



PORTI CAMPANI INRETE

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



>> ATTUALITÀ
**DEMOLIZIONI NAVALI:
UN'ATTIVITÀ DIFFICILE CHE
RISCHIA DI SCOMPARIRE**



>> QUATTRO DOMANDE A...
**LUCIANO STELLA:
IL PORTO SET IDEALE
PERCHÉ SPAZIO ANTICO E
DELL'IMMAGINARIO**



>> REPORTAGE
**STAZIONE MARITTIMA DI ZAHA
HADID GUARDA AL FUTURO
DELLE CROCIERE**



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE
**VIABILITÀ DEL PORTO:
INTERVENTI IMMEDIATI.
LO CHIEDE DOMENICO DE
CRESCENZO.**

>> L'INTERVISTA
**I NUMERI DELL'EVENTO
UNIVERSIADI 2019 E IL RUOLO
DEL PORTO DI NAPOLI**

IL COMMISSARIO GIANLUCA BASILE RACCONTA L'IMPEGNO E LE ATTESE
LEGATE ALLE OLIMPIADI DEGLI STUDENTI





>> L'INTERVISTA

Le Universiadi 2019 sono il tema di apertura del numero di maggio con l'intervista al Commissario, Gianluca Basile. Inizia con questo numero una ricognizione tra le imprese che operano nel settore delle riparazioni navali nello scalo partenopeo. La prima è la S.I.O.M.I., che si occupa di demolizioni navali. Quattro domande a...ospita una breve intervista a Luciano Stella. Segue, in Approfondimenti in pillole, un'analisi di Domenico De Crescenzo sulla situazione del porto di Napoli. La Stazione Marittima di Zaha Hadid e le previsioni di traffico crocieristico in un articolo sul porto di Salerno. Chiude il numero un intervento di Pasquale Belfiore sul ruolo del porto in occasione delle Universiadi, nella rubrica "L'Opinione".

I NUMERI DELL'EVENTO UNIVERSIADI 2019 E IL RUOLO DEL PORTO DI NAPOLI

IL COMMISSARIO GIANLUCA BASILE RACCONTA L'IMPEGNO E LE ATTESE LEGATE ALLE OLIMPIADI DEGLI STUDENTI

DI EMILIA LEONETTI

1_ Tra poco più di un mese ospiteremo, per le Universiadi 2019, 8 mila atleti, di cui 4 mila nel porto di Napoli. Saranno presenti 124 Paesi. Un'occasione unica per mostrare al mondo la nostra capacità nell'accogliere giovani che provengono da tutto il Mondo. A che punto è la macchina organizzativa?

"La macchina organizzativa è in piena corsa e ovviamente sono stati già previsti i servizi necessari ad accogliere un numero così elevato di persone. L'ultimo sprint sarà nel mese di giugno perché si concluderanno i campionati in corso negli impianti sportivi che dobbiamo utilizzare e avremo la disponibilità delle residenze universitarie previste per gli alloggiamenti. Nel porto dovremo, come è noto, far attraccare le due navi da crociera e aver

delimitato le aree destinate al parcheggio dei bus e delle auto che dovranno trasportare gli atleti agli impianti. Nel porto si svolgerà una parte importante legata alla logistica: alloggio e trasferimento.

Ci saranno aree controllate con apparecchiature e con vigilanti, oltre ad una presenza delle forze dell'ordine. Nel porto l'attività sarà complessa perché bisognerà contemporaneamente ospitare i 4.400 atleti sulla banchina di ponente, mentre su quella orientale attraccheranno le navi con i crocieristi che arriveranno in quelle settimane. Il Terminal dovrà continuare la propria attività contestualmente alle Universiadi.

Il resto riguarda le residenze per 1.100 atleti nella sede di Fisciano dell'Università di Salerno e altri 3 mila atleti distribuiti in alberghi di Avellino, Salerno, Caserta e

Castel Volturno. In tutto 8.500 persone. Sugli impianti, devo dire che nonostante il poco tempo a disposizione (la nostra avventura è iniziata a fine 2016) siamo a buon punto per il completamento dei lavori di riqualificazione.”

2_ Una delle novità dell'evento, che guida nella veste di Commissario Straordinario, è l'assenza di poteri speciali. È riuscito a indire le gare seguendo le procedure normali. Come è stato possibile? Glielo domando perché siamo consapevoli della complessità e farraginosità delle gare pubbliche.

“Abbiamo iniziato, devo precisarlo, a fine 2016, come Agenzia Regionale delle Universiadi.

Siamo stati operativi sino a gennaio 2018, dopodiché c'è stato il primo Commissario sino a luglio 2018.

A quel momento erano già state completate tutte le progettazioni dei lavori previsti. Per questo, quando sono stato nominato Commissario, fine luglio 2018, siamo potuti partire con le gare. Ci hanno favorito due aspetti: la vicinanza con l'ANAC, che ha condotto una vigilanza preventiva degli atti e che nella fase iniziale ci ha aiutato nelle veloci verifiche della conformità degli atti alle normative vigenti; secondo aspetto è che abbiamo seguito, per le gare, procedure telematiche.

Non avremmo potuto affidare i lavori nei tempi se non avessimo fatto un uso massivo di mercato elettronico (Consip) e di bandi e gare di tipo telematico.

La progettazione degli interventi, mi preme precisarlo, l'ho iniziata nel mio ruolo di Direttore Generale dell'Agenzia Regionale.

Da gennaio 2018 a luglio c'è stato un blocco dovuto alla scelta del villaggio. Si ricorderà che l'idea era di realizzarlo alla Mostra D'Oltremare. Quando sono stato nominato i progetti erano pronti e quindi è stato relativamente agevole procedere agli appalti per lavori di riqualificazione. Ultima annotazione: si è trattato di lavori di piccoli importi, per cui le procedure seguite sono state più veloci.”

3_ La sicurezza degli atleti è sicuramente uno dei temi che avrete affrontato. Ma oltre alla sicurezza degli atleti c'è quella delle circa 30 mila persone previste nei giorni compresi tra il 3 e il 14 luglio, date delle gare. Quali sono le misure che saranno adottate?

“L'aspetto sicurezza e ordine pubblico è gestito dal Ministero dell'Interno che per questo evento straordinario ha nominato, come Coordinatore generale, il Questore Antonio De Iesu. Il Questore ha previsto, per il periodo delle Universiadi, un rinforzo di oltre 800 uomini per garantire sicurezza ad atleti e a chi verrà ad assistere. Il Comitato organizzatore avrà una sua vigilanza privata e dei sistemi anti effrazione a carico nostro sotto il coordinamento della pubblica sicurezza.”

4_ Veniamo ai lavori. Qual è stato l'impegno di spesa e a che punto siamo nel completamento degli interventi? Soprattutto, pensando al dopo, qual è la dotazione di impianti sportivi che le Universiadi lasceranno ai cittadini di Napoli e della Campania?





“Noi abbiamo a budget 127 milioni per la riqualificazione degli impianti sportivi e 129 milioni per i servizi. I 127 milioni sono stati tutti impegnati e sono destinati alla riqualificazione di impianti esistenti e in cattivo stato di manutenzione. Lo scopo è renderli nuovamente agibili non solo per le Universiadi. Nell’ultima cabina di regia, sulla base di quanto previsto dalla normativa in materia, abbiamo suddiviso i lavori in un primo e in un secondo livello. L’Ente finanziatore è la Regione Campania che finanzia l’intera spesa di 270 milioni di euro.

In accordo con gli altri Enti Locali, la Regione ha deciso di inserire una seconda linea. Riguarda gli interventi che potranno terminare anche dopo le Universiadi, ma che attengono ad opere di adeguamento di impianti importanti per la cittadinanza come lo Stadio Collana (7 milioni di euro), lo stadio di Afragola e lo stadio Albricci a Corso Malta, per un importo complessivo di 15 milioni dei 127 stanziati. C’è stata attenzione anche per quegli impianti che non abbiamo potuto inserire nel piano delle Universiadi. Per quanto riguarda i servizi, i costi sono da attribuire all’affitto delle navi, delle residenze, degli alberghi, del vitto, del trasporto, al broadcasting, ad una serie di servizi indispensabili per la manifestazione. Rientrano anche in questi costi l’acquisto di attrezzature sportive e arredi.”

5_ Una delle ultime notizie riguarda il contratto siglato con alcuni trasportatori per assicurare i trasferimenti degli atleti e di tutte le persone coinvolte nelle gare. Sul piano invece delle mobilità cittadina, cosa avete pianificato per garantire una mobilità ordinata e per scongiurare ingorghi o blocchi nei giorni cruciali delle Universiadi?

“Il piano fa capo alle singole Amministrazioni, tra cui la più importante è il Comune di Napoli. È stato definito un piano di mobilità che prevede, ad esempio, un corridoio esclusivo e diretto dal porto di Napoli agli impianti di Fuorigrotta. Il corridoio avrà una corsia preferenziale per gli atleti e questo non interferirà con la mobilità cittadina. C’è da osservare che lo scalo partenopeo favorisce un’agile uscita dal Bausan verso le altre province. Per gli atleti che dovranno recarsi agli impianti in provincia o fuori provincia, muoversi dal porto sarà agevole. A Napoli, poi, gli impianti sono concentrati nella zona occidentale. Nel porto bisognerà porre attenzione agli orari di imbarco e sbarco, al molo Beverello, all’Immacolatella, per evitare sovrapposizioni. A nostro favore c’è il fatto che gli atleti usciranno la mattina molto presto, per rientrare nel

pomeriggio ad orari precisi. Basterà favorire al meglio gli orari degli atleti.”

6_ In che modo i cittadini campani saranno coinvolti nell’evento che si tiene nelle città di Napoli, Salerno, Caserta, Benevento ?

“Ci sarà una campagna di sensibilizzazione per la partecipazione gratuita alle gare preparatorie. Solo le semifinali e le finali saranno a pagamento. Abbiamo però deciso che, anche per quelle gratuite, debba esserci una prenotazione, per motivi di sicurezza. I prezzi in ogni caso saranno modici (3-5 euro a biglietto). La cerimonia di inaugurazione la terremo allo Stadio San Paolo (anche in questo caso bisogna prenotare) mentre quella di chiusura sarà in Piazza del Plebiscito. La nostra intenzione, come capirà, è favorire al massimo la partecipazione dei cittadini. Per la campagna di comunicazione abbiamo deciso di partire una volta avviata a conclusione la macchina organizzativa. Ora che siamo in dirittura d’arrivo, inizieremo la campagna di comunicazione. Abbiamo voluto assicurarci che vi fossero gli elementi fondamentali per la riuscita della manifestazione.”

7_ Vorrei ritornare sugli impianti, perché dai lavori previsti, si evince un dato: si è puntato sull’esistente per effettuare interventi di manutenzione fermi da anni. È stata una scelta obbligata legata i tempi, alle risorse e alla necessità di ripristinare impianti abbandonati, o una scelta mirata all’opportunità di evitare opere faraoniche e anche inutili?

“È stata una scelta fatta sin dall’inizio. A parte il tempo limitato, si è convenuto, sin dall’insediamento dell’Agenzia Regionale presieduta da Raimondo Pasquino, in accordo con la Regione, di intervenire sugli impianti esistenti. Abbiamo ritenuto inutile creare opere nuove, dal momento che quelle esistenti si trovavano in pessime condizioni, tali da non poter essere utilizzate. Va bene costruirne di nuove quando esistono e funzionano impianti moderni. Normalmente si ragiona al contrario, ma lavoro nell’area tecnica da molti anni e so bene cosa significhi mantenere e gestire impianti. Per noi le Universiadi sono la boccata d’ossigeno di cui, soprattutto Napoli, aveva bisogno. Gli impianti rinnovati saranno 60, di cui una ventina a Napoli.”

8_ Il rapporto con le altre Istituzioni. Mi riferisco al Comune, all’Autorità Portuale, Regione, alla Prefettura...

Come è riuscito a superare la proverbiale difficoltà dei napoletani a collaborare concentrandosi sugli obiettivi e a lasciare da parte le frequenti polemiche?

“La collaborazione sta funzionando da luglio 2018, quando sono stato nominato Commissario Straordinario. Perché luglio? Sono avvenute due cose: la decisione degli Enti locali di mantenere la data dell’evento a luglio 2019, mentre il Governo Nazionale, il CONI e il Commissario che mi aveva preceduto volevano spostare le Universiadi al 2021; l’intesa istituzionale tra Comune, Regione e FISU, che ha confermato la volontà di tenere le Universiadi nel 2019. Nel frattempo si erano superati i dubbi sulla sede del villaggio, che dalla Mostra d’Oltremare è stato spostato al porto di Napoli. Per questo all’atto del mio insediamento ho precisato che il villaggio si sarebbe realizzato su tre poli: porto (Napoli), residenze universitarie (Salerno) e alberghi (Caserta). Da quel

momento la collaborazione è stata proficua, anche perché i benefici sono prima di tutto per i cittadini di Napoli.”

9_ L’ultima domanda la vorrei riservarla ai 5 mila e 600 volontari, a partire dall’età di 18 anni, che coadiuveranno l’Agenzia nell’accoglienza. Perché non è stato previsto un compenso?

“I volontari sono tali in tutto il mondo, e poi c’è da precisare che ruoteranno. Ogni volontario non sarà impegnato per più di 5-6 giorni. Lo facciamo per far avvicinare il maggior numero possibile di ragazzi alla manifestazione e allo sport. Devo poi dire che i volontari saranno prevalentemente di supporto per gli organizzatori. Abbiamo in ogni caso previsto un rimborso spese. Nella struttura commissariale invece saranno impegnate nel periodo clou, tra giugno e luglio, almeno 700 persone.”





>> ATTUALITÀ



DEMOLIZIONI NAVALI: UN'ATTIVITÀ DIFFICILE CHE RISCHIA DI SCOMPARIRE

LA CONCORRENZA DEI PAESI ASIATICI METTE A DURA PROVA CHI OPERA NEL SETTORE

DI EMILIA LEONETTI

È una piccola azienda con una tradizione antica. La S.I.O.M.I srl, officina di demolizioni navali, è presente nello scalo partenopeo da oltre 50 anni. La prima denominazione dell'azienda era "Salvatore Palermo snc", dal 1994 trasformata in S.I.O.M.I srl. In tutto sette dipendenti, di cui tre soci.

La sede è un edificio su due piani, con il piano terra destinato a magazzino/deposito di macchinari e attrezzature, situato quasi in punta al Molo Carmine. Di fronte un bacino galleggiante e tre imbarcazioni in disarmo attraccate sul Molo Martello. L'impresa si occupa, infatti, oltre che di demolizione di navi, anche di custodia temporanea di navi in disarmo (a seguito di fallimento dell'armatore), di demolizione industriale (capannoni, manufatti in ferro all'esterno del porto).

"La nostra attività – spiega Salvatore Romano, uno dei soci - si svolge per l'80% nel porto di Napoli, per un 20% riguarda la custodia che ci viene affidata su disposizione della Capitaneria di Porto e la rottamazione di materiale ferroso che recuperiamo

dagli interventi di demolizione di manufatti industriali."

Ogni anno la SIOMI demolisce 3-4 navi. Un'attività che richiede, per essere completata, circa 60-90 giorni a nave, ed una notevole professionalità.

I passaggi principali nell'esecuzione del lavoro sono tre: la demolizione, che deve essere compiuta da operai specializzati nel taglio con cannello ossipropanico, la rimozione del materiale demolito con la consegna ad un intermediario per il trasporto all'altoforno per la fusione, il recupero del ferro.

"Negli anni passati - dice Romano - abbiamo vinto gare per demolizioni anche in altri porti: dalla Sardegna, alla Sicilia, alla Liguria." Negli ultimi anni la situazione è mutata, soprattutto per la forte concorrenza di imprese straniere, prevalentemente dell'Asia, che offrono servizi a costi ridotti, spesso sfruttando la manodopera e violando le norme sulla sicurezza. Demolire una nave è un lavoro costoso per tante ragioni: dalla manodopera, ai costi per i controlli sulla sicurezza da parte delle ASL, alla rimozione e al trasporto.

L'intervento su una nave, viene sempre preceduto dalla bonifica degli impianti di bordo che, se inquinanti, vanno rimossi. Grande attenzione, poi, è riposta nelle norme sulla sicurezza che toccano non solo le possibilità di inquinamento, ma anche quella degli operai addetti alla demolizione che devono essere muniti di specifici dispositivi di protezione individuale.

L'attività si effettua in genere sulla banchina su cui è ormeggiata la nave da demolire. Se c'è bisogno di

intervenire sullo scafo, si sposta la parte di nave in bacino per completare le operazioni, se è di piccole dimensioni la si sposta sulla terra ferma con una gru dove si completa l'intervento. "Come le dicevo, abbiamo tre operai specializzati; in caso di necessità, ricorriamo a manodopera esterna. Il punto, e mi duole affermarlo, è che questo tipo di lavoro, nel tempo, andrà soggetto a forti ridimensionamenti." Forse a scomparire, penso lasciando il Molo Carmine per tornare a Piazzale Pisacane.





>> QUATTRO DOMANDE A...



LUCIANO STELLA

LUCIANO STELLA: IL PORTO SET IDEALE PERCHÉ SPAZIO ANTICO E DELL'IMMAGINARIO

IL PRODUTTORE CINEMATOGRAFICO PARLA DELLA SUA PASSIONE PER LO SCALO DI NAPOLI

DI EMILIA LEONETTI

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

“Come molti napoletani conosco una porzione del porto, e ne ho una sua parziale visione perché ci passo davanti ogni giorno per andare al lavoro e perché uso spesso il servizio di Aliscafi e traghetti del Molo Beverello. In passato ho frequentato a pranzo una piccola osteria ubicata nel porto.”

2_ Lei è uno dei principali Produttori cinematografici di Napoli. Ha realizzato l'ultimo suo film d'animazione “La gatta Cenerentola” ambientandolo proprio nel porto di Napoli. A cosa è stata dovuta questa scelta? Quali suggestioni, secondo lei, suggerisce ad un artista, ma anche a un semplice cittadino lo spazio portuale?

“Il porto è stato da subito nell'immaginario che ha dato vita al nostro film in animazione Gatta Cenerentola. Perché il porto è contemporaneamente uno spazio

antico e complesso di movimento e traffico ma anche uno spazio fondamentale per lo sviluppo della città. È proprio su questi due elementi che nel film si sfidano “le forze del Bene e del Male”. La lotta tra interessi visionari e positivi da un lato e interessi speculativi e malavitosi, dall'altro.”

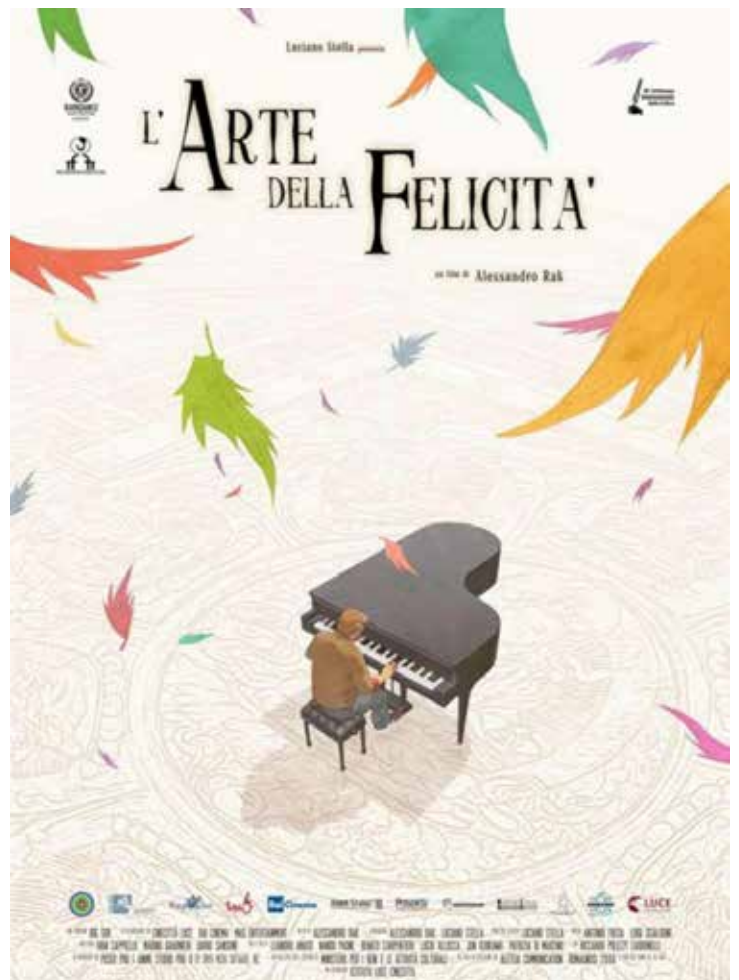
3_ Lei, oltre ad essere un uomo di cinema, è un intellettuale. Riesce ad avere uno sguardo lungo, soprattutto a immaginare le possibili trasformazioni di luoghi come i porti. In che modo lo scalo partenopeo può diventare uno spazio di connessione tra culture e mondi diversi, oltre a essere un'importante infrastruttura per lo scambio di merci e di persone?

“Il futuro del porto è questione cruciale per Napoli sia in senso strettamente economico e turistico, sia in senso urbanistico e della vita della comunità cittadina. È un porto importante e grande,

incastonato nel cuore della città. È dunque uno spazio che può e deve vivere con tutta la città. Anche in una direzione di apertura ed economia del tempo libero dei cittadini. Il porto può essere la vera agorà di Napoli, il cuore pulsante e vivo che, innestandosi con Piazza Municipio, può offrire la piazza centrale vivace della città. Quindi trasporti, turismo, cultura, intrattenimento, cibo, tempo libero possono intrecciarsi nel porto, che può così dare realmente una occasione di sviluppo alla città.”

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 Portuale sta lavorando benissimo, ed in modo forte e continuativo. Era da tempo che esisteva una immobilità di azione e di progetti. Ora Porto Aperto mi sembra che non sia solo un felice slogan che dà il senso e la direzione del possibile sviluppo ma sia anche una azione concreta condotta con determinazione.”





>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE

DOMENICO DE CRESCENZO

VIABILITÀ DEL PORTO: INTERVENTI IMMEDIATI. LO CHIEDE DOMENICO DE CRESCENZO.

LA TEMPESTIVITÀ NELLE SCELTE, FONDAMENTALE PER LA COMPETITIVITÀ DELLO SCALO

DI EMILIA LEONETTI

Domenico De Crescenzo è a capo della società di Spedizione "DeCrescenzo" ricopre diversi incarichi tra cui quello di componente dell'Organismo di Partenariato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Presidente Commissione Doganale Fedespediti, Coordinatore Confetra Mezzogiorno, Presidente Consiglio Territoriale Doganalisti. L'ho intervistato su alcuni temi che riguardano le condizioni indispensabili per sostenere la crescita del porto di Napoli.

1_ In base alla sua esperienza 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?

"Devo precisare che con la riforma dei porti del 2016 e la nomina del Presidente Pietro Spirito la situazione è cambiata in meglio. Dalle ceneri stiamo risorgendo grazie ad un'intensa attività di rilancio dello scalo. In particolare l'Organismo di Partenariato di cui faccio parte, pur avendo uno scarso potere decisionale, ci consente di mantenere un dialogo costante con il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, e soprattutto di essere informati sulle decisioni che ci riguardano. Devo riconoscere una notevole

disponibilità all'ascolto, in seno all'Organismo, di Pietro Spirito. Il punto è che, pur comprendendo che le decisioni devono essere prese velocemente e meglio se in poche persone, c'è un potere di intervenire da parte gli operatori estremamente limitato. Venendo alla sua domanda, i risultati sono positivi ma c'è ancora molto da lavorare. E' vero che sono partiti i lavori di dragaggio che attendavamo da anni, però non basta. Abbiamo enormi problemi di viabilità. Il porto è saturo di spazi. Sono stati effettuati degli accorgimenti ma non sono sufficienti. Trovo corretto impegnarsi per trasferire sul ferro, dal porto agli interporti, una parte del trasporto dei container. Per questo, però, è indispensabile ottenere dalla Regione Campania un sostegno per almeno un paio di anni, il così detto "ferro bonus" di cui periodicamente si

parla. Questo percorso è indispensabile, in attesa del completamento della Darsena di Levante cui è collegata la realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario capace di supportare la crescita prevista di traffico container. Nel merito i numeri dell'import confermano i dati dell'anno precedente, un leggero aumento si è verificato nell'export."

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?

"L'Autorità dovrebbe, a mio parere, puntare sul ferro per la parte eccedente di traffico container. Lo zoccolo duro del trasferimento della merce dal porto resta quella su gomma. Diventa fondamentale intervenire sulla viabilità e su una diversa organizzazione dei punti di accesso e di uscita dei camion. Il controllo ai varchi, in questa logica, diventa cruciale. Il varco Bausan è saturo, soprattutto in uscita, e su questo si stanno individuando degli accorgimenti (si prevede di potenziare un gabbiotto della Guardia di Finanza). I trasportatori stanno risentendo maggiormente del congestionamento del porto dovuto all'incremento dei traffici. Altro intervento dovrebbe riguardare il PIF (punto ispezione frontaliera), che ora si trova al Carmine. E' una postazione infelice perché si tratta di trasferire i contenitori dai terminal al molo Carmine, e anche questo si scontra con la viabilità perché nell'area del Carmine c'è la zona di controllo doganale. Tutto è concentrato in uno spazio esiguo.

Il PIF, per noi, andrebbe trasferito nelle "Aree di Temporanea Custodia", che sono Conateco, TFG, Magazzini Generali. Il costo dovrebbe essere, a nostro parere, a carico dell'AdSP. Bisogna trovare una soluzione e interrompere il viavai continuo dei camion

che contribuisce, in una condizione di viabilità già precaria ad aggravare ulteriormente la congestione nello scalo. Questa difficile situazione, mi preme precisarlo, non riguarda solo l'area commerciale.

Anche l'area del traffico ro-ro nei pressi dell'Immacolatella Vecchia è caratterizzata da una viabilità precaria.

È certo che per l'intensità dei traffici noi riusciamo a fare "miracoli", ancora di più Salerno che è uno scalo di dimensioni inferiori rispetto a Napoli. In definitiva si tratta di razionalizzare gli spazi in un porto che ha lo stesso assetto degli anni '80 del secolo scorso e in cui però i traffici sono quadruplicati."

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

"Noi siamo costantemente in contatto con gli uffici che si occupano delle tematiche ora evidenziate. Se ne sta parlando da tempo, ma di concreto, devo ammettere, non c'è ancora nulla. Stimo molto il Presidente Pietro Spirito, ma noi operatori vorremmo che vi fosse una risposta sulla viabilità. Altre proposte che abbiamo avanzato sono: arretrare il gate al Terminal Conateco per disciplinare meglio i camion in uscita, attivare il ferro-bonus spostando una parte del trasporto dalla gomma al ferro verso gli interporti, allargare il porto utilizzando l'area del terminal ferroviario ora inutilizzato. La velocità in uscita è determinate per rendere competitivo il nostro scalo. Il nostro ruolo è dare degli input, fornire, in base alla nostra esperienza, delle soluzioni o delle proposte su cui confrontarsi. Lo facciamo sapendo che finalmente, dopo anni di oblio, siamo usciti dal tunnel. Il punto è, ora, garantire dei servizi all'altezza di un porto moderno."





>> REPORTAGE

STAZIONE MARITTIMA DI ZAHA HADID GUARDA AL FUTURO DELLE CROCIERE

COMPLETATO IL DRAGAGGIO SI PUNTA AD UN TURISMO MEDIO-ALTO

DI CLAUDIA AMBROSINO

Un'ostrica con un robusto guscio esterno che nasconde elementi fluidi e leggeri al suo interno: è così che ci appare la stazione marittima di Salerno ad una prima occhiata. Inaugurata nel 2016 e progettata dal celebre architetto Zaha Hadid, la Stazione Marittima è situata presso il Molo Manfredi, tra il porto commerciale e il lungomare della città di Salerno. La sua struttura è vasta e distribuita su due piani che accolgono uffici amministrativi, terminal per traghetti e navi da crociera e, naturalmente, biglietteria e sale d'attesa.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale ha in questi ultimi anni posto notevole attenzione sulla Stazione Marittima poiché il settore del traffico crocieristico e passeggeri ha potenzialità di sviluppo considerevoli per il porto e la città di Salerno. Tra le opere previste per sostenere la crescita del settore c'è il piano di dragaggio suddiviso in due fasi: l'inizio dei lavori è previsto per novembre 2019, e con la conclusione entro il 2021. L'obiettivo è portare i fondali del porto di Salerno da una profondità di 6,4 m. ad una di 11 m., per consentire l'attracco di navi di lunghezza superiore ai 300 m.

Orazio De Nigris, Chief Executive Officer della Stazione

Marittima di Salerno, racconta come l'inizio dell'attracco delle navi da crociera nel porto sia stato generato da un avvenimento casuale: il 4 Settembre del 1998 arrivò in banchina, per condizioni meteo avverse, una nave che doveva effettuare degli sbarchi.

Le condizioni dello sbarco non furono delle migliori. Si scrissero a tal riguardo parole durissime nei confronti della situazione disastrosa in cui versava il porto di Salerno. Fu questo episodio che diede vita alla costituzione di una società destinata a lavorare per il settore crocieristico. All'inizio, mancando una banchina dedicata, si pensò di destinare il Molo 3 Gennaio anche al traffico da crociera. Per questo si utilizzò una struttura mobile che veniva posizionata nell'area di banchina disponibile.

I passeggeri, una volta sbarcati, trovavano nel container una biglietteria ed un punto informazioni. Nel tempo, si è compresa la necessità di dedicare una banchina al traffico passeggeri, individuata nel Molo Manfredi. Si è poi giunti alla costruzione dell'attuale Stazione Marittima, gestita da "Salerno

Stazione Marittima spa” e dalla “Salerno cruises” (la concessione scade a dicembre 2019). La manutenzione è a carico dell’Autorità di Sistema Portuale. Gli ultimi lavori effettuati riguardano la termoidraulica, e cioè un sistema di scambiatori al titanio che permette di recuperare l’energia dell’acqua del mare e di distribuirla al pavimento sotto forma di energia. Un metodo decisamente all’avanguardia e soprattutto ecologicamente compatibile.

Da metà aprile 2019 è inoltre prevista l’apertura di un punto ristoro, affidata in gestione a caffè Toraldo e che sarà a disposizione di tutti i passeggeri in transito nella Stazione Marittima.

Per il 2019 si prevede il superamento dei 95.000 crocieristi (+ 30% rispetto al 2018).

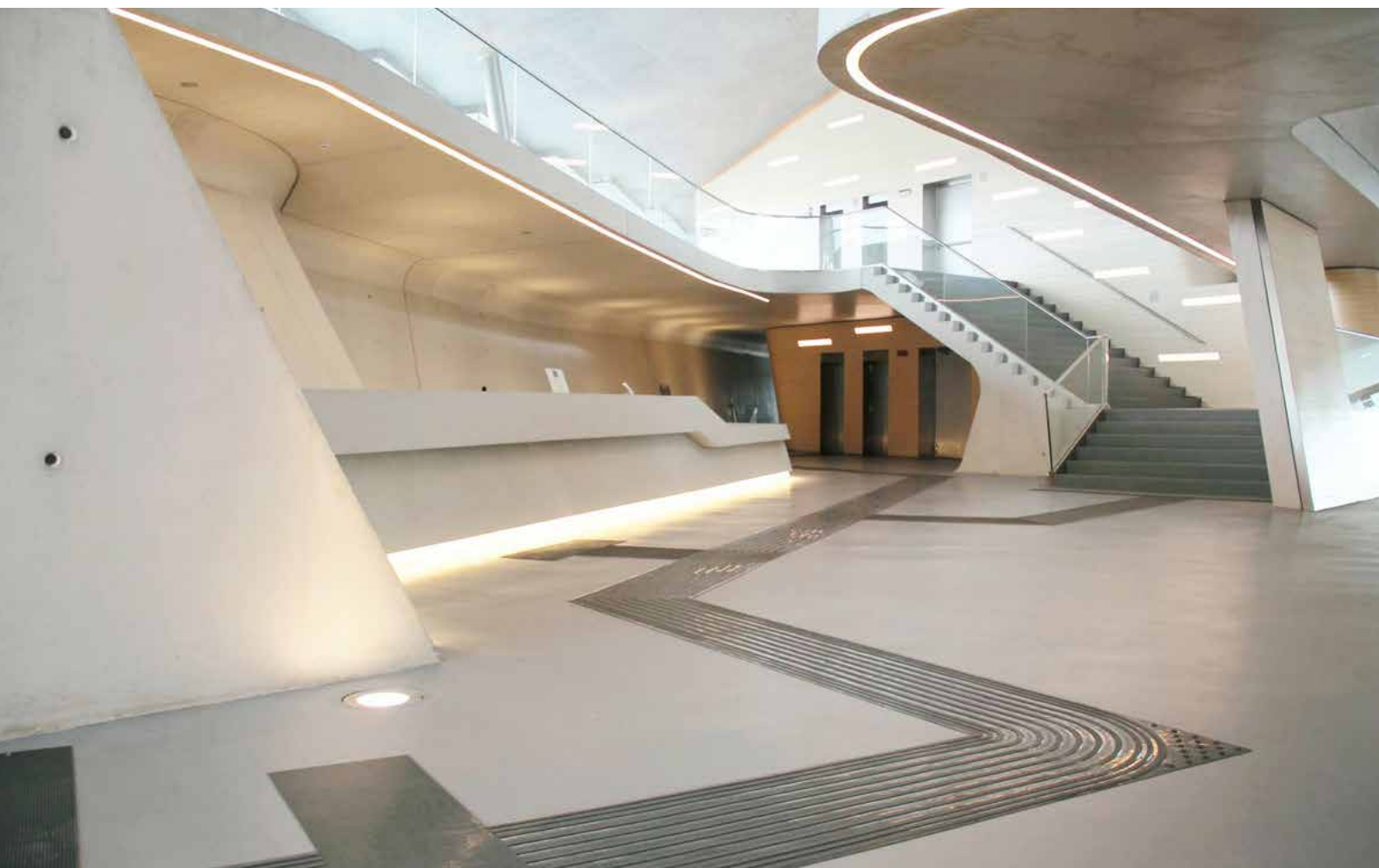
“La nostra strategia – precisa De Nigris – è puntare ad un livello medio alto di turismo crocieristico. Ci rendiamo conto che terminato il dragaggio, il molo Manfredi, con i suoi 11 metri di fondali, potrà accogliere navi da crociera di dimensioni medie con a bordo due, tremila crocieristi. Il nostro intento è lavorare su questo

segmento, sfruttando la vicinanza a siti di grande interesse paesaggistico, archeologico e storico”.

Durante la visita alla Stazione Marittima, su una parete a ridosso delle scale, si nota un pannello su cui è rappresentato il master plan di quello che dovrebbe essere il porto di Salerno al 2030. Si prevede un prolungamento del Molo Manfredi e la creazione di due piccole strutture di accoglienza per i crocieristi. Nel piano è anche previsto un intervento infrastrutturale volto a separare il traffico da crociera da quello da diporto con la creazione di una darsena dedicata.

Sul Molo Manfredi si sviluppa anche un’intensa attività legata al traffico passeggeri (777.031 nel 2018, + 13% rispetto al 2017) che utilizza la Stazione di Zaha Hadid per tutte le attività legate alla sosta che interviene tra una partenza ed un arrivo.

L’obiettivo, come ha più volte sottolineato Orazio De Nigris, è sviluppare l’attività legata al settore crociera e passeggeri in modo da offrire una diversa ma integrata offerta di servizi tra i porti di Napoli e di Salerno.





>> L'OPINIONE

PASQUALE BELFIORE. DOCENTE DI PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA E URBANA DELL'UNIVERSITÀ DELLA CAMPANIA "LUIGI VANVITELLI".

UNIVERSIADI E PORTO DI NAPOLI: UN TEST PER IL FUTURO

DI PASQUALE BELFIORE

Universiadi e Porto di Napoli, una relazione diretta, forse anticipatrice di futuri e inediti scenari.

Il villaggio galleggiante di atleti su navi da crociera al cospetto dell'area storico-monumentale più nota e celebrata della città. Per l'assoluta novità dell'evento, queste immagini saranno destinate ad entrare nella iconografia storica del porto.

Napoli e la Campania hanno accusato gravi ritardi nell'organizzazione ma, paradossalmente, proprio per questo motivo alla fine sono state fatte le scelte progettuali e insediative più utili e ragionevoli.

In luogo di nuove attrezzature sportive e insediative che avrebbero richiesto ingenti risorse e tempi molto più lunghi, è stato varato un vasto programma di straordinaria manutenzione e ammodernamento delle strutture e degli impianti esistenti nella regione con lo sguardo, lungimirante, rivolto oltre l'evento sportivo.

Napoli, le quattro province e i centri minori che saranno teatro delle gare, alla chiusura dei giochi, potranno contare su un patrimonio ragguardevole di attrezzature sportive. Raccomandazione d'obbligo: tenere tutto in efficienza nel tempo.

In questo quadro di riferimento, perché le Universiadi napoletane e il Porto di Napoli anticipano scenari futuri?

Perché è tramontata l'era dei faraonici progetti legati ai grandi eventi a livello planetario come le esposizioni universali, le olimpiadi, i mondiali di calcio, le universiadi, l'America's Cup, i giubilei.

Conti finali in rosso, impianti sovradimensionati, manutenzione costosa, villaggi-atleti inutilizzati.

Era una maniera ottocentesca, s'è detto, di organizzare gli eventi e promuovere la competizione tra le città con il gigantismo costruttivo. Cambio di paradigma: si recupera e si rende efficiente ciò che esiste, ovvero, l'affermazione dei più moderni concetti di manutenzione urbana e risparmio nel consumo di suoli. L'ospitalità provvisoria può essere garantita dalla residenzialità provvisoria, navi da crociera alla fonda, per esempio.

Perché la competizione tra le città si svolge oggi all'incrocio tra le grandi rotte mondiali dei traffici commerciali. Genova e Trieste per l'Europa, Napoli per il bacino del Mediterraneo saranno con tutta evidenza destinate in un futuro prossimo a significative rigenerazioni urbane, soprattutto delle fasce costiere, per ricoprire con decoro ambientale ed efficienza questo nuovo ruolo. Le universiadi di luglio saranno un test di grande importanza, per Napoli e il suo porto.