



PORTI CAMPANI INRETE

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



>> L'INTERVISTA

MICHELE GERACI: FAVOREVOLE AD UNA SBUROCRATIZZAZIONE DELLE ADSP

IL SOTTOSEGRETARIO AL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO: "OTTENERE MIGLIORI RISULTATI, AVENDO A MONTE UN QUADRO INFRASTRUTTURALE EVOLUTO"

>> ATTUALITÀ
GRUPPO ORMEGGIATORI E
BARCAIOLI DEL PORTO DI
NAPOLI



>> QUATTRO DOMANDE A...
RUGGERO CAPPUCCIO:
PORTI LUOGO DI INCONTRO
DI ANIME E DI CORPI



>> REPORTAGE
PORTO MASUCCIO SALERNITA-
NO: TRA TURISMO E ATTIVITÀ
SPORTIVA



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE
ADRIANO GIANNOLA:
LE ZES DARANNO RISULTATI SE
DIVENTERANNO ATTRATTORI DI
NUOVA INDUSTRIA





>> L'INTERVISTA



Il Sottosegretario al Ministero dello Sviluppo Economico, Michele Geraci apre il numero con un'intervista sui temi della forma giuridica delle AdSP, sul rapporto Italia - Cina e su altre questioni di attualità per il sistema portuale italiano. Segue un articolo sul Gruppo Ormeggiatori e Barcaoli del porto di Napoli. Quattro domande a.. ospita il Direttore Artistico della Fondazione Teatro Festival, Ruggero Cappuccio intervistato da Emilia Leonetti. Il Presidente della Svimez, Adriano Giannola risponde ad alcune domande nella rubrica "Approfondimenti in pillole". Per il porto di Salerno due articoli: uno sulle attività del porto Masuccio e uno sullo stato della gara di dragaggio. "L'opinione" ospita una riflessione di Paolo Celentani sulle "opportunità della sponda Sud del Mediterraneo".

MICHELE GERACI: FAVOREVOLE AD UNA SBUROCRATIZZAZIONE DELLE ADSP

IL SOTTOSEGRETARIO AL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO: "OTTENERE MIGLIORI RISULTATI, AVENDO A MONTE UN QUADRO INFRASTRUTTURALE EVOLUTO"

DI EMILIA LEONETTI

1. Michele Geraci, vorrei iniziare la nostra intervista da un tema di attualità: la forma giuridica delle Autorità Portuali. L'ultima in ordine di tempo è la proposta, emersa in un convegno sulle AdSP tenutosi a Ravenna, di dare uno "statuto speciale" ai porti italiani, soprattutto per rendere più snelle le procedure e favorire così interventi infrastrutturali, ora rallentati da procedure estremamente complesse. Qual è la sua idea a questo proposito?

"Credo che le Autorità Portuali giochino un ruolo fondamentale, e al contempo molto delicato. La loro forma giuridica dovrebbe essere funzionale

al conseguimento del miglior risultato, ovvero la facilitazione del transito di merci e passeggeri con un occhio di riguardo alla sicurezza, elemento imprescindibile di qualunque attività di questo tipo.

Sulla base di queste premesse sono favorevole ad una sburocratizzazione delle Autorità Portuali che possa consentire una maggiore efficienza della struttura, fornendo servizi più efficaci a chi si interfaccia con questi snodi logistici.

Lo statuto speciale di per sé dice tutto e nulla e per questo non posso esprimermi sull'idea senza valutare contenuti specifici. Posso dire sin d'ora che se lo

“statuto speciale” viene delineato nell’ottica di un efficientamento della struttura mi troverò d’accordo. Va considerato però che un quadro normativo moderno ed efficace di per sé non risolve i problemi se a monte non vi è un quadro infrastrutturale evoluto. Credo che l’ambito d’intervento debba avere una prospettiva corale, che includa tutte le infrastrutture (fisiche e non) collegate ai porti altrimenti rischiamo di costruire cattedrali nel deserto.”

2. Un altro tema scottante è la richiesta della Commissione Europea all’Italia di conformare il sistema di tassazione dei porti alle norme in materia di aiuti di Stato. Il Governo ha già annunciato che avvierà un confronto. Qual è la vostra posizione? I presidenti delle AdSP hanno più volte ribadito che le Autorità non sono imprese e che quindi non sono tenute a pagare le tasse.

“Il confronto in seno al Governo è ancora in corso e non posso anticipare le posizioni che verranno comunicate nelle sedi opportune. Quel che è certo è che non permetteremo ad interessi nati in seno alla UE di compromettere il buon funzionamento dei nostri porti; allo stesso modo non possiamo pensare che attività orientate al profitto aziendale non vengano tassate per definizione, soltanto perché insistenti all’interno di aree di competenza delle autorità portuali.

Quel che difendo è l’assoluta necessità di un level playing field a livello europeo: il mio obiettivo è che i nostri Porti non vengano sfavoriti rispetto ai concorrenti europei, nel pieno rispetto di una normativa comunitaria che va però applicata nel suo insieme, in tutti i Paesi, senza eccezioni.”

3. A che punto è il memorandum di intesa tra il Governo italiano e quello cinese? Glielo chiedo perché Lei è direttamente impegnato nel favorire i rapporti tra la portualità italiana e il governo cinese, anche grazie alla sua conoscenza del potente Paese Asiatico. In che modo e se contribuirà alla crescita dell’export dai porti italiani a quelli cinesi?

“La Cina è un partner di rilievo assoluto per noi. Il nostro interscambio ha lambito i 44 miliardi di euro nel 2018, con un incremento del 4.8%. Questa buona performance è in particolare sostenuta dalle nostre importazioni, che sono salite di oltre l’8%. Non vogliamo che questo flusso commerciale possa subire rallentamenti a causa delle nostre infrastrutture e faremo in modo che ciò non accada. Il Governo ne

è pienamente consapevole e per questo abbiamo organizzato molte missioni in Cina e ci apprestiamo a ricevere la visita di Stato del Presidente Xi nella seconda metà di marzo.

Il mio impegno in qualità di membro del Governo è inoltre diuturno nei confronti dei nostri amici cinesi e al fianco delle aziende italiane. Le intese che stiamo definendo permetteranno alle aziende italiane di beneficiare del sostegno istituzionale in un mercato dove i formalismi contano moltissimo. A Roma potremmo essere il primo Paese G7 ad aver sottoscritto un accordo con la Cina nell’ambito della Belt and Road Initiative.”

4. Restando sul tema “Cina”, quali ricadute potrà, a suo parere, avere il protezionismo nelle relazioni tra Usa e Cina?

“I prossimi anni saranno caratterizzati da molti eventi geopolitici che stanno animando gli equilibri planetari: il “confronto” politico/commerciale tra USA e Cina, riflesso di una volontà di egemonia nelle stesse aree del pianeta, il mai tramontato dualismo tra Russia e USA, un’UE in cerca di un’identità che non la veda relegata a player marginale nello scacchiere mondiale, la Brexit ed altri movimenti anti europeisti che stanno crescendo in molti paesi come in Francia, le tensioni in Africa ed in America Latina.

Il protezionismo Usa Cina è dunque soltanto uno degli elementi che dobbiamo considerare per evitare che le nostre imprese vengano travolte da rappresaglie che non le riguardano.

Stiamo lavorando per cercare di fare in modo che la competitività (basata sull’eccellenza del prodotto) non venga inficiata da elementi di contesto che riguardano Stati Uniti e Cina.”

5. ZES, è stato di recente approvato il DL sulle semplificazioni amministrative, atteso in Campania, prima Regione, insieme alla Calabria, ad aver predisposto e approvato il Piano Strategico. In che modo il Governo sosterrà le regioni meridionali nell’attività di promozione delle aree ZES, ora che l’iter procedurale si può dire pressoché concluso?

“Per la prima volta, dopo decenni di proclami, possiamo dire di aver gettato le basi per la crescita del mezzogiorno con provvedimenti concreti, che si sono dimostrati vincenti in altre aree del globo. Concretamente, sappiamo che ogni azienda, nel pianificare investimenti, a parità di altre condizioni, rivolge la propria attenzione a località che presentano



misure di attrattività degli investimenti.

Le ZES sono pensate proprio per attrarre imprese attraverso una deregulation che, nel solco della legalità, consenta investimenti profittevoli e duraturi. Il Governo ha una strategia ben precisa che non si ferma alla promozione delle ZES con i nostri Partner internazionali. L'idea è quella di creare un network tra le ZES in modo armonico e utile per tutti gli attori coinvolti, sostenendo maggiormente quelle Regioni che avranno dimostrato di voler veramente cambiare marcia utilizzando gli innovativi strumenti di stimolo messi a disposizione dallo Stato."

6. L'ultima domanda la riservo al tema della riconquistata centralità del bacino del Mediterraneo a seguito del raddoppio del canale di Suez e alla forte crescita dei traffici. Tale questione rimanda a due osservazioni: innanzitutto, è indispensabile richiamare l'Europa nella definizione di una strategia che guardi allo sviluppo dei porti che si affacciano sul bacino del Mediterraneo e poi, il Governo deve pianificare un'azione mirata al potenziamento infrastrutturale e dei servizi degli scali dell'Italia meridionale?

"Dobbiamo riaffermare la centralità del dialogo Nord Sud che non deve e non può essere un'alternativa al dialogo Est Ovest. Sono due direttrici assolutamente

complementari e non antitetiche. In Europa la dimensione mediterranea non viene valorizzata quanto dovrebbe, lasciando la possibilità di avere posizioni autonome da parte dei singoli Stati Membri. Questo non è accettabile. L'Italia – e penso che il Governo abbia sufficientemente fatto capire il "new look" rispetto ai predecessori – per posizione geografica e storia è un baluardo dei rapporti Nord Sud. La sponda sud del Mediterraneo è più vicina ai nostri confini di quanto non siano molti Paesi dell'UE. Unitamente alla nostra volontà, in qualità di grande Paese manifatturiero di consolidare la centralità dell'industria nell'economia, intendiamo riaffermare in Europa la primaria importanza che attribuiamo al Mediterraneo.

La visione strategica integrata del Governo mira proprio a cogliere l'opportunità dei maggiori traffici che si stanno sviluppando nel Mediterraneo, intercettando merci e passeggeri provenienti dall'Africa direttamente o che varcano il canale di Suez provenendo dall'Asia.

Allo stesso modo l'obiettivo è quello di rafforzare i collegamenti con l'Europa attraverso il potenziamento degli snodi portuali nel Nord del nostro Paese.

Le Zes, come abbiamo visto, sono uno dei tasselli della nostra strategia, lo sviluppo di Hub logistici nei porti del Sud una necessità."





>> ATTUALITÀ

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI NAPOLI : UNA SOCIETÀ PRIVATA AL SERVIZIO DEL PUBBLICO

OGNI ANNO OLTRE 55 MILA MOVIMENTAZIONI TRA ALISCAFI, TRAGHETTI, NAVI CARGO E DA CROCIERA

DI EMILIA LEONETTI

L'appuntamento con il Presidente del Gruppo Ormeggiatori del porto di Napoli era per le 9:30, al piazzale Pisacane. Dovevamo raggiungere il terminal Bausan per assistere all'attracco di una nave portacontainer della compagnia MSC da 5 mila teu, 320 m. di lunghezza, 11,50 m. di pescaggio e 48 m. di larghezza. Un gigante del mare che, appena arrivati sulla banchina, è emerso in tutta la sua imponenza, dallo sbocco della Diga Foranea, scortato da tre rimorchiatori e affiancato da un'imbarcazione degli ormeggiatori.

La portacontainer procede ad un'andatura costante, trainata da sei cavi d'acciaio fissati a bordo nave dopo che dal rimorchiatore sono stati agganciati al "sagolino leggero" lanciato dalla nave. "L'intervento dei rimorchiatori - dice Mario Esposito, Presidente del Gruppo Ormeggiatori - è indispensabile perché, date le dimensioni e soprattutto non avendo la portacontainer le eliche "trasversali", servono per consentire alla nave di girare. Trasportano la nave

tenendo conto delle indicazioni del pilota di bordo, in modo da assicurare l'arrivo alla banchina in sicurezza. Affianchiamo la nave perché, in caso di emergenza, dobbiamo essere pronti a cambiare ormeggio. Entriamo in azione, se tutto va bene, a 150 metri dalla banchina"

L'operazione di ormeggio ha inizio con l'arrivo sulla banchina di un pick-up del "gruppo". Due persone, munite di casco e giubbotto, mettono in moto il verricello a cui dovranno agganciare il cavo. L'imbarcazione degli ormeggiatori accompagna la nave cargo, nella fase finale, per consentirle di affiancarsi alla banchina. Da quel momento le operazioni di ormeggio sono guidate da terra e si concludono con l'avvolgimento dei cavi intorno alle bitte.

"Sono operazioni che richiedono - spiega Mario Esposito - grande attenzione e precisione. I tempi per le operazioni di ormeggio durano dai 40 minuti alle due

ore per le navi che trasportano prodotti cerealicoli (in questo caso la durata è data dalla messa in opera del corpo morto per l'ancoraggio in fondo al mare della nave, che fuoriesce dalla banchina di un cinquantine di metri). Noi operiamo nello scalo per il 100% del traffico e su imbarcazioni di stazza superiore alle 500 ton. (dagli aliscafi, ai traghetti, alle navi cargo a quelle da crociera). Siamo di supporto per l'ormeggio, il disormeggio ma anche per il battellaggio (per navi in rada e per il trasferimento di persone e/o merci a terra)".

Il gruppo degli ormeggiatori dispone di cinque mezzi navali per le operazioni di ormeggio e disormeggio, tre per il battellaggio. Assicura un servizio h24 organizzato in quattro squadre composte da otto ormeggiatori. Sono 34 i soci della cooperativa "Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Napoli", tutti entrati a far parte della cooperativa a seguito di concorso pubblico, con una formazione specifica nel settore marittimo.

Lasciamo il terminal Bausan per spostarci nella sede del gruppo all'Immacolatella Vecchia. Un edificio a tre piani di colore grigio dove, oltre agli uffici e a una sala mensa, si trova, al piano terra, la sala operativa. Da qui si controllano tutte le navi in arrivo e in partenza nel porto e in rada.

La stanza del Presidente è al primo piano. Mario Esposito è Presidente dal 2013. "Siamo una società privata che fornisce un servizio pubblico. Assicuriamo la sicurezza della navigazione dal momento in cui la nave entra in rada sino all'attracco in banchina. Il nostro compito è anche rimuovere qualunque ostacolo alla navigazione sia in porto sia in rada. Per questo abbiamo imbarcazioni adibite al recupero con ganci di rimorchio (come tronchi d'albero, pezzi di imbarcazioni alla deriva)".

L'attività del gruppo si concentra su due aspetti principali: la dotazione di una flotta moderna e attrezzata per la quale negli ultimi dieci anni sono stati investiti 400 mila euro e una capacità professionale che ha portato il gruppo a prevedere una formazione continua, utilizzando anche piattaforme di e-learning.

D'altronde non potrebbe essere diversamente se penso al dato che, lasciandoci, mi ha voluto fornire Mario Esposito: "Ogni anno effettuiamo circa 55 mila movimenti tra aliscafi, traghetti, navi mercantili e navi da crociera".





>> QUATTRO DOMANDE A...

RUGGERO CAPPUCCIO, DIRETTORE ARTISTICO DEL TEATRO FESTIVAL

RUGGERO CAPPUCCIO: PORTI LUOGO DI INCONTRO DI ANIME E DI CORPI

COME CONIUGARE L'ATTIVITÀ "TECNICA" CON UNA VISIONE CULTURALE DEGLI SPAZI

DI EMILIA LEONETTI

***Che sarebbe stata** un'intervista interessante lo supponevo, per questo ho insistito per avere un appuntamento, strappato tra un viaggio e una serie interminabile di riunioni. Ruggero Cappuccio, oltre a essere Direttore Artistico del Teatro Festival, è scrittore, regista teatrale e cinematografico. Ha, come rivelerà la nostra intervista, uno sguardo profondo sul nostro tempo e sul modo in cui viviamo i nostri spazi.*

***L'incontro avviene** sul filo del telefono, l'appuntamento fissato per il tardo pomeriggio nella sede di Via Generale Orsini della Fondazione, era saltato per un impegno improvviso a Roma. Nonostante la distanza, la sua capacità di trasmettere emozioni e visioni sarà confermata grazie al principale strumento di cui dispone un'artista, un intellettuale: la parola ricca, sapiente, immaginifica.*

1. Vorrei iniziare la nostra intervista dalla conoscenza del porto di Napoli? Lo conosce, lo vive?

"Non ho una grande conoscenza, ma se non le dispiace, vorrei parlarle di quel che penso non solo del porto di Napoli ma anche di quello di Salerno. Ciò che collega i due porti e soprattutto ciò che ci collega è la comune storia che affonda le radici nella civiltà greca. Noi siamo stati influenzati dalla cultura e dalla civiltà greca come testimoniano le vestigia ancora presenti sul nostro territorio. Uno per tutti il tempio di Paestum, realizzato nel IV-V sec. a.c., e che sta lì

a dimostrare quanto sia insistente quella civiltà e quanto abbia condizionato le nostre abitudini, le nostre conoscenze, la nostra immaginazione. I porti, che sorgono in epoca greca, sono sempre stati luoghi di arrivi, di partenze su cui si innesta un altro polo che appartiene alla nostalgia, quello del ritorno. Il dato è che a Salerno, come a Napoli, al di là di questo epicentro rappresentato dal porto, la spina dorsale su cui le due città sono state costruite e si sono sviluppate, è stata rappresentata dalla "scuola medica" e dalla "scuola filosofica". La cura cioè del corpo e la cura dell'anima.

Quello era il programma operativo delle nostre città. Oggi quel programma si è inceppato. Non è più chiaro cosa voglia dire accoglienza, cosa voglia dire arrivare e partire da un porto e in che modo questo possa essere un'esperienza di incontro di anime oltre che di corpi."

2. Restando sul tema dei porti come luoghi di passaggio, nel tempo la sua idea del porto è cambiata? Soprattutto secondo Lei il porto è la città?

"Sarebbe bello se i porti fossero luoghi di incontri e luoghi di passaggi ragionati. Una volta il pesce si vendeva nei porti, nel porto si teneva il mercato. Oggi sono luoghi di convulsione, luoghi di attività industriali, di competenze tecniche. Il punto è che tutto ciò non impedirebbe di concepirli come luoghi di transito ragionato. Penso ad una libreria, ad un cinema, ad un teatro. Quello che emerge invece è solo la fisicità degli spazi, costituiti da biglietterie, gru, container, hangar. Una volta si diceva "vado a fare un passeggiata al porto". Non esistono attualmente spazi per passeggiare. La Darsena Acton è stata utilizzata per uno spettacolo nell'ambito di un'edizione del Teatro Festival. Ma è stato un evento occasionale. Bisognerebbe rendere sistemico il suo uso. Volendo dunque rispondere alla sua domanda: il porto non è la città."

3. Lei è Direttore Artistico 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?

"Volendo parafrasare il famoso libro di Anna Maria

Ortese, potrei affermare che "il mare non bagna il porto". I porti sono, attualmente, degli ingressi, dei caselli autostradali. Eppure il centro della nostra vita è il mare. E' il nostro topos. Lo scalo partenopeo ha, invece, infinite risorse, potenzialità che potrebbero farlo diventare l'ingresso ideale alla città. Per questo, oltre a quanto le dicevo prima, andrebbe conclusa la piazza a mare che partendo da piazza Municipio arriverà sino al molo Angioino. Per il porto di Salerno è stato importante realizzare la nuova Stazione Marittima progettata da Zaha Hadid. Inoltre nei pressi dello scalo c'è una spiaggia che rappresenta un'importante spazio di vita per i cittadini, a cui bisogna aggiungere la pedana in legno costruita a ridosso e che si presta ad essere utilizzata come arena per eventi, per non parlare del teatro "Pier Paolo Pasolini" a pochi passi dalla spiaggia."

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

"Il porto dovrebbe avere dei "pensatori" il cui compito dovrebbe essere quello di alimentare il versante culturale che ne è parte integrante. Il porto è un museo vivo, a differenza dei musei tradizionali che si compongono di opere fisse, il porto può essere la metafora del museo vivo. Le opere d'arte sono le persone che vi passano con i loro volti, sguardi, pensieri. L'opera d'arte è il mare con la sua bellezza mutevole, esteticamente mutevole. E' chiaro che per questo sarebbe indispensabile avere occasioni di concertazione e una volontà da parte dell'Autorità portuale indirizzata a valorizzare l'aspetto culturale dei porti."





>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE



ADRIANO GIANNOLA, FOTOGRAFATO PER "LA REPUBBLICA", DA RICCARDO SIANO

LE ZES DARANNO RISULTATI SE DIVENTERANNO ATTRATTORI DI NUOVA INDUSTRIA

IL PRESIDENTE SVIMEZ SOTTOLINEA IL RISCHIO "OMOLOGAZIONE" SUD/NORD PRESENTE NEL DECRETO "SEMPLIFICAZIONE"

DI EMILIA LEONETTI

1. Presidente Giannola, nell'ultima relazione SVIMEZ sullo stato del Mezzogiorno, in riferimento all'istituzione delle ZES si osserva "la complessità dei sistemi normativi e amministrativo burocratico... rappresentano una minaccia all'operatività e al successo della ZES". Può chiarire quest'affermazione. Soprattutto ora che il decreto legge sulla semplificazione amministrativa è stato approvato, che il Comitato di indirizzo è operativo così come la Cabina di Regia, non ritiene eccessivamente pessimistica quest'analisi?

"L'affermazione era per stimolare e accelerare l'approvazione del Decreto. Ora che è stato approvato, il panorama si presenta più favorevole; il problema è quindi rendere la ZES un attrattore di iniziative e puntare ad una loro capacità che favorisca la industrializzazione delle aree. Il vero obiettivo è rendere questi porti e retroporti un asset determinante per il rilancio dello sviluppo. Nel frattempo alcune cose sono cambiate, non in meglio: penso al fatto che si estende anche al Nord Italia la normativa "speciale". Laddove prima era prevista solo la semplificazione amministrativa, ora c'è

una omologazione delle "aree speciali" del Nord a quelle del Sud. Tutto ciò potrebbe avere senso se emergesse da un'esigenza strategica nazionale, al momento a dir poco vaga e che, a questo punto, dovrebbe essere messa rapidamente in campo. Al momento, quindi, è da rilevare che mentre si sottolinea l'importanza di rilanciare la logistica nelle aree meridionali, si procede poi su linee non proprio coerenti all'obiettivo dichiarato del rilancio dei porti del Sud Italia. Questo per riaffermare e non per negare l'esigenza di una strategia nazionale e per dire che sarebbe bene esplicitarla in dettaglio chiarendo con precisione e rigore obiettivi e compiti dei vari partecipanti al Sistema. Tanto più che è da osservare che l'eventuale concessione, oggi in discussione, di maggiori funzioni alle Regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna (e, ben presto, a Piemonte, Friuli Venezia Giulia e Liguria) ridimensiona fortemente la possibilità stessa di puntare ad una strategia nazionale e prospetta seri impedimenti all'efficacia dello strumento ZES nel Mezzogiorno.

E' infatti del tutto evidente (si consideri solo il ruolo della così detta "fiscalità di sviluppo" contemplata nella

legge 42/2009) che proprio il sedicente regionalismo a geometria variabile, garantirebbe a quei territori un formidabile potere di attrazione rispetto ad aree del Sud molto più deboli."

2. Strettamente collegato all'attuazione delle ZES, è il tema dello sviluppo dei porti del SUD Italia. Anche su questo aspetto il rapporto SVIMEZ sottolinea la debolezza della politica nazionale ed europea verso il Mezzogiorno nell'ambito del sistema logistico nazionale. La mancanza di "un adeguamento della struttura industriale e logistica alla rivoluzione digitale" rischia di allargare il divario competitivo tra l'economia meridionale. Quale politica, dunque, per dare centralità ai porti del sud Italia? Quanto del successo dipende dal Governo e quanto dalle AdSP dei porti del Mezzogiorno.

"Ovviamente c'è una forte esigenza di promuovere una stretta collaborazione tra i vari attori condizionandoli ad assolvere dei ruoli complementari definiti a valle di una visione condivisa. Perciò, se non c'è un impulso centrale, le Autorità Portuali rischiano di fare attività volontaristica scontando notevoli handicap. Credo che l'istituzione delle ZES debba fare i conti con questo rischio e muoversi nella direzione che meglio consenta loro di poter svolgere un ruolo fondamentale per garantire la crescita della portualità del Mezzogiorno per molteplici aspetti: il primo è quello di contribuire significativamente a dare contenuti a una scelta Euro Mediterranea del Paese nel suo complesso. Di qui l'urgenza di attrezzare i porti del sud in modo adeguato: il loro upgrading strutturale elimina il principale ostacolo a competere con i porti del Nord Europa. Senza questa capacità di competere per acquisire una quota rilevante del traffico nel bacino del Mediterraneo, il vantaggio delle ZES si depotenzia drasticamente. Per competere oltre a soddisfare il bisogno di infrastrutture c'è bisogno che il Governo persegua attivamente la visione Euro Mediterranea. In aggiunta, va esplicitato e messo effettivamente a frutto il grande vantaggio teorico che avrebbe il Mezzogiorno sotto un altro aspetto di estrema rilevanza. Dovrebbe infatti essere ben comprensibile che, sviluppare i porti del Sud in un momento in cui il Mediterraneo segna aumenti di traffici molto rilevanti, è il modo più sostenibile, di accompagnare questa crescita anche dal punto di vista ecologico ottimizzando la necessità di rispettare vincoli ambientali imposti dall'esigenza "vitale" di far fronte al problema dei mutamenti del clima. Da un punto di vista di medio e lungo periodo

l'opzione Mediterranea è l'unica sostenibile rispetto all'alternativa - oggi dominante - dei porti del Nord Europa, sia che si guardi ai consumi energetici, o all'inquinamento con le sue pesanti ricadute. Visto che si parla tanto di sostenibilità, sarebbe tempo di definire procedure e stabilire le priorità. Una di queste, del tutto ovvia, è di regolare ecologicamente il traffico, facendo oggettivamente emergere se e quando è opportuno puntare sui porti del Sud per ottemperare ad obiettivi via, via più stringenti di sostenibilità e di inquinamento che l'Europa con molta enfasi proclama. Noi dovremmo, farci portatori di queste esigenze di ribilanciamento, il che potrà realizzarsi se e solo se saremo in grado di superare con l'evidenza delle realizzazioni la resistenza di chi si oppone argomentando l'assoluta carenza organizzativa e strutturale dei nostri "porti di ingresso".

3. L'ultima domanda la vorrei riservare al sistema portuale campano. Come valuta le scelte e le attività svolte dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale in questi due anni? Sul piano generale del rafforzamento infrastrutturale e della creazione di un sistema intermodale, ritiene adeguati i lavori e i progetti in essere?

"Devo innanzitutto osservare che con la riforma del 2016 si è affermata una grande novità, quella che i porti fanno parte di un sistema logistico e che è all'interno del sistema logistico che bisogna operare per sviluppare la catena intermodale. La riforma della portualità e della logistica ha fatto emergere l'inerzia ventennale legata alla mancanza di una strategia nazionale sui porti. Si è dunque appena avviata una prospettiva strategica promettente; dobbiamo accompagnarla, monitorare il suo sviluppo valutandone tempestivamente il procedere e i risultati. Ritengo che il primo requisito da soddisfare sia la rapidità di implementazione e la credibilità che si riuscirà a dare ai messaggi rivolti agli operatori. Le incertezze vanno eliminate, gli obiettivi vanno specificati bene sia a livello di responsabili di progetto che del Governo nazionale. L'auspicio è che sia finalmente maturata una visione non solo della posta in gioco su porti e sistema logistico ma anche sull'urgenza di supportare azioni che, puntando allo sviluppo complessivo, promuovano un ribilanciamento territoriale Nord-Sud. Serve guardare al Sud non più come rituale "opportunità" ma riconosciuta "priorità".



>> REPORTAGE

PORTO MASUCCIO SALERNITANO: TRA TURISMO E ATTIVITÀ SPORTIVA

CONFRONTO CON ALCUNE DELLE REALTÀ CHE OPERANO SUL MOLO

DI ANNA CAPASSO

Se il molo Trapezio è il cuore pulsante dell'attività commerciale di Salerno, il Porto Masuccio Salernitano è l'arteria dell'attività turistica. La vicinanza alla costiera, alle isole di Capri e Ischia e alla stazione ferroviaria dell'alta velocità, rendono il Masuccio meta privilegiata per i tanti turisti. È interamente dedicato alle imbarcazioni turistiche ed è punto di approdo e partenza di traghetti per la Costiera Amalfitana. Abbiamo incontrato le tre principali realtà presenti nel porto: il Club Velico Salernitano, la Lega Navale Italiana sezione di Salerno e la Travelmar che cura i collegamenti marittimi verso la costiera.

Il Club Velico Salernitano è un'Associazione Sportiva Dilettantistica senza scopo di lucro, affiliata alla Federazione Italiana Vela, è stato costituito nel 1983 e dal 1984 ha in concessione le aree nel "Masuccio Salernitano". "Il porto quando ci siamo insediati era in uno stato di degrado e di diffusa illegalità, privo di servizi e di qualsiasi minima infrastruttura", racconta Gennaro Barbarito, segretario del Club Velico.

L'Associazione conta 307 soci e 7 dipendenti con un regolare rapporto di lavoro. Fino al 2017 il C.V.S. ha avuto un'attività agonistica con 18 atleti, 11 in classe laser e 7 in classe optimist che hanno partecipato a regate nazionali e europee. Dal 2018 il C.V.S., rilevata nel tempo la decrescita del numero degli atleti, ha approvato un programma di riorganizzazione con l'obiettivo di avviare un'attività di formazione di carattere sociale rivolta, quindi, ai ragazzi di famiglie meno abbienti. Tale decisione ha portato all'avvio di numerose iniziative come: lo "Smile camp 2019", in collaborazione con l'Associazione di promozione sportiva "Avant Garde", che prevede corsi settimanali di vela per bambini da giugno a settembre; il progetto "Salerno a Vela" che coinvolge nello sport velico i ragazzi fra i 6 e i 14 anni. Il progetto sportivo, sociale ed educativo si propone di avvicinare i giovani allievi al mare e al suo ambiente e di far conoscere l'arte marinairesca, acquisendo informazioni necessarie per andare in barca a vela. L'associazione è, inoltre, impegnata in alcune scuole cittadine con incontri periodici per sviluppare la passione per gli sport nautici.

“La precaria sicurezza del Masuccio Salernitano nei periodi invernali mette a rischio le imbarcazioni e limita notevolmente l’utilizzo delle strutture per tutto l’anno e induce i soci ad approdi più sicuri”, interviene Giuseppe Gallo, vice presidente della sezione di Salerno della Lega Navale. Tutti i presenti annuiscono e lamentano il problema. Quando ci sono forti mareggiate il porto turistico viene completamente inondato e non è raro che le imbarcazioni subiscano danni importanti. L’Autorità Portuale, per far fronte al fenomeno dell’agitazione ondata critica del porto Masuccio Salernitano, ha in programma la realizzazione di un pannello radicato all’interno del molo sopraflutto.

Anche la sede della Lega Navale ha radici molto antiche nel porto Masuccio. Da più di 70 anni porta avanti l’attività di canoa e vela con più di 500 soci. L’obiettivo principale è avvicinare i ragazzi al mare, organizzando corsi anche per i più piccoli e campus estivi.

Grande attenzione è dedicata ai disabili. Con l’iniziativa “La vela è per tutti”, grazie a strutture certificate, ospitano su imbarcazioni predisposte persone portatori di handicap, per far vivere loro il mare e contribuire all’integrazione fra ragazzi diversamente abili e normodotati. “È un’attività terapeutica – ci tiene a precisare Gallo – abbiamo, infatti, riscontrato dei miglioramenti per la loro salute. La vela è uno sport molto formativo per i ragazzi, insegna il rispetto per la natura e, impararlo da piccoli, può contribuire a formare una generazione migliore”.

Salerno rappresenta un ottimo snodo per i collegamenti verso la costiera amalfitana, la vicinanza del porto Masuccio alla stazione ferroviaria dell’alta velocità rende ancora più efficace la presenza di traghetti nello scalo. A curare i collegamenti marittimi verso la costiera amalfitana è la Compagnia Travelmar. Abbiamo incontrato Marcello Gambardella,

Amministratore Delegato della compagnia. “In genere, la nostra stagione inizia ad aprile, ma quest’anno abbiamo già molte richieste per marzo da parte delle scuole per trasportare gruppi di studenti”, spiega Gambardella a dimostrazione dell’importanza dello scalo. Nel 2016-2017 c’è stato un aumento dei passeggeri del 25%, nel 2017-2018 del 16%. Rappresenta, di fatto, l’unica alternativa eco-compatibile, al congestionato trasporto via terra grazie al collegamento marittimo tra Salerno e la Costiera Amalfitana

La forte richiesta ha portato la Travelmar ad investire anche su un altro scalo: Vietri sul Mare. Un investimento di quasi 800 mila euro che comporterà l’aggiunta, con l’avvio della nuova stagione, della fermata. Sono due le linee costiere: la Linea 1 cura la tratta Salerno, Cetara, Maiori, Minori, Amalfi e, da quest’anno, Vietri sul Mare; la Linea 2, invece, Salerno, Amalfi e Positano. In alta stagione, ci sono 14 corse in andata e 14 in ritorno. Dal 2015 la società ha rinnovato la flotta con 4 nuove unità. A luglio entrerà in servizio una nuova nave, sarà la più grande, di 33 metri, a basso impatto ambientale e in grado di trasportare fino a 470 passeggeri. La Travelmar ha anche il sistema di smarco dei biglietti a bordo per velocizzare le file. Nel periodo estivo la compagnia ha circa 50 dipendenti e un indotto complessivo di 125 lavoratori.

Dallo scorso anno è stata avviata una collaborazione con la Sita, il vettore pubblico locale, per un biglietto integrato il “Terra&mare” che prevede l’utilizzo nelle 24 ore di tutti gli autobus della Sita sulla tratta da Salerno-Sorrento e un passaggio marittimo sulle linee Travelmar.



>> L'OPINIONE

DI PAOLO CELENTANI, FOUNDING PARTNER MODE CONSULTING S.R.L. ROMA.

SPONDA SUD DEL MEDITERRANEO: LE NOSTRE OPPORTUNITÀ

Le cronache quotidiane hanno purtroppo spinto molti di noi a considerare la sponda Sud del Mediterraneo come fonte di problemi e preoccupazioni.

I dati e le considerazioni riportati in questa breve nota hanno lo scopo di documentare le opportunità, per l'economia italiana e per il Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, derivanti dallo sviluppo dell'economia di quattro Paesi della sponda Sud: Egitto, Tunisia, Algeria e Marocco.

Queste quattro Nazioni della sponda Sud, tutte destabilizzate in misura più o meno significativa dalla stagione della primavera araba, a partire dalla fine del 2010, hanno oggi recuperato una apprezzabile stabilità politica e istituzionale. Non altrettanto può dirsi, purtroppo, della Libia, che per questo motivo è stata esclusa dall'analisi.

Le economie di questi quattro paesi hanno consolidate tradizioni di partnership con quelle della sponda Nord, Italia inclusa. Appare utile capire quanto questi legami economici abbiano resistito agli impatti delle crisi nazionali e quali prospettive possano delinearsi. Faremo quindi riferimento ai dati di interscambio

internazionale di fonte ONU, così come riportati dal motore di visualizzazione dell'Observatory of Economic Complexity del Massachusetts Institute of Technology media lab (<https://atlas.media.mit.edu>). Consiglio vivamente di visitare questo sito, che fornisce uno straordinario aiuto a chi voglia effettuare analisi, anche di estremo dettaglio, sui dati di interscambio commerciale.

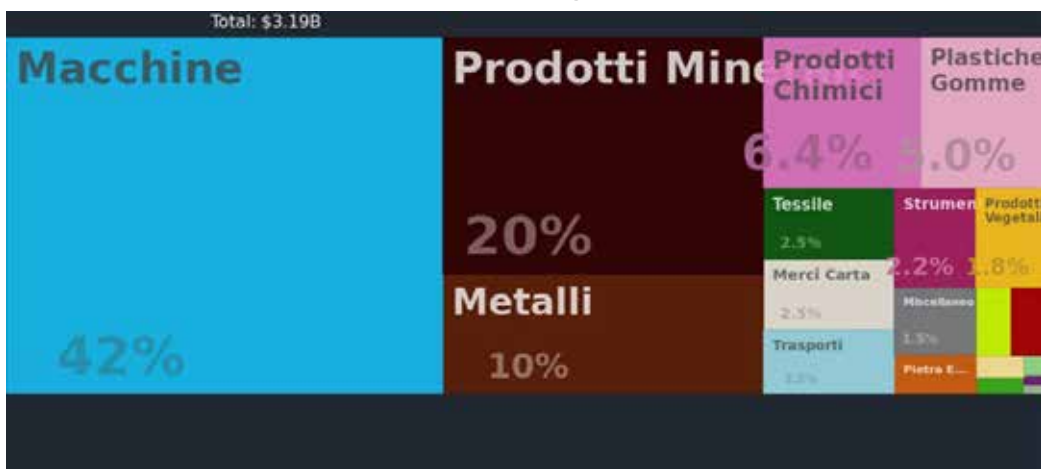
L'EGITTO ha ripreso un buon ritmo di crescita economica e per il 2019 si prevede un tasso di crescita reale del 5,3% (fonte: IMF). L'interscambio complessivo di merci nel 2017, ultimo anno disponibile, è sostanzialmente tornato ai livelli pre-crisi: 94,2 miliardi di dollari contro i 96,7 del 2010, pur con un più accentuato sbilancio del valore delle importazioni rispetto a quello delle esportazioni. Nel periodo 2010-2017 l'incidenza degli scambi commerciali con i paesi del continente europeo è cresciuta e vale il 34,8% all'export e il 43,3% all'import, contro il 33,8 e il 41,4 del 2010. Tra i paesi europei il ruolo dell'Italia è assai significativo, essendo la seconda destinazione delle esportazioni egiziane e la quinta provenienza delle sue importazioni, con importi di 2 miliardi di dollari di esportazioni e di 3,2 miliardi di importazioni. La quota italiana sia sull'export che

sull'import è leggermente calata, in conseguenza di una forte svalutazione della sterlina egiziana, che ha perso circa il 60% del valore rispetto all'Euro. Le difficili relazioni diplomatiche possono aver giocato un ruolo non favorevole.

Nella articolazione per merceologia, i primi tre prodotti

esportati dall'Egitto in Italia sono tutti dell'industria estrattiva, e in particolare il petrolio greggio con un peso del 21%, seguito dal minerale di alluminio e dal gas naturale con pesi del 9,1 e del 7,9%. Le importazioni dall'Italia vedono come prime tre merceologie il petrolio raffinato, e i prodotti della meccanica, in particolare valvole e caldaie.

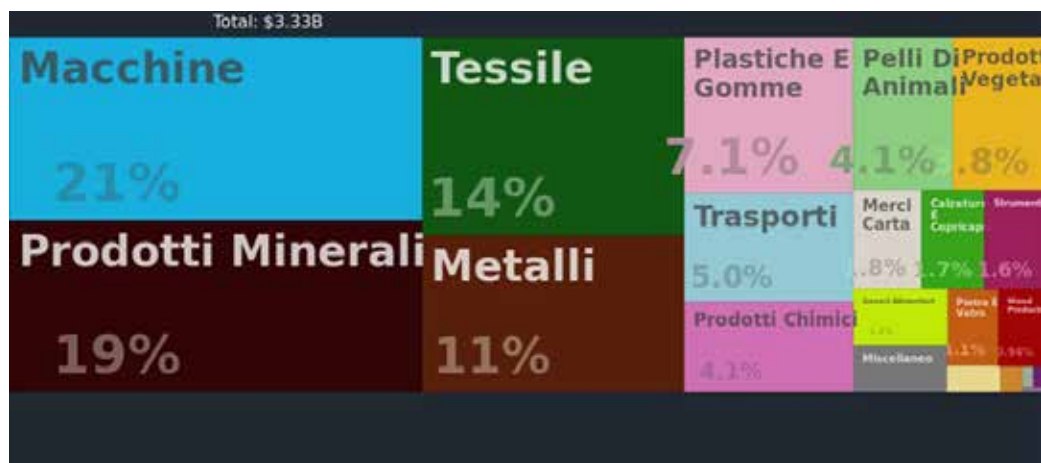
Tabella 1: Composizione delle importazioni dell'Egitto dall'Italia (2017)



La TUNISIA è stata, come è noto, duramente colpita da episodi di terrorismo che ne avevano fortemente ridotto il flusso di turismo internazionale, con ricadute negative anche sulle prenze croceristiche dei porti tirrenici. Nell'ultimo outlook il Fondo Monetario prevede che il Paese ripristinerà nel 2019 le presenze turistiche ante crisi e questo fa ben sperare nella ripresa dell'economia, che viene prevista in crescita nel 2019 del 2,9%. L'interscambio globale della Tunisia, nel confronto tra il 2010 e il 2017 risulta ridotto da 41,6

miliardi di dollari a 36,9 miliardi, ma anche in questo caso il peso dell'Europa è aumentato, in particolare all'export, per il quale l'Europa assorbe l'80,1% delle destinazioni. La posizione dell'Italia è di preminenza, essendo il secondo partner dopo la Francia all'export ed il primo, a pari valori della Francia, all'import. I valori assoluti sono significativi e del tutto analoghi a quelli tra Italia ed Egitto, nonostante le ben più contenute dimensioni del Paese: 2,6 miliardi di dollari di export verso l'Italia e 3,3 miliardi di import dal nostro Paese.

Tabella 2: Composizione delle importazioni della Tunisia dall'Italia (2017)

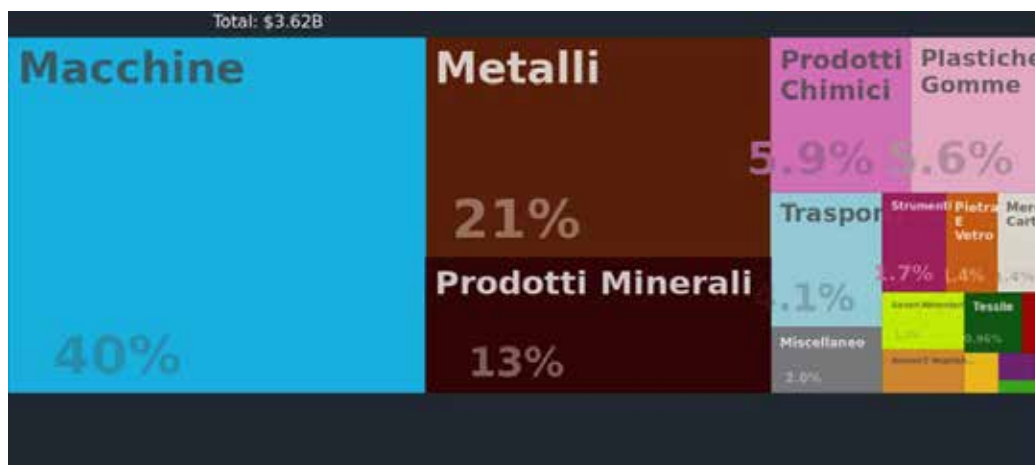




L'ALGERIA ha mantenuto una maggiore stabilità in confronto agli altri Paesi, ed è accreditata di una previsione del PIL per il 2019 del +2,5%. Tra il 2010 e il 2017 le sue importazioni sono cresciute da 42,4 a 46,9 miliardi di dollari, mentre le esportazioni sono calate da 59,9 a 37,4 miliardi di dollari, a causa principalmente della forte riduzione del prezzo del petrolio. L'Italia è il primo paese di destinazione delle sue esportazioni, con 5,36 miliardi di dollari (l'81% è costituito dal gas metano e il resto da petrolio).

Anche le importazioni dall'Italia sono assai significative, con 3,62 miliardi, il 7,7% del totale, che pone il nostro paese in posizione di terzo partner all'import. L'Italia esporta in Algeria principalmente petrolio raffinato, prodotti siderurgici e macchinari per l'industria alimentare. Il peso dell'Europa nel suo insieme è intermedio rispetto ai due paesi precedentemente esaminati, attestandosi al 58,5% all'export e al 52% all'import.

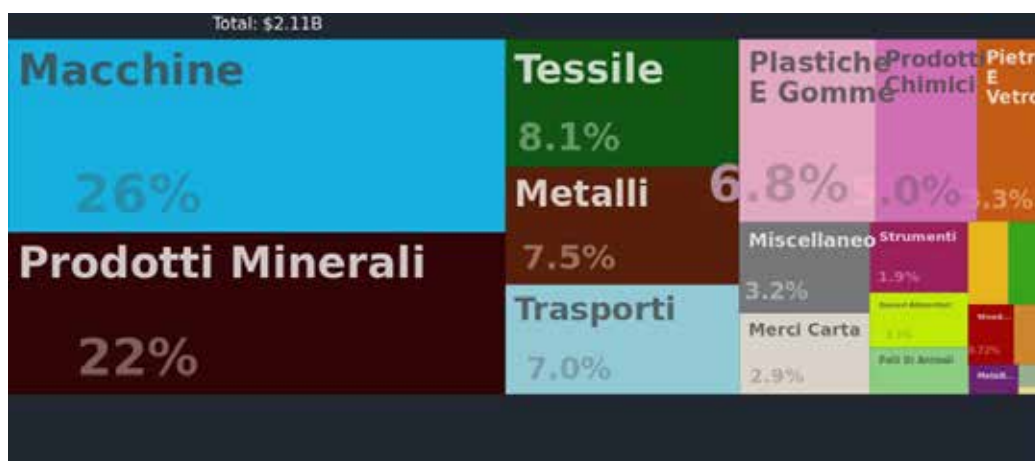
Tabella 3: Composizione delle importazioni dell'Algeria dall'Italia (2017)



Il MAROCCO, infine, è dei quattro il Paese con relazioni economiche meno intense con l'Italia; esse sono però in rapida crescita. L'Italia è il quarto partner all'export ed il quinto all'import, con valori rispettivamente di 1,13 e di 2,11 miliardi di dollari. Importiamo dal Marocco prevalentemente automotive, filati e conserve ittiche ed esportiamo petrolio raffinato, accessori elettrici ed automotive. La quota dell'Italia sulle esportazioni

marocchine è cresciuta tra il 2010 e il 2017 dal 3,9 al 4,5%, ed ancor più è cresciuta per le importazioni, dal 4,7 al 5,6%. L'economia sta crescendo in maniera armonica, sospinta da investimenti infrastrutturali e sviluppo del turismo, e per il 2019 si prevede una crescita del 3,2%. L'Europa costituisce oltre il 70% sia delle origini che delle destinazioni di interscambio.

Tabella 4: Composizione delle importazioni del Marocco dall'Italia (2017)



In sintesi, ciascuno di questi quattro Paesi della sponda Sud del mediterraneo conta per l'economia italiana all'incirca quanto partners comunitari come la Slovacchia, la Grecia o la Danimarca, e più di altri come la Croazia o la Bulgaria.

Ma, quel che più conta, per ciascuno dei quattro Paesi l'Italia è un partner principale, cui quella nazione guarda con interesse e ammirazione.

Appare addirittura scontato sottolineare l'importanza di questi paesi per il sistema dei Porti campani e dei

territori ad essi collegati. Sono i nostri interlocutori storici, sono cresciuti con noi e anche grazie a noi e viceversa. Guardano all'Europa come sistema di riferimento e stanno ridisegnando le supply chain di tutte le filiere industriali, sia all'export che all'import. Le nuove opportunità per la logistica e per l'integrazione industriale e commerciale sono lì, alla luce del sole, sulle sponde del Mare Nostrum.





>> ATTUALITÀ

DRAGAGGIO PORTO DI SALERNO

PARTE LA SELEZIONE DELLE OFFERTE DI GARA

DI ANNA CAPASSO

Sono 4 le offerte di gara pervenute all'AdSP del Mar Tirreno Centrale per l'affidamento dei lavori di dragaggio dei fondali del porto di Salerno. In seguito all'apertura della documentazione, nel caso in cui non vi sia alcun ricorso istruttorio, si procederà alla nomina della commissione giudicatrice che valuterà le offerte.

L'opera di dragaggio riguarderà l'intero porto di Salerno e porterà, al termine dei lavori, i fondali dell'area commerciale a 14,50 metri, e quelli dell'area passeggeri a 11,50 metri di profondità. I volumi totali che dovranno essere dragati sono 3.250.000 metri cubi.

Il costo complessivo a base di gara è pari a 38 milioni di euro, così suddivisi: 25 milioni di euro per i lavori di dragaggio, 13 milioni di euro per attività connesse alla realizzazione dei lavori.

I lavori, secondo quanto prescritto dal Ministero dell'Ambiente e dalla Stazione Zoologica Anton Dornh, devono essere effettuati in due diversi periodi: la metà dei volumi da dragare dovrà essere compiuta da metà novembre 2019 a metà aprile 2020, l'altra metà da metà novembre 2020 a metà aprile 2021.

