AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI · SALERNO · CASTELLAMMARE DI STABIA

ANNO 2018 | **N.8**
agosto - settembre 2018

PORTI CAMPANI **IN RETE**

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

SICUREZZA E LEGALITÀ: NUOVO FRONTE D'IMPEGNO PER L'EX PROCURATORE NAZIONALE ANTIMAFIA

Franco Roberti, da due mesi alla guida dell'assessorato regionale, spiega obiettivi e strategia

L'INTERVISTA

Il numero di agosto e di settembre si apre con un'intervista di Emilia Leonetti all'Assessore alla Sicurezza e alla Legalità della Regione Campania, Franco Roberti. Segue un articolo sui "Depositi Garolla" alla Calata Vittorio Veneto. Il Presidente di Confindustria Caserta, Luigi Traettino, membro del Comitato di Indirizzo, interviene sulla ZES della Campania. Un articolo su Marina d'Arechi affronta l'importante settore del traffico da diporto nel porto di Salerno. Il Rettore della Parthenope Alberto Carotenuto ha rilasciato una breve intervista a Anna Capasso sulla manifestazione "Naples Shipping Week". Chiudono il numero il programma della Naples Shipping Week che si terrà dal 24 al 29 settembre a Napoli e la notizia del convegno sul diportismo previsto alla Stazione Marittima il prossimo 12 settembre.

SICUREZZA E LEGALITÀ: NUOVO FRONTE D'IMPEGNO PER L'EX PROCURATORE NAZIONALE ANTIMAFIA

Franco Roberti, da due mesi alla guida dell'assessorato regionale, spiega obiettivi e strategia

di **Emilia Leonetti**

L'intervista a Franco Roberti è un'occasione unica per un giornalista.
La sua esperienza nella lotta al crimine organizzato, i ruoli che ha ricoperto nella sua carriera, partendo da Pubblico Ministero, nei primi anni ottanta del secolo scorso, nella Procura di Napoli nella sede, che a quell'epoca era il prestigioso Palazzo di Castel Capuano, rendono ogni incontro di grande interesse. Soprattutto spingono, come è avvenuto nel nostro caso, ad allargare il discorso. Perché Franco Roberti ha una conoscenza delle mafie approfondita. Sino a un anno fa, infatti, è stato Procuratore Nazionale Antimafia. Lo incontro nel suo ufficio di via Santa Lucia, sede della Giunta Regione della Campania.
1) Il Presidente Vincenzo De Luca, nell'affidarle l'incarico di Assessore alla Sicurezza, ha affermato: "Siamo in una grave emergenza. Dobbiamo definire un progetto educativo rivolto alle giovani

generazioni, attuare misure di prevenzione, contrastare l'illegalità". Da dove intende cominciare?
"Ho accettato la proposta del Presidente Vincenzo De Luca perché ritengo di poter dare, in questo scorcio di legislatura, un contributo di esperienza e di conoscenza in un settore così importante come la sicurezza e la legalità. Sono partito facendo una ricognizione della situazione della videosorveglianza, che è fondamentale nella prevenzione del crimine. Il mio è un assessorato trasversale. Sono in costante contatto con i colleghi, perché il tema sicurezza riguarda lavoro, scuola, sanità. Per capire dove intervenire, ritengo utile avere un dialogo costante con i miei colleghi di Giunta. Oggi, per esempio, abbiamo avviato, assieme all'Assessore all'Istruzione, una collaborazione con l'Autorità Giudiziaria minorile, per definire percorsi comuni di contrasto alle baby gang e in generale ai reati minorili. Mio compito è avviare un'attività di coordinamento finalizzato alla rieducazione. Quest'azione si concretizza con il sostegno finanziario alle comunità che sul territorio hanno già in carico i minori a rischio. Tengo molto al collegamento tra Autorità amministrativa ed Autorità giudiziaria. Altro mio compito è il coordinamento delle Polizie Municipali, che hanno un ruolo centrale nel controllo del territorio. La carenza di forze di polizia municipale è all'origine di crimini anche rilevanti di questi ultimi anni (esempio emblematico è stato l'omicidio del Sindaco Vassallo). Per questo vogliamo sostenere la formazione e l'aggiornamento professionale, rafforzando la struttura a questo dedicata, che ha base a Benevento. Lo scopo è migliorare il servizio sul territorio regionale.
Riassumendo, in due mesi di lavoro, ho indirizzato l'attività del mio assessorato su: videosorveglianza dove abbiamo investito ingenti risorse in tutta la Regione, collaborazione con Autorità Giudiziaria per migliorare percorsi rieducativi dei minori a rischio. Nello specifico per Napoli abbiamo siglato un protocollo con il Ministero dell'Interno per il quartiere "Sanità" assieme al Comune, alla Regione e all'Ufficio Scolastico per la Regione Campania, per l'apertura delle scuole nel pomeriggio al fine di combattere la dispersione scolastica. Questo modello intendo portarlo anche negli altri quartieri."

2) Assessore alla Sicurezza, per la prima volta, viene istituito un assessorato del genere. Quali sono le condizioni irrinunciabili per rendere operativo il suo incarico?
"Le condizioni sono avere un quadro chiaro dei problemi, che viene anche da chi lavora da tempo in Regione e dal rapporto con le associazioni che hanno un ruolo sul territorio. Il confronto serve per scegliere le strategie più idonee per affrontare i problemi. Bisognerebbe poi semplificare i percorsi burocratici e decisionali. Agire sulla semplificazione e sulla trasparenza delle procedure amministrative è fondamentale per dare concretezza al lavoro del mio assessorato."

3) Lei è stato per diversi anni al centro di importanti indagini di camorra e poi nell'ultimo periodo, come Procuratore Nazionale Antimafia, al centro di rapporti internazionali per la lotta al crimine organizzato.
Qual è la situazione della diffusione criminale in Campania e in che modo pensa la questione "sicurezza" di cui Lei è il titolare, sia connessa alla più ampia e pervasiva questione "camorra"?
"La questione "camorra" è un aspetto della questione "sicurezza". Gli altri aspetti sono legati all'economia criminale, e sono terrorismo, fenomeni migratori, reati ambientali, reati informatici. Questi sono quelli che considero tante facce della grande questione "sicurezza" sulla quale stiamo portando l'attenzione anche con percorsi di studio che culmineranno con un convegno internazionale che terremo in autunno. Servirà a stabilire quello che sino ad ora è stato realizzato e ciò che è necessario fare. Faremo il punto della situazione e, contemporaneamente, fisseremo gli obiettivi da raggiungere, definendo gli strumenti normativi e organizzativi per perseguirli. Il mio intento è individuare all'interno della problematica sicurezza tutte le azioni che la Regione può mettere in campo per migliorare, in generale, i livelli di sicurezza. Vorrei, però, precisare che i cittadini dovrebbero comprendere che l'economia criminale è il vero punto centrale della criminalità organizzata. L'economia criminale distrugge l'economia legale e sino a quando l'economia criminale avrà spazi all'interno delle dinamiche di economia legale non vi sarà nessun vero sviluppo né per questa Regione, né per il nostro Paese. Perché l'economia criminale scoraggia gli investimenti, distoglie gli imprenditori onesti, inquina i mercati finanziari con i proventi delle attività criminali. Frena lo sviluppo, e dunque l'occupazione."

4) Tornando all'attività del suo assessorato. Ha già pianificato un programma di lavoro, un metodo, degli obiettivi?
"Il lavoro dell'assessorato è legato anche ad una serie

di priorità. Ad esempio la legge regionale su "Gestione e destinazione dei Beni Confiscati alle Mafie" del 2013, aggiornata nel 2017, che ora, a seguito anche di alcune osservazioni della Corte Costituzionale, dovrebbe essere approvata dal Consiglio Regionale, è centrale per la lotta alla criminalità. I beni confiscati devono diventare una risorsa per l'economia legale. Sino ad ora la gestione dei beni confiscati è stata considerata un peso, soprattutto per i Comuni. Deve diventare un'opportunità. Per fare questo salto di qualità bisogna avere gli strumenti e saper gestire i beni in attesa della loro destinazione ad uso pubblico. Serve un'Agenzia Nazionale forte e attrezzata, come prevede il vigente codice antimafia. Un'Agenzia che abbia gli strumenti anche finanziari per gestire immobili e aziende produttive. È, poi, indispensabile che i beni siano oggetto di una strategia di reimpiego che venga incontro alle esigenze del territorio. Non basta destinare i "beni" ai Comuni, bisogna saperne coordinare l'attività di gestione. Occorre coordinamento e visione più ampia. Ad esempio, l'assegnazione di un immobile di Casal di Principe ad un associazione che si occupa di ragazzi autistici si è dimostrata un'ottima scelta perché la struttura funziona molto bene, come ho potuto constatare io stesso durante una visita alcuni giorni fa. È questo il lavoro che il mio assessorato svolgerà e che la legge, cui facevo riferimento poc'anzi, prevede. Aggiungo che la legge regionale prevede appositi strumenti per la valorizzazione dei beni confiscati (piano, programma, osservatorio) che fanno capo alla Regione e che consentiranno a quest'ultima di esercitare una funzione strategica in tale settore."

5) L'AdSP del Mar Tirreno Centrale è promotrice del così detto "rating di legalità" e per questo ha già tenuto, con un'associazione a questo dedicata, diversi incontri con imprenditori portuali. Lo scopo è sensibilizzare chi fa impresa sui vantaggi fiscali legati ai percorsi "virtuosi" sul piano del rispetto delle leggi, insieme a modelli lavorativi attenti al capitale "umano". Cosa ne pensa? Può essere uno strumento per indirizzare le imprese verso una maggiore trasparenza e rispetto delle leggi?
"È uno strumento importante, e anzi intendo approfondire la conoscenza dello strumento in collaborazione con l'Autorità Portuale con cui sono in contatto. D'intesa con il Presidente Spirito desidero approfondire e sviluppare la tematica. Cosa che farò nelle prossime settimane."

6) In base alla sua esperienza quanto pesa la diffusa presenza della criminalità organizzata sull'economia del territorio? Mi riferisco a Napoli e alla Campania.
"La questione del contrasto all'economia criminale deve esse portata a tutto campo, ad un livello anche internazionale. Sa perché? Perché nell'era della globalizzazione le imprese criminali si muovono a livello nazionale e transnazionale andando a collocare i loro proventi nei Paesi in cui non c'è un contrasto efficace al riciclaggio. I capitali, una volta "ripuliti", vengono usati per attività economiche anche nel nostro Paese. L'economia legale viene inquinata dai capitali "sporchi" che vengono nascosti all'estero e che continuano ad alimentare le attività economiche delle organizzazioni criminali all'estero e in Italia. Da qui la necessità di una forte cooperazione internazionale per contrastare il riciclaggio e in generale le attività economiche criminali. Il ruolo fondamentale in questo lo hanno le procure antimafia e la Procura Nazionale Antimafia."

7) La Campania, è notizia recente, è al primo posto in Italia per i reati ambientali. La metà, secondo i dati forniti da Legambiente, dei reati contro l'ambiente (il 44%) avviene nelle Regioni meridionali, Campania, Calabria, Sicilia Puglia. Esiste una legge, la n. 68 sugli ecoreati. È sufficiente? La Regione Campania dovrebbe intervenire sul piano legislativo? Come?
"La legge n. 68 è un'ottima legge. Fortemente voluta e sostenuta dalla Procura Nazionale Antimafia, quando ricoprivo il ruolo di Procuratore a Roma. È una legge che va applicata e per questo servono le forze in campo. Occorre organizzazione, professionalità, serve crederci. Noi confidiamo nel Ministro Costa che è un grande esperto di reati ambientali e che è stato Generale dei Carabinieri forestali. Il Ministro Costa ha gli strumenti di conoscenza, di esperienza e capacità per dare un indirizzo alla corretta e compiuta applicazione della Legge n.68 del 2015. Per quanto riguarda la Regione Campania, come Lei sottolinea, se sarà necessario lo faremo, ma allo stato è prioritario dare applicazione alla legge in vigore."

ATTUALITÀ

DEPOSITI COSTIERI: INVESTIMENTI E NUOVE TECNOLOGIE PER ESSERE COMPETITIVI

L'impegno della società "Garolla srl" nata dalla divisione con il settore del "bunkeraggio"

di **Emilia Leonetti**

Ai Depositi "Garolla" si arriva costeggiando il terminal ferroviario, subito dopo aver superato l'edificio grigio, a forma elicoidale, progettato da Aldo Loris Rossi e conosciuto come "La casa del portuale". I grandi serbatoi in acciaio si trovano sulla sinistra, uno accanto all'altro, attraversati da condotte che dalle banchine della Calata Vittorio Veneto trasferiscono dalle navi i prodotti liquidi, olio vegetale, gasolio, oli combustibili, minerali, soda caustica, nei serbatoi. In tutto 39, suddivisi tra il molo Flavio Gioia e la Calata Vittorio Veneto, per una capacità di oltre 40 mila m^3 di prodotti liquidi.

Gli uffici sono accanto al grappolo di serbatoi in acciaio. Un capannone, che sino a pochi anni fa ospitava le Officine "ORNI", è la sede della società "Garolla srl". Un ampio "open space" dove lavorano otto persone, altre sei sono operai e sono quindi impiegati, a turno, nel controllo e manutenzione dei depositi. Ad accoglierci è Fabrizia Amato, Responsabile Amministrativa, figlia di Raimondo Amato, Amministratore Delegato della società che ci raggiungerà da lì a poco.

La sala di comando è, qui, al piano terra, in una stanza in fondo all'open space. Su un tavolo è collocato un display di grandi dimensioni che rende disponibile un sinottico dei serbatoi. È stato installato da un paio d'anni, insieme ad un'altra postazione presente in una cabina vicina agli impianti, ed è lo strumento con cui si governa e si monitora costantemente il sistema di trasmissione dei prodotti liquidi nei serbatoi, lo stato del loro riempimento, la localizzazione dei diversi prodotti. Una tecnologia che consente, come precisa Fabrizia Amato, non solo di tenere sotto controllo lo stato dei "depositi" ma anche di verificare la quantità in uscita nelle autobotti. "È importante - spiega – perché la merce è sottoposta a controllo doganale e noi, grazie al sistema che sarà collegato direttamente con l'Ufficio Doganale, assicuriamo un doppio controllo: alla fonte e con i documenti di viaggio con cui le autobotti certificano, all'uscita dal porto, il quantitativo e la tipologia di merce trasportata."

Dall'open space, per delle scale, raggiungiamo il primo piano dove si trovano gli uffici di direzione e la sala riunioni. "La famiglia Garolla opera nello scalo partenopeo dal 1958 - dice con orgoglio Raimondo

Amato, sedendosi accanto a me – Si è, sempre, occupata di "depositi" e di "bunkeraggio" con proprie "bettoline". Venti anni fa le attività del gruppo sono state divise: il ramo della famiglia, con capostipite Carlo, ha acquisito la parte "depositi costieri" e la parte che faceva capo a Roberto, quella del "bunkeraggio". Insieme a Carlo Garolla mi occupo dei "Depositi" dal 1998. Sino ad oggi abbiamo investito, per ammodernare e ampliare i nostri impianti, dodici milioni di euro, incrementando la capacità di stoccaggio da 15 mila a 40 mila m^3."

L'ultimo investimento ha riguardato la realizzazione, alle spalle dei depositi, di un impianto di carico e scarico su cisterne ferroviarie per il trasporto della merce. Attualmente non è utilizzato perché le aziende servite dalla società "Garolla" operano in un raggio di 200 km., una distanza che predilige il trasporto su gomma. Le aziende, infatti, cui sono destinati i prodotti non dispongono, nell"ultimo miglio", di binari ferroviari, per cui diventerebbe oneroso utilizzare il trasporto su ferro. "Per noi è importante aver creato l'infrastruttura. - precisa l'Ad - Appena si creerà la necessità saremo pronti a soddisfarla."

L'attività dell'impresa si sviluppa sulla base delle necessità industriali del Mezzogiorno, legate all'approvvigionamento di prodotti liquidi. Se il cliente è una grande industria, che ha necessità di rifornirsi costantemente di oli combustibili o di altro, impegna periodicamente alcuni serbatoi e organizza l'arrivo della merce sulla nave che, dai Paesi Asiatici, ma anche dall'Europa e dall'Arabia Saudita, passando per il porto di Napoli e utilizzando i serbatoi "Garolla", la trasferisce, sulle autobotti, a destinazione. Nel caso, invece, di piccole industrie che non possono prevedere con ampio anticipo l'utilizzo dei prodotti, interviene la multinazionale del settore (ad esempio la Shell) che li stocca nei serbatoi in attesa di essere richiesti e venduti alle piccole e medie imprese. Questo complesso sistema di decisione dei quantitativi, di acquisto nei paesi di produzione, di trasferimento via nave nello scalo partenopeo, di conservazione nei depositi e di distribuzione attraverso le autobotti alle industrie finali, porta ad un traffico annuale di 60 navi, 8 mila autobotti e 300 mila ton. di prodotti liquidi.

L'azienda è una sorta di interfaccia tra il produttore e l'utilizzatore, entrando nel ciclo "logistico" nella fase intermedia, quella dello stoccaggio e della movimentazione del prodotto nei e dai depositi alle autobotti. "In questo - dice Amato- siamo dipendenti dal mercato. Mi preme, però, sottolineare che il nostro è un lavoro che richiede alta professionalità: tecnica per la gestione con sistemi automatizzati dei depositi per il riempimento dei serbatoi e per l'estrazione nella fase di carico; competenza in materia fiscale e doganale perché tutti i prodotti sono soggetti a norme di carattere doganale".

Usciamo e, mentre ci allontaniamo, osserviamo un autobotte in fase di carico. Viene effettuato sotto una galleria coperta, dove su un impianto di pesatura, posta di lato sopra l'autobotte, un operaio, munito di casco e tuta, controlla lo stato di riempimento. Un suo collega in una cabina, posta nell'angolo di ingresso ai depositi, verifica il lavoro del collega e contemporaneamente lo stato degli altri serbatoi.

"Nonostante l'impiego di apparecchiature sempre più moderne e automatiche - continua Raimondo Amato- sono i nostri operai a decidere in quali serbatoi i prodotti devono essere ricevuti, sino a quale livello bisogna riempirli. Perché le tubazioni e i serbatoi sono dedicati, ognuno ad una tipologia diversa di prodotto. Attualmente, la nostra società sta lavorando al 70% delle sue potenzialità e questo, come le dicevo prima, dipende dal mercato e dalla crisi in cui si trovano ancora molte aziende soprattutto nel Sud Italia. Ma siamo fiduciosi che a breve vi saranno le condizioni per lavorare al 100% delle nostre potenzialità".

L'INTERVISTA

ZES CAMPANIA, UN'OCCASIONE DA NON PERDERE

Credito d'imposta e procedure più snelle per attrarre investimenti

di **Gianluigi Traettino**
Presidente Confindustria Caserta

Le Zone Economiche Speciali sono per la Campania un'occasione da non perdere, non solo dal punto di vista economico.
È inutile elencare le debolezze antiche che paga il nostro territorio.
Su un dato però, in qualità di rappresentante della giunta regionale della Campania nel Comitato di indirizzo della ZES, vorrei soffermarmi: è il punteggio che la Commissione Europea assegna alla dotazione infrastrutturale di ciascuna regione europea. Esso va da 0 (carenza assoluta) a 100 (livelli di eccellenza) e il punteggio delle nostre regioni meridionali è mediamente inferiore a 24. Le cause di questo risultato sono molteplici, e non sempre dipendono soltanto dalla riduzione degli investimenti.
Processi decisionali farraginosi e regole spesso solo formali, generano oneri impropri che favoriscono le contrapposizioni e la polverizzazione delle competenze e delle responsabilità. Una recente ricerca del Dipartimento per le politiche dello sviluppo ha rivelato che il 42% dei ritardi di consegna delle opere sono dovuti ai «tempi di attraversamento», forma diplomatica per intendere i tempi morti di ordinaria burocrazia (i passaggi da una fase all'altra, da un ufficio all'altro). Percentuale che sale al 60% se si considera la fase che va dalla progettazione all'affidamento dei lavori.
E il dato paradossale è che questo sistema bizantino di garanzia genera l'effetto opposto: Bankitalia, in un'analisi recente, ha rivelato che alla minore qualificazione degli enti appaltanti corrisponde una più bassa produttività delle imprese che si aggiudicano i lavori. In sintesi le aziende meno capaci si muovono agilmente tra le pieghe dell'inefficienza amministrativa.
In questo scenario le Zone Economiche Speciali rappresentano un'opportunità irripetibile: le ZES hanno come obiettivo quello di attrarre investimenti non solo grazie ai crediti d'imposta ma soprattutto ai tempi più snelli per autorizzazioni e procedure.

Con una sburocratizzazione dei processi riusciremo a ridurre sensibilmente i tempi di realizzazione degli investimenti che decidiamo di fare. Perché il tempo, ed è questo il dato culturale che dobbiamo acquisire, è una risorsa fondamentale in un mercato globale che viaggia a una velocità mai vista.
Le Zone Economiche Speciali rappresentano dunque un'occasione di sviluppo economico e culturale senza eguali, e le scelte politiche degli organismi regionali vanno in questa direzione.

ATTUALITÀ

MARINA D'ARECHI: QUALITÀ E ACCOGLIENZA

Port Village di Salerno, tra i più moderni del Mediterraneo

di **Anna Capasso**

Non un semplice porto, ma uno dei Port Village più moderni del Mediterraneo. Al centro tra le bellezze naturali della Costiera Amalfitana e quella Cilentana, si scorge Marina d'Arechi, il nuovo porto turistico della città di Salerno. Con i suoi 30mila mq di superfice terrestre e gli oltre 340mila mq di specchio acqueo, rappresenta uno dei fiori all'occhiello del Mezzogiorno. Per il quinto anno consecutivo è bandiera blu per la qualità dell'acqua del mare e, in più, il Registro Italiano Navale (Rina) ha riconosciuto Marina d'Arechi porto d'eccellenza sul piano infrastrutturale e dei servizi.

Marina d'Arechi SpA è una società controllata dal Gruppo Gallozzi. La sua costruzione è iniziata nel 2010. Nel 2012 è stata celebrata l'apertura, con l'inaugurazione dei primi 80 posti barca. Il Marina è stato completato nel 2017, con l'ultimazione di tutte le opere a mare. La spesa totale è stata di 70 milioni di euro, un investimento interamente privato. Attualmente ospita 1.000 posti barca, con un pescaggio massimo di 7m, la media di riempimento è del 75% durante il periodo estivo. Si riescono ad accogliere yatch da 8 metri fino a 100 metri, quelle di dimensioni più grandi sono posti nei pressi dell'imboccatura del porto per facilitare le manovre. Ci sono anche due stazioni di rifornimento di benzina con pompe a pressione.

La diga foranea, costata 6 milioni di euro, rappresenta uno degli elementi innovativi di Marina D'Arechi perché è realizzata interamente in pietra naturale, con piani inclinati all'esterno e all'interno, in funzione anti-riflettente, per annullare ogni effetto del moto ondoso e della risacca. La diga è lunga 1.200 metri, larga 60 metri sul fondale e 25 a livello del mare. La forma curva della diga, che si trova proprio all'ingresso del porto, crea un bacino ridossato che consente di proteggere le imbarcazioni dai venti di ogni traversia.

Uno dei principali attrattori della Marina è la presenza di un cantiere all'interno del porto che si sviluppa per oltre 7.000 mq, oltre a un'area di rimessaggio invernale di 8.000 mq. Ha cinque postazioni che possono essere utilizzate contemporaneamente, un travel lift da 220 tonnellate e personale specializzato nella manutenzione di ogni parte o impianto dell'imbarcazione. Una delle ultime novità è stato l'acquisto di un particolare impianto a bicarbonato per le idropuliture delle imbarcazione, un macchinario a basso impatto ambientale.

Marina d'Arechi ha, inoltre, al suo interno zone di ricreazione e di svago. A partire dal bar con la terrazza panoramica, per arrivare alla zona ristorante, riservata non solo ai diportisti, ma aperta a chiunque voglia trascorrere del tempo all'interno della struttura. È di quest'anno l'inaugurazione di 9 negozi, collocati di fronte al bar a pochi passi dalla banchina di riva. Dai negozi di charter nautici agli accessori, passando per il noleggio auto e scooter, al parrucchiere al brokeraggio, fino ad arrivare all'abbigliamento nautico, sono servizi commerciali riservati esclusivamente ai diportisti.

Molta attenzione è dedicata anche al rispetto dell'ambiente. Basti pensare che all'interno della struttura sono presenti quattro isole ecologiche per la raccolta differenziata dei rifiuti ed anche l'arredamento degli uffici è in materiale ecosostenibile. Rispetto per l'ambiente, ma prima di tutto per le persone con disabilità. L'intera struttura è priva di barriere architettoniche.

Il nuovo porto turistico è collocato nella zona est di Salerno, ha un'uscita dedicata sulla tangenziale, ma è difficile raggiungerla con i mezzi pubblici. La fermata della metropolitana più vicina si trova nei pressi dello Stadio Arechi, a 20/25 minuti a piedi dalla Marina; c'è un solo bus che ferma nei pressi del Port Village, ma le corse sono rare, per cui la società ha predisposto un servizio shuttle per il centro storico della città. La navetta è riservata ai diportisti.

Marina d'Arechi si trova in una posizione strategica. L'ormeggio presso il Porto Village consente di avere a poche miglia nautiche di distanza bellezze naturali, siti archeologici, mete culturali e località mondane. Dalle vicine isole di Capri, Ischia e Procida, fino ad arrivare a Positano, Amalfi, Ravello, per poi spostarsi verso sud, verso la costa cilentana, con Agropoli, Pollica, Punta Licosa, Palinuro. A non molte miglia nautiche, inoltre, sono raggiungibili anche la Sicilia e le isole Eolie.

L'INTERVISTA

NAPLES SHIPPING WEEK: INTERVISTA AD ALBERTO CAROTENUTO

Settore marittimo, punto di forza della regione Campania

di **Anna Capasso**

1) Alberto Carotenuto, Rettore l'Università Parthenope, anche quest'anno, in occasione della terza edizione della Naples Shipping Week, il suo ateneo ospiterà molti convegni tra quelli in programma dal 24 al 29 settembre. Qual è lo scopo dell'evento e il valore aggiunto per il capoluogo campano?

«La Nsw è un evento estremamente importante perché in questo momento storico, legato alla crisi economica e ai tanti altri fattori che incidono, specialmente nel Meridione, sullo sviluppo sociale ed economico della regione, il sistema marittimo è uno dei punti di forza della Campania. La vocazione marittima di questa città risale ai tempi della Grecia. Non è quindi un caso che il 50% dell'armamento nazionale sia collocato in Campania ed è, quindi, importante avere un'occasione come quella della Nsw, nel corso della quale per un'intera settimana si affronterà, da punti di vista diversi, il valore del settore marittimo in Campania. Lo scopo di questa manifestazione è quello di informare degli sviluppi del settore. Grazie ai contatti, coltivati da Umberto Masucci, procurati da Pietro Spirito e dagli armatori, nel corso degli anni, si sono instaurati numerosi rapporti internazionali con il resto dei paesi a vocazione marittima. È importante che l'opinione pubblica abbia contezza dell'esistenza di un settore così forte nella regione Campania e così trainante per l'economia».

2) Bisogna, quindi, sensibilizzare l'opinione pubblica verso queste tematiche?

«Il porto di Napoli ha vissuto un lungo periodo di commissariamento che ha causato una serie di criticità e problemi che si sono un po' incancreniti. L'impegno del Presidente Spirito è quello di accelerare sul potenziamento infrastrutturale. Il porto non deve avere una vocazione di transhipment né di gateway, ma deve avere una collocazione mista ed essere da traino per

l'export della regione. Dobbiamo approfittare di questo momento storico in cui si è realizzato il raddoppio del canale di Suez, la Cina sta facendo investimenti considerevoli per aprire e ampliare i rapporti con l'Occidente con le via della seta. Napoli e Salerno, in questo contesto, hanno, quindi, grandi margini di ripresa e possono anche svolgere un ruolo di traino per tutta l'economia della regione».

3) Tra le novità di quest'anno è prevista la partecipazione di studenti della sua Università. Cosa comporta per la formazione dei giovani un evento del genere?

«Partecipare alle conferenze organizzate sarà, per i nostri ragazzi, un'azione di tirocinio perché li aiuterà a rendersi conto delle problematiche e delle opportunità del settore. Si tratterà di materie previste anche nel loro piano di studi e, quindi, le tavole rotonde con imprenditori ed esperti del settore, potranno aiutarli ad ampliare la loro formazione. Il cuore centrale della nostra attività universitaria è l'ambito marittimo perché deriviamo dal regio Istituto Navale e quasi per 80 anni ci siamo occupati esclusivamente della formazione degli agenti di mare. Per soddisfare un pubblico più ampio di studenti, la Parthenope, con il tempo, ha ampliato la propria offerta formativa, ma la nostra vocazione originaria per il settore marittimo è rimasta sempre molto forte. Abbiamo attivato, infatti, anche molti corsi di studio a vocazione marittima tra cui il primo corso professionalizzante 'Conduzione del mezzo navale'. La formazione è importante per rilanciare il settore marittimo. Se non c'è formazione non ci può essere un indotto industriale economico forte».

4) Quello marittimo, potrebbe essere un ambito nel quale incrementare l'occupazione giovanile?

«Gli sbocchi lavorativi ci sono se cominciamo a renderci conto di alcuni punti fondamentali. I ragazzi devono capire che non bisogna necessariamente legarsi all'idea di essere un dipendente di qualcuno, che si tratti del settore armatoriale o di quello cantieristico. Sono numerosi i servizi che possono essere implementati direttamente e in maniera imprenditoriale dagli studenti.

Ad esempio, l'informatizzazione sta assumendo, ormai, un ruolo di forte rilievo in tutti i contesti lavorativi, è un mezzo essenziale nel favorire lo sviluppo dei servizi. I porti, invece, non sono adeguati ancora a queste nuove tecnologie, né a livello di struttura di rete né a livello di software. Sarebbe opportuno, invece, che si cominciasse a ragionare in termini di informatizzazione dei porti per apportare un cambiamento che non riguardi semplicemente l'informazione spicciola per la gestione di imbarchi per le isole, ma qualcosa di più coordinato che possa rappresentare un trampolino di lancio per il miglioramento dell'efficienza del porto. I ragazzi, in questo contesto, sono molto preparati, hanno ottime abilità con i nuovi mezzi tecnologici e potrebbero, ad esempio, sviluppare delle applicazioni per gli smartphone. La logistica e l'efficientamento energetico dei porti sono servizi sui quali c'è più bisogno di investire proprio con queste tecniche moderne».

5) È stato siglato un protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e l'Università Parthenope per la realizzazione di un polo di ricerca sull'economia del mare accanto allo storico palazzo degli ex Magazzini generali, nella Calata Piliero del porto di Napoli. Come mai si è giunti a questo investimento?

«Noi crediamo molto nel processo di infrastrutturazione che il Presidente Spirito sta avviando sul porto. Se si riuscisse a realizzare il progetto del waterfront sarebbe un salto di qualità enorme non solo per il porto ma per l'intera città. In questo processo di miglioramento strutturale noi siamo parte attiva perché abbiamo già previsto nel nostro bilancio 40 milioni di euro per la realizzazione dell'ampliamento della sede degli ex Magazzini Generali. Nel progetto originario dell'architetto Canino era già previsto un raddoppio dell'edificio. Quello a cui sta lavorando l'AdSP prevede nell'edificio degli ex Magazzini Generali il Museo del Mare e dell'Immigrazione e, nella parte che dovrebbe essere ampliata, dovrebbe essere collocato il Centro di Alta formazione sul mare. Al momento, i progettisti dell'AdSP stanno predisponendo una variante progettuale».

ATTUALITÀ

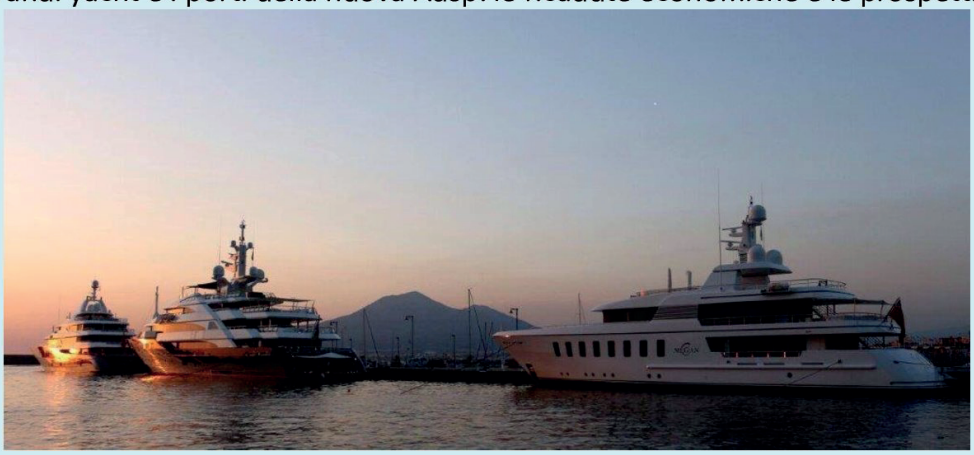
I GRANDI YACHT E I PORTI DELLA NUOVA ADSP:
le ricadute economiche e le prospettive

RISPOSTE TURISMO

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI·SALERNO·CASTELLAMMARE DI STABIA

Mercoledì 12 settembre 2018 - ore 10,30
Stazione Marittima – Napoli
Sala Dione

I grandi yacht e i porti della nuova Adsp: le ricadute economiche e le prospettive



Presentazione dello studio sul diportismo in Campania elaborato da "Risposte turismo". Ricerca commissionata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

ATTUALITÀ

NAPLES SHIPPING WEEK: NAPOLI 24 – 29 SETTEMBRE 2018