

## ROTTERDAM MODELLO PER I PORTI CAMPANI

Pietro Spirito



Laureato in Scienze politiche alla Federico II, manager, Pietro Spirito è presidente della Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno centrale

ra il centro di Rotterdam, dove era insediato il porto storico, e Maaslakte 2, il cuore pulsante del nuovo porto commerciale, passa la stessa distanza che separa Napoli da Salerno, poco più di cinquanta chilometri.

Una enorme distesa di insediamenti logistici, di terminal portuali, di fabbriche, di raffinerie ed aree per lo stoccaggio di prodotti energetici: così si presenta questo territorio che può essere definito il motore della logistica nord-europea.

Non si può dire più che siamo in presenza di un rapporto tra porto e città, quanto piuttosto tra regione logistica e territorio. L'insieme dell'economia è innervato da un tessuto costruito attorno ad un rapporto strettissimo tra struttura produttiva e sistema logistico: non esiste ormai distinzione chiara tra le due facce di una stessa medaglia. In Olanda l'economia marittima produce il 5,8% del valore aggiunto complessivo e genera il 3,8% del totale dei posti di lavoro.

Anche noi dobbiamo ambire a dimensionare la scala dei nostri interventi in una dimensione di ca-

rattere regionale, così come è del resto nello spirito e nella sostanza della recente riforma portuale. Napoli e Salerno, con Castellammare di Stabia come tappa intermedia, costituiscono un sistema logistico unitario, che può valorizzare la propria competitività proprio se si riescono a superare i provincialismi che hanno caratterizzato la storia. Di queste trasformazioni si è parlato nel corso di un seminario organizzato dalla Università di Delft, nel corso del quale sono state messe a confronto le realtà portuali di diverse città europee: Rotterdam, Napoli, Brema, Dublino, Danzica.

Il porto di Rotterdam movimentato in un anno 460 milioni di tonnellate di merce, quasi lo stesso valore che fanno registrare tutti i porti italiani nella sommatoria complessiva: poco più di 500 milioni. È il primo porto d'Europa ed il decimo al mondo. Gli addetti diretti generati dallo scalo olandese sono pari a 90.000 unità, e, se si considera anche l'occupazione indotta, si arriva a più di 400.000 posti di lavoro.

Ad impressionare però è soprattutto il numero degli studenti universitari che frequentano i corsi di ingegneria e di economia marittima: più di diecimila, a testimonianza che la formazione delle competenze nell'economia portuale e logistica costituisce uno degli snodi primari che rendono Rotterdam un crocevia fondamentale per le connessioni logistiche e marittime dello spazio economico europeo.

La decisione fondamentale per lo sviluppo del Porto di Rotterdam è stata assunta quando si è deciso di ricollocare i terminal container nelle aree di nuovo insediamento, a Maaslakte, mentre gli spazi portuali che si venivano progressivamente a liberare in città sono stati destinati a funzioni urbane, industriali e sociali.

Insomma, il porto vive con la città e con la regione. Siamo in presenza di una economia logistica che struttura il territorio e lo rende fortemente attrattivo per gli insediamenti industriali.

Si tratta di un insegnamento che dovremmo trarre in modo sostanziale nell'economia meridionale. Sinora i porti sono stati vissuti come una enclave separata dal resto del tessuto manifatturiero e sociale.

Occorre invertire questa tendenza giungendo a ricucire il territorio secondo un modello di sviluppo che sappia conciliare la vivibilità delle città con la funzione di stimolo alla crescita industriale e turistica.

Nel corso del seminario abbiamo presentato, assieme al Dipartimento di Architettura della Università Federico II, il Masterplan del Porto di Napoli al 2030, che si basa su due pilastri fondamentali: la riqualificazione del porto antico nell'area del centro storico cittadino, con funzioni connesse ai passeggeri ed al turismo, e lo sviluppo competitivo del Porto nuovo ad oriente, per la crescita dei traffici commerciali e l'infittimento delle

connessioni marittime tra la Campania ed il resto del mondo.

Nell'area occidentale si tratta di aprire porto alla città, costruendo la nuova stazione marittima al Beverello per i collegamenti con le isole del Golfo ed avviando la riqualificazione degli edifici storici, a partire dalla Immacolatella Vecchia, realizzata da Domenico Vaccaro nella prima metà del diciottesimo secolo, sino agli ex Magazzini Generali, progettati da Marcello Canino negli anni Quaranta del secolo passato.

Lo sviluppo ad oriente del porto commerciale costituisce la naturale estensione strategica dei dragaggi in corso e del prossimo allungamento della Diga Duca d'Aosta: si tratta di utilizzare a pieno la vocazione regionale del porto di Napoli per renderlo coerente con il gigantismo navale e con lo sviluppo industriale dei prossimi decenni.

Tale progetto va reso compatibile con il miglioramento del tessuto urbano dell'area di S. Giovanni a Teduccio: per tale fine il Dipartimento di Architettura della Università Federico II ha studiato la soluzione di una "piazza a mare" che superi la barriera costituita dalla rete ferroviaria storica che collega Napoli con Salerno.

Assieme ad Rfi è stata realizzata anche lo studio di fattibilità per collocare ad oriente il nuovo raccordo ferroviario dotato di caratteristiche competitive: una piastra intermodale con binari lunghi 750 metri, consentendo per questa via di minimizzare i costi di manovra

che oggi rendono inefficiente il ricorso al trasporto ferroviario delle merci dal porto di Napoli agli Interporti di Nola e di Marcianise.

Questi interventi devono essere letti contestualmente con i potenziamenti infrastrutturali in corso per il porto di Salerno: i prossimi dragaggi, l'allungamento del Molo di sovraflutto, il collegamento autostradale diretto con il porto mediante la Galleria di Porta Ovest. Così come sta accadendo per il sistema aeroportuale, anche il sistema portuale deve acquisire il respiro di una dimensione regionale per essere meglio al servizio dello sviluppo del territorio.

Il seminario di Rotterdam è stata anche l'occasione per definire collaborazioni tra istituti internazionali di ricerca ed Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale: a breve sarà stipulato un protocollo di intesa tra Università di Delft, Federico II ed Adsp, con l'obiettivo di analizzare e comparare i modelli di sviluppo portuale in Europa.

Tale accordo sarà aperto anche al contributo della Università Parthenope e della Erasmus University, con l'obiettivo di inspessire la rete delle collaborazioni scientifiche che servono per migliorare la qualità dell'ecosistema napoletano, uscendo da una dimensione provinciale che rischia di non consentire di intercettare i profondi cambiamenti che si stanno determinando nel mondo della logistica e della portualità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA