce dal porto agli Interporti via ferrovia, utilizzando l’attuale tratta “Napoli-Traccia”, oggi diseconomica per due ragioni: perché i binari corti costringono ad una costosa operazione di doppia manovra, e perché si può percorrere solo in fascia notturna. Siamo ovviamente in attesa di una risposta.”

8. Il progetto della compagnia MSC di effettuare servizi intermodali tra lo scalo e gli interporti è in fase di attuazione?

“No, dipende dall’attivazione del ferro-bonus regionale. A condizioni date della rete ferroviaria, serve un sostegno aggiuntivo della Regione, altrimenti non si determinano condizioni di vantaggio competitivo”.

9. Per la ZES Campania, alla cui costituzione ha contribuito in maniera determinante, siamo ancora in attesa dei decreti governativi per le semplificazioni amministrative (il Comitato di Indirizzo è operativo). Nel frattempo ha incontrato imprenditori campani, del Nord Italia e anche americani durante una sua missione di lavoro a Los Angeles. Qual è la situazione? C’è interesse? Da parte di quali imprese?

“L’interesse c’è. L’ho riscontrato in tutti gli incontri che ho tenuto, ed a cui Lei faceva riferimento. La ZES funziona, però, se – oltre agli incentivi economici

(credito d'imposta, riduzione IRAP...) – sono disponibili ed operative procedure che semplificano e velocizzano le decisioni per chi intende intraprendere un'attività nell'area ZES della Campania. Nell'attuale DL collegato alla finanziaria non è per ora previsto nulla sul tema. Stiamo insistendo perché vengano introdotte norme sulle ZES che tendano a semplificare un impalcato normativo barocco, spesso neanche difficilmente spiegabile.

Noi comunque pubblicheremo a fine gennaio una "call" per chi è interessato a investire nella ZES campana.

Nel frattempo ci auguriamo che il Governo provveda alla integrazione necessaria, inserendo nel DL collegato alla finanziaria una norma sulla semplificazione amministrativa.

Lo stesso si auguriamo che faccia la Regione, con la norma sulla riduzione dell'Irap e con un incentivo alla intermodalità per favorire il ricorso anche ai collegamenti ferroviari tra porto ed Interporti della Campania".

10. Veniamo, infine, ai porti di Salerno e di Castellammare. Per il primo gli interventi che potenzieranno lo scalo sono il progetto Porta Ovest e il dragaggio. Per il secondo l'ultima novità riguarda Fincantieri, con il nuovo piano industriale che prevede di eliminare l'attuale sistema di varo con scivolo con una piattaforma e, per quanto riguarda il rapporto con il Comune, ritorna l'idea

della piazza a mare. Cosa pensa si possa realmente realizzare nei prossimi due anni?

"Per il dragaggio nel porto di Salerno, siamo ormai certi che potrà essere completato tra la fine del 2020 e la primavera del 2021. Sono state ottenute tutte le autorizzazioni necessarie ed abbiamo pubblicato la gara.

Per Porta Ovest potremo completare l'opera entro la fine del 2022. Si tratta, è bene ricordarlo, di un'opera complessa, aggravata dalle note vicende fallimentari, procedurali e giudiziarie. Quello che posso affermare è che da parte nostra c'è l'impegno costante per raggiungere il risultato in tempi più stretti possibili. Per Fincantieri si è imboccata la strada giusta.

Con il nuovo piano industriale che prevede a Castellammare l'eliminazione dell'attuale scivolo di varo con la costruzione di una nuova piattaforma si incrementerà del 40% la quantità di parti di navi in produzione.

Sulla piazza a mare, e sulla riqualificazione della zona occidentale del porto di Castellammare, molto dipenderà dalla Sovrintendenza, e dalla volontà/possibilità di rimuovere strutture ormai obsolete e inutilizzabili.

Come si può vedere il fronte di azione per la nostra istituzione è di ampio respiro, e su versanti diversi. Tutti i dipendenti dell'Autorità ed il Comitato di Gestione, ne sono certo, continueranno ad esprimere un impegno all'altezza della sfida."





>> ATTUALITÀ

TORRE DEI PILOTI: UNA GUIDA PER LE NAVI IN ENTRATA E USCITA DAL PORTO.

LA PRECISIONE E LA PROFESSIONALITÀ DELL'ULTIMA CORPORAZIONE ESISTENTE IN ITALIA

DI EMILIA LEONETTI

Oggi il mare è tranquillo. Dal sesto piano della Torre dei Piloti, ad un'altezza di oltre 30 metri, la vista spazia dal Vesuvio ai contenitori mossi dalle gru Paceco, alla Diga Foranea posta lungo la linea che congiunge il porto verso i due dorsali dell'isola di Capri, alla città dietro i cantieri navali, sino a Castel dell'Ovo, l'ultima banchina sul mare prima della terra ferma.

La torre dei piloti ha la forma di un fungo stretto e lungo e che si apre sulla cima con un anello circolare al cui interno trovano dimora radar, radio ricetrasmittenti, computer per controllare e soprattutto per guidare le manovre delle navi in arrivo, in uscita dallo scalo partenopeo. La centrale operativa somiglia alla torre di controllo degli aeroporti e svolge compiti analoghi. Il principale è garantire la sicurezza delle manovre a mare. A queste apparecchiature si aggiunge, a bordo delle pilotine, lo scandaglio, indispensabile per monitorare la profondità dei fondali, insieme a tabelle batimetriche aggiornate in base ai lavori di dragaggio effettuati o in corso.

Per raggiungere la Torre dei Piloti si passa per la banchina Vittorio Emanuele destinata ai cantieri Palumbo. Superati i capannoni, lungo una stretta via si apre sulla sinistra un cancello, all'interno una piccola area di sosta per le auto e poi l'edificio posto sul pontile Vittorio Emanuele a ridosso del mare. All'ormeggio due pilotine delle cinque attualmente in dotazione al Corpo dei Piloti di Napoli, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.

Oggi il mare è calmo, ma a fine ottobre 2018 il maltempo e un mare in tempesta costrinsero 14 navi ad attendere ore prima di poter essere pilotate nel porto. Alcune trovarono riparo nella penisola sorrentina.

"Riuscimmo - racconta l'attuale Capo della Corporazione dei Piloti del Golfo di Napoli Luigi Lucenteforte - solo intorno alle ore 19.00 a far ormeggiare due navi da crociera della MSC e della Costa. Rappresentiamo il fulcro della manovra che garantisce al comandante della nave di effettuare

in sicurezza l'ormeggio in banchina. Il pilota, infatti, conosce i fondali del porto, le correnti, le maree, è in grado di affiancare il Comandante della nave, dal traghetto alla nave da crociera a quella commerciale, nella conduzione delle manovre di ingresso e di uscita dallo scalo. "

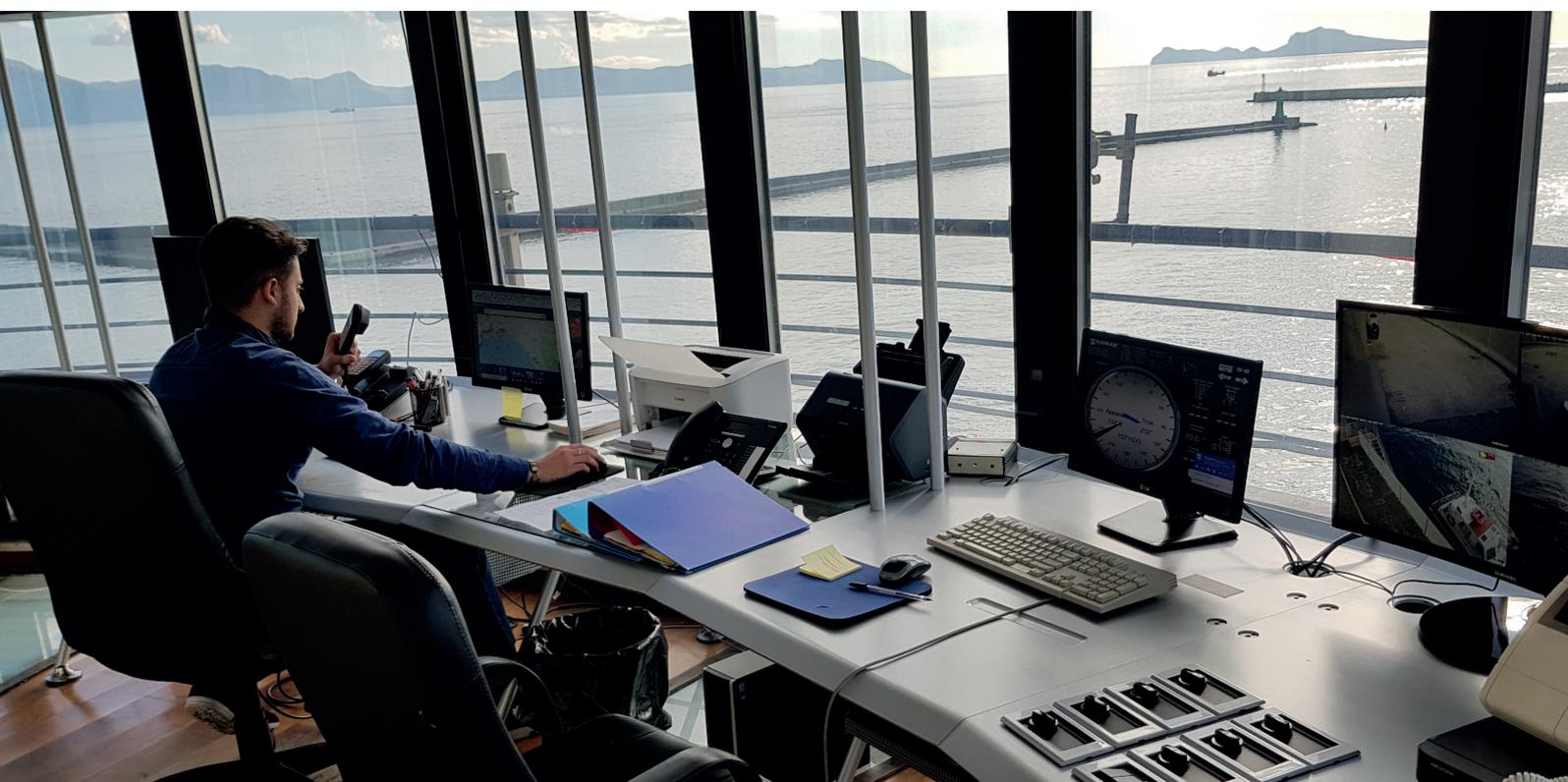
Il Corpo si compone di 13 piloti e 14 dipendenti tra impiegati, telefonisti e capi barca. I componenti della Corporazione, nata con Regio Decreto del 7 giugno 1866, sono i piloti che la gestiscono attraverso l'attività di pilotaggio. I proventi vengono divisi tra i componenti del corpo piloti. "Le nostre spese fisse - spiega Luigi Lucenteforte - sono rappresentate dagli stipendi che dobbiamo corrispondere ai nostri dipendenti, dalla manutenzione delle pilotine, dal canone concessorio che versiamo all'Autorità Portuale. Per questo i nostri compensi sono variabili: dipendono prima di tutto da quante navi, ogni mese, pilotiamo."

Le navi sino a 30 mila ton. di stazza devono essere accompagnate all'ormeggio o disormeggiate dalle pilotine, così i traghetti per le isole maggiori (Sicilia e Sardegna), per gli aliscafi e i traghetti per le isole minori e per la penisola sorrentina, con attracchi plurigiornalieri, l'assistenza è solo via radio. In generale il servizio di pilotaggio è obbligatorio per le navi di stazza lorda superiore alle 500 ton. Da un anno, poi, su richiesta di una società che opera nello scalo, e che per motivi di sicurezza ha voluto elevare i suoi standard, il corpo

garantisce l'assistenza per unità di stazza inferiore alle 500 ton., in particolare nel porto di Castellammare di Stabia.

La programmazione dell'attività avviene, ogni giorno, a partire dalle ore 15.00, quando l'Autorità Marittima invia l'ordine di servizio contenente le informazioni sulle navi in arrivo e in partenza nello scalo. L'attività entra, però, nel vivo solo qualche ora prima dell'arrivo quando, via radio dalla Torre, si entra in contatto con il Comandante dell'unità.

"Il nostro è un porto dove si svolge un traffico intenso. Questo, unito alla necessità di considerare una serie di caratteristiche tecniche dell'unità, rende il nostro compito estremamente critico- precisa il Capo della Corporazione del Golfo di Napoli - Il pilota di turno, prima di salire a bordo dell'unità (avviene ad un miglio dall'imboccatura dello scalo), deve quindi fare diverse valutazioni. Il momento, però, decisivo è l'ingresso nel ponte di comando: è lì che, con la visuale aperta, il Pilota può considerare la velocità da mantenere, gli spostamenti che fa la nave, le accostate. Sono operazioni che richiedono l'esperienza e la competenza di un essere umano, il pilota appunto, che non possono essere risolte esclusivamente con l'ausilio di tecnologie per quanto raffinate. Per non trascurare il clima di collaborazione che il Pilota deve essere in grado di instaurare con il Comandante della nave."





>> QUATTRO DOMANDE A...

DOMENICO CIRUZZI - PRES FONDAZIONE PREMIO NAPOLI

DOMENICO CIRUZZI: PER IL WATERFRONT NON SOLO SERVIZI, MA INIZIATIVE INNOVATIVE.

IL PRESIDENTE DELLA FONDAZIONE PREMIO NAPOLI INVITA A FARE DI PIÙ PER L'INTEGRAZIONE CON LA CITTÀ.

DI EMILIA LEONETTI

1. Presidente Domenico Ciruzzi, qual è la sua conoscenza del porto di Napoli?

“Devo confessare che la mia conoscenza è scarsa. Indotta prevalentemente dalle cronache dei giornali. Ultimamente mi ha molto colpito la notizia, riportata da diverse testate, che i fumi prodotti dai motori accesi delle navi all'ormeggio sono superiori a quelli emessi dalle auto. Mi farebbe piacere se sul tema ambientale e sulla sostenibilità dello scalo si intervenisse in maniera più incisiva. Mi rendo conto che avviare progetti come la costruzione di impianti per l'alimentazione elettrica delle navi richieda tempo, investimenti, accordi, ma per l'interesse comune spero che si prosegua sulla strada intrapresa, di recente, con la firma del protocollo tra AdSP di Napoli, Enel e Caremar”

2. Nel tempo la sua idea del porto è cambiata. Soprattutto secondo Lei il porto è la città?

“La mia idea è che il porto non è ancora parte integrante della città. Esiste ancora, nonostante l'abbattimento nel 2000 della cancellata che lo separava dalla città, una distanza fisica oltre che mentale. La distanza fisica, non è solo dovuta ai cantieri tutt'ora aperti di Piazza Municipio per la costruzione della metropolitana, ma anche alla scarsa accoglienza delle banchine che rientrano nel waterfront dello scalo. La distanza mentale è, per me, dovuta all'idea che il mare non è più legato al viaggio, all'avventura. Il mare non è più vissuto come spazio vasto. Oggi questa funzione la svolge l'Aeroporto di Capodichino perché l'aereo, l'aria, rappresentano l'idea dell'avventura e del viaggio. Il

globo non è più dominato dal mare come piattaforma che unisce Paesi e Continenti, ma dall'aria. E' per me singolare notare che la globalizzazione che porta in sé l'idea del superamento dei sovranismi venga invece riaffermata dall'onda populista che sta invadendo l'Europa."

3. Lei è Presidente di una delle principali istituzioni culturali di Napoli. In che modo il porto può essere uno spazio di connessione tra culture e mondi diversi, oltre a essere un'importante infrastruttura per lo scambio di merci e di persone?

"Ritengo che l'ambito di connessione sia rappresentato dal Mar Mediterraneo. Su questo credo si debba lavorare insieme, come le dicevo, all'accoglienza. Un'accoglienza adeguata ai tempi e quindi indirizzata non solo sui servizi ma anche su iniziative che fungano

da attrattori e che siano innovative. Il porto dovrebbe diventare, almeno nell'area del waterfront, una nuova città in movimento."

4. Come cittadino, oltre che come intellettuale di spicco della nostra città, cosa si aspetta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale?

"L'Autorità di Sistema Portuale dovrebbe, d'intesa con il Comune di Napoli e con la Sovrintendenza, creare una struttura museale che accolga i grandi flussi di turisti e anche di cittadini che passano per lo scalo. So che è in corso un progetto per realizzare un Museo del Mare agli ex Magazzini Generali. Bisognerà però attendere la definizione del progetto per valutare non solo la qualità architettonica dell'intervento ma anche la sua definitiva destinazione. Mi aspetto che quando sarà pronto il progetto si presenti alla città."





>> FATTO DEL GIORNO



CASTELLAMMARE DI STABIA, NESSUN AUMENTO SUI CANONI DEMANIALI.

RAGGIUNTA L'INTESA TRA IL SINDACO CIMMINO, IL PRESIDENTE SPIRITO E GLI OPERATORI PORTUALI

DI ANNA CAPASSO

Nessun aumento per i canoni demaniali per il 2017 e il 2018 e tariffe con incrementi sostenibili per il 2019 e il 2020. È quanto deciso dall'accordo raggiunto tra il Comune di Castellammare di Stabia, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e gli operatori portuali. L'intesa è stata raggiunta con la firma siglata poche settimane fa a Palazzo Farnese, sede del Comune stabiese.

"Un risultato storico", l'ha definito il sindaco Gaetano Cimmino che si dice soddisfatto dell'intesa raggiunta. "L'intesa è riuscita grazie al buon senso e alla disponibilità al dialogo del Presidente Pietro Spirito e degli operatori. Questo è il segnale del desiderio di riscatto di una città che ha voglia di rinascere e di valorizzare la vocazione turistica del porto".

A seguito di un ampio confronto tra le parti, è stata raggiunta l'intesa sui canoni demaniali che sostituiranno quelli vigenti stabiliti attraverso il provvedimento n. 286 del 13 dicembre 2017. In particolare, i canoni demaniali annui per il 2019 e 2020 saranno i seguenti: per le pertinenze demaniali e per le opere di difficile rimozione destinate ad attività

commerciali la tariffa è di 81,6 euro/mq, per gli uffici 49,2 euro/mq, per i parcheggi 3,50 euro/mq, per lo specchio acqueo 2,46 euro/mq, per le pertinenze destinate a deposito e alloggi 15 euro/mq, per i pontili galleggianti e le tutte le opere di facile rimozione la tariffa è di 4,92 euro/mq.

Per coloro che ancora non hanno versato i canoni 2017 e il 2018, la decisione è stata di applicare i canoni antecedenti al provvedimento ora adottato.

Nonostante l'accordo abbia rappresentato un buon risultato rispetto alle previsioni perché è riuscito a mettere d'accordo le diverse parti, evitando un aumento dei canoni, restano, però, alcune criticità. In particolare, il giorno successivo alla firma dell'intesa, gli operatori portuali che hanno in concessione alcuni specchi acqueei hanno lamentato un aumento del canone: da 1 euro/mq è passato a 2,46 euro/mq.

Il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito, interpellato da noi sulla questione, ha precisato che gli accordi, una volta firmati, vanno rispettati. Pacta sunt servanda.



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE



STEFANO SORRENTINI - PRES ASSOAGENTI CAMPANIA

IL PRESIDENTE DI ASSOAGENTI: AL DI LÀ DEI DATI DI TRAFFICO, L'IMPEGNO DELL'ADSP È DETERMINANTE.

UNA VOLTA REALIZZATE LE PRECONDIZIONI, LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA VA GARANTITO DALLE IMPRESE

DI EMILIA LEONETTI

1. Presidente dell'Associazione Assoagenti, Stefano Sorrentini, come valuta i risultati di crescita nel settore del traffico container, delle merci varie e dei crocieristi? Quali prospettive e soprattutto a quali condizioni potremo mantenere il positivo trend?

"I risultati di crescita nel settore del traffico container, delle merci varie e del traffico crocieristico diffusi recentemente, sono confortanti e confermano il consolidamento del trend positivo iniziato nello scorso anno, in particolare di alcuni comparti trainanti, che registrano incrementi a doppia cifra rispetto al 2017.

Se a tutto ciò aggiungiamo i segnali incoraggianti provenienti anche da altri settori, come ad esempio il costante progresso della cantieristica e la definitiva ripresa della nautica da diporto, il quadro di insieme appare confortante. Si comincia, quindi, a ragionare non più in termini di inversione di tendenza o previsioni di sviluppo, quanto di entità della crescita. Tali progressi ci dicono che, dopo anni di precarietà e scarsa efficienza, il

nostro sistema portuale comincia ad acquisire i risultati delle azioni congiunte e delle sinergie tra operatori e Autorità, proiettandoci oggi, a due anni dall'avvio della riforma delle Autorità portuali, in una dimensione nella quale Napoli rappresenta un modello di buon governo e di applicazione corretta della nuova normativa. Le prospettive indicano un ulteriore miglioramento; tuttavia, per supportare e consolidare la crescita, ci sarà ancora molto da migliorare: efficienza, produttività e competitività dello scalo sono a mio avviso gli aspetti sui quali, nel breve periodo, dovranno essere concentrati gli sforzi degli operatori."

2. A suo parere l'AdSP del Mar Tirreno Centrale dovrebbe fare di più per sostenere la crescita del sistema portuale campano? In che modo? In quali ambiti?

"Ritengo che un primo stimolo concreto alla crescita sia rappresentato dalla promozione delle zone economiche speciali, opportunità straordinaria per la comunità locale e per il porto di Napoli,

rivolta in modo particolare a tutte quelle aziende che hanno deciso di crescere, o per incentivare ed accelerare tale scelta; a mio parere siamo di fronte ad un'occasione unica, il cui valore è dimostrato dall'esperienza dei paesi nei quali le Zes sono già attive e dai risultati prodotti. Devo rilevare con soddisfazione che l'AdSP si sta impegnando in modo particolarmente attivo su questo tema. Il completamento delle opere di dragaggio e la realizzazione in tempi brevi degli investimenti strutturali programmati, sono poi – a mio avviso – gli elementi che consentiranno di sostenere la crescita e supportare le aziende. Ritengo, inoltre, che – nel medio periodo – l'attenzione dell'Autorità di sistema si debba concentrare su alcuni temi specifici, quali la verifica e la razionalizzazione delle concessioni, l'armonizzazione dei canoni e la semplificazione burocratica: temi, peraltro, già in agenda e oggetto di confronto con gli operatori. Infine, vedrei con molto favore una politica dell'AdSP rivolta alla realizzazione di incentivi legati alla produttività e l'avvio di un'analisi di fattibilità per la riduzione delle tasse portuali; tali iniziative potrebbero determinare un valore aggiunto e una forte spinta allo sviluppo competitivo degli scali campani."

"Ritengo che il comparto marittimo abbia un ruolo determinante nel funzionamento e nel successo della realtà portuale campana; credo, infatti, che dopo aver definitivamente superato le criticità evidenziate da anni dagli operatori, (mi riferisco soprattutto alla provvisorietà della governance portuale locale) che peraltro ha rappresentato un alibi per un periodo troppo lungo, sia finalmente venuto il momento di ripensare alcuni processi produttivi ormai obsoleti e cambiare il modo tradizionale di fare impresa. L'obiettivo di fondo deve essere costituito dal recupero del deficit competitivo nei confronti degli altri sistemi portuali; una volta realizzate le pre-condizioni costituite dagli interventi pubblici, il gap può essere recuperato solo mediante il miglioramento dell'efficienza, della produttività e della competitività economica delle imprese. In questo contesto, osservo che molte aziende si sono già attivate con successo; l'auspicio è che questa tendenza si espanda al più presto a tutti i principali operatori economici, ribaltando la logica e i modelli dominanti fino a qualche anno fa e con evidenti possibilità di maggiori ricadute positive in termini di sviluppo."

3. Quale ruolo ha il cluster marittimo in questo processo di efficientamento del sistema e di raggiungimento degli obiettivi?





>> APPROFONDIMENTO

IL PORTO DI SALERNO

AL VIA IL DRAGAGGIO NEL PORTO DI SALERNO

L'INIZIO DEI LAVORI È PREVISTO PER NOVEMBRE 2019

DI ANNA CAPASSO

Dopo una battaglia amministrativa e burocratica durata oltre cinque anni, i lavori di dragaggio nel porto di Salerno verranno avviati. Il bando di gara è stato firmato dal Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito ed è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Si partirà a novembre 2019, è questa la data ufficiale dell'inizio dei lavori. Riguardo alla conclusione, è previsto che termineranno nei primi mesi del 2021.

Si tratta di un'opera estremamente rilevante per la competitività dello scalo: riguarda l'escavo di fondali per una quantità di sabbie superiore a 3 milioni di metri cubi, per un costo di 38 milioni di euro e che ha come obiettivo quello di portare i fondali dell'area commerciale a 14,50 metri e quelli dell'area passeggeri a 11,50 metri di profondità. Il costo complessivo a base di gara è suddiviso in 25 milioni di euro per i lavori di dragaggio, 13 milioni di euro per attività connesse alla realizzazione dei lavori.

Secondo quanto prescritto dal ministero dell'Ambiente e dalla Stazione Zoologica Anton Dohrn, la prima fase dei lavori sarà completata entro la primavera 2020;

l'altra metà dei lavori è attesa a metà aprile 2021. L'operazione prevede che venga effettuata con draghe semoventi, aspiranti e autocaricanti: i mezzi dovranno non solo recuperare il materiale dal fondo delle darsena, ma dovranno anche stivarlo, trasportarlo per poi versarlo nel sito di immersione in mare autorizzato dal ministero dell'Ambiente.

Il primo passo importante è stato raggiunto ad ottobre 2018 quando il ministero dell'Ambiente ha autorizzato il dragaggio del porto di Salerno, a seguito del parere favorevole della Commissione per le Valutazioni di impatto ambientale (Via) al monitoraggio effettuato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per dare esecuzione alle prescrizioni precedentemente avanzate a luglio del 2017. L'adempimento in tempi rapidi alle numerose prescrizioni formulate dalla Commissione Via è stato possibile grazie alla collaborazione con la Stazione Anton Dohrn, che ha lavorato con la supervisione di Arpac, l'Agenzia regionale per la protezione ambientale. **Il dragaggio a Salerno non è più una chimera.** Il Presidente Spirito evidenzia: "Alla fine del primo ciclo

di dragaggio al molo Manfredi potranno già attraccare navi da crociera moderne. È infatti previsto che nel primo anno si arrivi a un fondale di 9,70 m. di profondità rispetto agli 11,50 previsti alla fine dei lavori. Ma con 9,70 metri potremo garantire l'attracco di grandi navi e dare quindi alla Stazione Marittima la funzione per la quale è stata realizzata".

L'intervento di dragaggio è finalizzato a consentire l'ingresso, il transito e le manovre di ormeggio, in condizioni di sicurezza, alle navi di nuova generazione, destinate sia al traffico passeggeri, sia al traffico di merci. La costante evoluzione dei trasporti marittimi rende necessario l'adeguamento infrastrutturale del porto di Salerno per consentire allo scalo di consolidare i propri traffici. Con l'escavo dei fondali, le nuove tipologie di navi dalle maggiori dimensioni come le grandi navi da crociera, portacontainer, unità ro-ro e

general cargo, potranno accedere nel porto e lo scalo salernitano manterrà la propria competitività.

I lavori di dragaggio sono previsti nell'ambito del Grande Progetto "Logistica e Porti – Sistema integrato portuale di Salerno" già approvato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Nel piano sono previsti 11 interventi per 216 milioni di euro. Tra i lavori programmati, oltre al dragaggio, c'è l'allungamento del Molo Manfredi di circa 700 ml per 50 ml di larghezza e occuperà, in totale, una lunghezza di circa 1350 ml che, una volta ultimato, consentirà l'ormeggio fino a cinque navi, con una previsione di oltre diecimila croceristi al giorno. L'intento è far diventare l'area destinata al traffico turistico un prolungamento del lungomare di Salerno.





>> L'OPINIONE



MARCO FERRETTI



MARCELLO RISITANO

MARCO FERRETTI

Professore di Strategia di Impresa – Università degli Studi di Napoli Parthenope . Presidente – MAR.TE. SeaLand Logistics Scarl

MARCELLO RISITANO

Professore di Management delle imprese della Blue Economy. Università degli Studi di Napoli Parthenope
Responsabile del laboratorio – MAR.TE. SeaLand Logistics Scarl

I FATTORI DI COMPETITIVITÀ DEI PORTI.

COSA MANCA AL SISTEMA PORTUALE CAMPANO

Nello scorso numero della rivista si è introdotto e trattato il tema dei fattori di competitività portuale, in particolare per come identificati e classificati dalla comunità di esperti accademici di maritime economy (Parola et. al., 2017). In accordo con quanto rilevato recentemente dalla European Sea Port Organization, l'evidenza empirica dimostra sempre più l'esigenza di studiare la competitività portuale non solo analizzando stricto sensu la funzione di economia marittima esercitata dai porti, ma anche sottolineando la funzione sociale (ed ambientale) che il nodo infrastrutturale sviluppa nei confronti del territorio (ESPO, 2018).

In accordo con tale prospettiva, MAR.TE. SeaLand Logistics ha sviluppato un modello di analisi che permette di identificare i principali indicatori di competitività di un porto, che siano in grado di consentire da un lato l'analisi integrata delle prestazioni portuali, dall'altro l'analisi comparata delle suddette

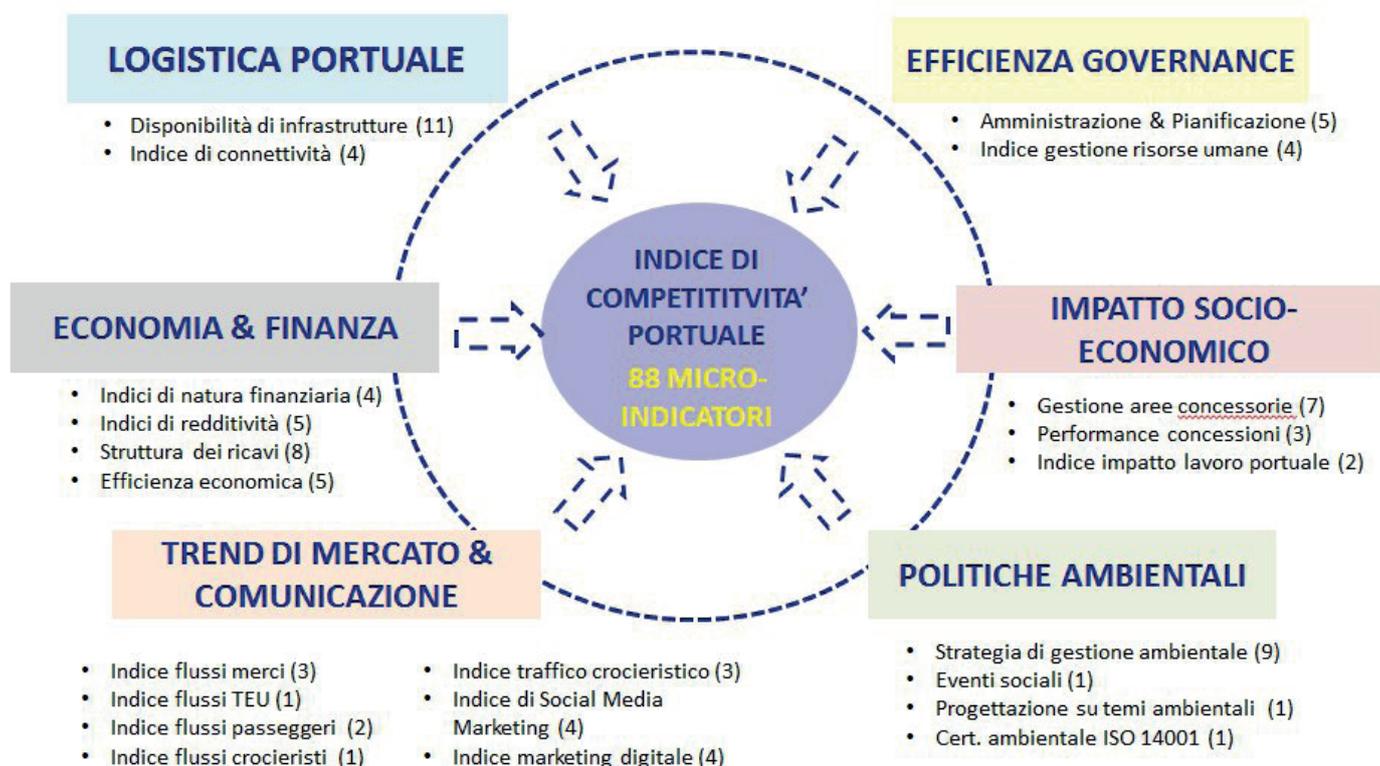
performance tra le 15 Autorità di Sistema Portuale presenti in Italia (come da d.lgs. 4 Agosto 2016 n. 169). Il modello d'analisi (Figura 1) consente di definire un indice sintetico di valutazione della competitività dei porti, definito Port Competitiveness Index (PCI).

Con questa finalità, il modello multi-dimensionale è stato definito sulla base di tre distinti sub-livelli d'analisi: a. il primo sub-livello (macro-indicatori) è stato identificato con 6 fattori critici di successo della competitività portuale (Port Logistics, Governance Efficiency, Economics & Finance, Social-economic impacts, Market Trend & Communication, Green Challenges); b. il secondo sub-livello (meso-indicatori) è stato definito mediante 22 indicatori di competitività per misurare i suddetti fattori critici di successo; c. il terzo sub-livello (micro-indicatori), infine, si compone di 88 indicatori per misurare le 22 meso aree di competitività suddette.



LA COMPETITIVITÀ DEI PORTI ITALIANI

Port competitiveness Index PCI_IT



Il modello gerarchico così composto – “alimentato” da dati disponibili al luglio 2017 – ha consentito di mettere in evidenza le principali criticità rilevate per gli scali dell’Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale in termini di competitività comparata in ambito italiano: a. Port Logistics, in termini sia di disponibilità di infrastrutture che di efficienza e connettività della logistica merci; b. Economics & Finance, in particolare in termini di livelli di profittabilità; c. Green Challenges, in termini di mancanza di una precisa strategia di green

management ed assenza di certificazioni ambientali ISO. Numerose azioni sono state apportate negli ultimi 15 mesi, grazie alla visione strategica ed ai progetti gestiti dalla Presidenza del Prof. Pietro Spirito – azioni che potranno migliorare la capacità competitiva degli scali campani specialmente nel medio-lungo periodo, mediante l’adozione di soluzioni che migliorino l’accessibilità agli scali, l’efficienza della gestione dei traffici (supportati da sistemi ITS, IoT, etc.), anche nella prospettiva delle tecnologie green.