



PORTI CAMPANI INRETE

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



>> L'INTERVISTA FRANCESCO GUIDO: MEZZOGIORNO, OBIETTIVO CREARE UNA DIFFUSA CULTURA D'IMPRESA

IL DIRETTORE DI BANCA INTESA SAN PAOLO:
"ZES OCCASIONE PER L'ECONOMIA MERIDIONALE"

>> ATTUALITÀ
CAMAGA: UN'AZIENDA
LEADER NELLA
MANUTENZIONE DI MOTORI
MTU



>> QUATTRO DOMANDE A...
MAURIZIO DE GIOVANNI:
"PER UNO SCRITTORE
IL PORTO È UN LUOGO
IRRINUNCIABILE"



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE
PIER PAOLO OLLA: L'IPOTESI
NAPOLI-TRACCIA, LO STUDIO
SUL FASCIO DI BINARI A
ORIENTE DEL PORTO



>> L'OPINIONE
IL FORTE DI VIGLIENA
DEVE ESSERE RECUPERATO
ALL'USO PUBBLICO





>> L'INTERVISTA



FRANCESCO GUIDO

Il numero di luglio e agosto si apre con un'ampia intervista di Emilia Leonetti al Direttore di Banca Intesa San Paolo per il Mezzogiorno, Francesco Guido. L'azienda "Camaga" è la realtà del settore della cantieristica visitata in questo doppio numero. Lo scrittore Maurizio de Giovanni risponde a "Quattro domande a...". Il rappresentante di RFI in seno all'Organismo di Partenariato, Pier Paolo Olla, affronta il tema dell'intermodalità mare-ferro-gomma in "Approfondimenti in pillole". Nella sezione "L'opinione" ospitiamo due interventi: il primo del Prof. Sergio Marotta sul Forte di Vigliena e sull'importanza di rendere fruibile ai cittadini l'ultima roccaforte della "Repubblica Napoletana del 1799"; il secondo del Presidente del Propeller Club di Salerno, Alfonso Mignone, riguarda il volume "Porto di Salerno. Una storia lunga dieci secoli" che restituisce il valore di un porto antico e che nel tempo ha mantenuto livelli di modernità e efficienza significativi. Chiude un articolo sulle prospettive di crescita del traffico diportistico a Castellammare di Stabia.

FRANCESCO GUIDO: MEZZOGIORNO, OBIETTIVO CREARE UNA DIFFUSA CULTURA D'IMPRESA.

IL DIRETTORE DI BANCA INTESA SAN PAOLO: "ZES OCCASIONE PER L'ECONOMIA MERIDIONALE"

DI EMILIA LEONETTI

Il Direttore per il Mezzogiorno di Banca Intesa San Paolo, Francesco Guido, è un banchiere illuminato. L'ho intervistato nella prestigiosa sede dell'ex Banco di Napoli, ora Banca Intesa San Paolo, a via Toledo. Mi ha ricevuto in una saletta attigua al suo studio e durante la nostra conversazione ha affrontato tematiche legate allo sviluppo del Mezzogiorno e al ruolo che una Banca, di respiro

internazionale, come Banca Intesa, deve svolgere per favorire, non solo il credito alle imprese, ma essenzialmente la nascita di una nuova classe imprenditoriale di alta qualità e diffusa. Una frase in particolare mi ha colpito: "Occorre spezzare il circolo vizioso del "fondo perduto" e del "tasso agevolato" che non ha cambiato le sorti del Mezzogiorno come ci saremmo aspettati".

1_ Dott. Francesco Guido, partiamo dallo stato di attuazione della ZES campana e dal ruolo di Intesa San Paolo. In un anno, da quando avete presentato, nella sede di Intesa di Napoli, la ZES agli imprenditori campani, dopo le missioni a Los Angeles, a Dubai e a Milano per illustrare agli imprenditori internazionali il nuovo strumento, cosa è accaduto?

“Abbiamo iniziato ad occuparci delle ZES dal novembre del 2017, quando definimmo l'accordo con l'AdSP del Mar Tirreno Centrale. Nell'accordo abbiamo previsto lo stanziamento di 1 miliardo e 500 milioni di euro da destinare a forme di credito per opere infrastrutturali ed a supporto di ipotesi di investimento di imprenditori nelle aree ZES della Campania, di Taranto e Bari. Da quel momento il nostro impegno non ha riguardato solo l'aspetto finanziario, ma si è allargato ad una serie di attività di accompagnamento: dalla promozione della ZES presso investitori del centro-nord Italia e anche internazionali, ad attività legate all'esame dei progetti di investimento considerandoli non solo sotto l'aspetto finanziario, ma integrando anche finanza straordinaria, agevolata, e tutti i supporti non finanziari che possono dar valore all'investimento da realizzare nelle aree ZES.

Significa che, se il progetto, presentato da un'impresa, ha necessità di essere innovato, di consulenza aziendale o di formazione delle risorse umane, Intesa San Paolo è nelle condizioni di supportare l'azienda. E' un ragionamento vasto: noi abbiamo due "hub" di innovazione, uno a Napoli con l'Università Federico II e uno a Bari con il Politecnico. In due anni abbiamo organizzato l'incontro tra mille aziende, realizzando 35 workshop sui temi dell'intelligenza artificiale, della cyber security, della manifattura additiva, della stampa in 3D. Tutto questo ricade sulla ZES perché un investimento produttivo che voglia qualificarsi in termini competitivi ha bisogno di entrare in contatto con fornitori che dispongono di quelle tecnologie. Noi siamo in grado di mettere in relazione un imprenditore che investe in area ZES e che voglia creare un processo produttivo avanzato con i fornitori della tecnologia stessa. Il nostro è un supporto a 360 che comprende l'innovazione, che tocca anche la consulenza strategica per perfezionare il progetto di investimento e renderlo coerente con gli standard internazionali. Queste attività le abbiamo fatte confluire in un "desk informativo" a disposizione degli investitori”.

2_ Scusi se la interrompo. Ma vi sono attualmente

degli imprenditori interessati a investire nell'area ZES della Campania?

“Abbiamo investimenti in portafoglio per 180 milioni di euro. Dobbiamo considerare che la ZES, l'unica approvata, assieme a quella di Gioia Tauro, è quella della Campania: quella di Taranto è stata approvata 20 giorni fa, quella di Bari è alla firma del Presidente del Consiglio. L'iter normativo, però, non è ancora completato. Il Governo ha approvato il "Decreto semplificazione", la Regione Campania deve completare il provvedimento per l'IRAP e altri provvedimenti per favorire "l'intermodalità", nel senso di sostenere il trasporto su gomma dal porto di Napoli agli Interporti. I risultati ci sono. Voglio prendere le distanze da un certo pessimismo. Ho fiducia che le ZES possano rappresentare uno stimolo importante allo sviluppo del Mezzogiorno. Perché il 45% del traffico merci via mare transita attraverso i porti del Sud, ed è l'unica percentuale che è superiore alla rappresentatività del Sud riferito alla popolazione che è il 33% dell'intero Paese”.

3_ Il Governatore Vincenzo De Luca ha, in questi giorni, denunciato il rischio fallimento della ZES. “50 milioni stanziati dal Governo per incentivare gli investitori sono pochi. “ E l'ex Ministro della Coesione Territoriale, Carlo Trigilia ha dichiarato “Le ZES, se non sono inserite in una visione di infrastrutturazione economica e civile del territorio, possono diventare l'ennesimo contenitore vuoto”. Come commenta le affermazioni del Governatore della Campania e di un ex Ministro?

“La misura del credito d'imposta è crescente nel corso dei prossimi anni e l'importo complessivo è ben superiore a 50 milioni. Quindi non può rappresentare un limite. Non credo che il Governo, di fronte a domande di investimento che creino occupazione, si sottragga alla possibilità di concedere un credito d'imposta. Perché si tratta di avere non minori entrate rispetto a quelle esistenti ma rispetto a quelle potenziali, che possono essere ovviamente compensate dall'innesco di un ciclo produttivo e di reddito favorevole. Su quanto affermato da Carlo Trigilia, devo riconoscere che è vero. Preferisco sposare, però, una visione diversa, per cui il Mezzogiorno non deve ripetere l'errore di attendere che le condizioni ottimali si realizzino. E' la domanda che crea l'offerta, non viceversa. Se abbiamo tante domande d'investimento, vi è la



possibilità che l'attenzione al miglioramento delle infrastrutture necessarie aumenti. Il Mezzogiorno ha necessità urgente di far funzionare al meglio tutto ciò che è disponibile, almeno nello stesso tempo in cui evidenzia ciò che manca, anche se è tanto. Certo le infrastrutture sono indispensabili, il credito è utile, ma sono convinto che l'aspetto principale sia il cambiamento della cultura d'impresa. Mi riferisco ad un approccio coraggioso e sistematico da parte degli imprenditori. La Banca lavora essenzialmente sulla creazione di queste premesse. Dobbiamo aumentare il numero di grandi imprenditori e questo è più importante delle infrastrutture e della quantità del credito. Occorre spezzare il circolo vizioso del "fondo perduto" e del "tasso agevolato" che non ha cambiato le sorti del Mezzogiorno come ci saremmo aspettati. Non ha soprattutto creato una classe imprenditoriale di alta qualità, diffusa. Occorre investire nella formazione di tale cultura. In questo la ZES è un'occasione, perché parte con un respiro internazionale e punta sull'export"

4_ Quale politica di sostegno alle imprese meridionali, oltre le ZES, intende portare avanti Banca Intesa? Soprattutto avete analizzato i settori su cui si dovrebbe puntare per accrescere la competitività delle regioni meridionali?

"Il Sud ha un tasso di internazionalizzazione del 26% (import+export sul PIL) contro il 56% del Centro Nord. In questa differenza c'è grande parte della nostra arretratezza. Il futuro è nelle reti di impresa e nei distretti industriali per rendere compatibile la gestione familiare, una peculiarità del Sud, con l'ingrandimento dell'offerta, per aprirsi ai mercati internazionali. La ZES, in questo senso, potrà svolgere un ruolo propulsivo del livello d' internazionalizzazione della nostra economia.

Venendo alla sua domanda: assieme alle attività legate alle ZES abbiamo avviato un' attività sistematica di sviluppo dell'innovazione attraverso i due "hub" di cui le parlavo prima e abbiamo creato con l'Università della Calabria una business school per la specializzazione in Master Business Administration, dedicata ai laureati magistrali nei settori dell'agricoltura e del turismo. Abbiamo ottenuto dalle aziende clienti la disponibilità a offrire stages e assunzioni per chi completerà il corso di specializzazione.

In generale pensiamo che i settori economici su cui puntare siano quelli dell'agroalimentare, del

turismo che ha ampi margini ancora di crescita (oggi rappresenta il 13% di quello nazionale), dell'aerospazio, dell'automotive e infine il settore della moda e della meccatronica. Su questi riteniamo si debba partire per sviluppare un percorso di crescita economica. Abbiamo, infine, varato un progetto che si chiama "Impresa 2022" che ha l'obiettivo di focalizzarsi su un singolo settore economico, per individuare quali saranno tra cinque anni le condizioni necessarie per essere competitivi in termini di dimensione di impresa, di internazionalizzazione, tecnologie abilitanti e formazione dei quadri manageriali. Il primo settore su cui stiamo lavorando (SRM) è quello "lattiero-caseario".

5_ Come è cambiato nel tempo il rapporto tra un Istituto di credito, come Intesa San Paolo, le imprese del territorio e le Istituzioni?

"L'anno scorso Intesa San Paolo ha erogato 8 miliardi di credito a famiglie e a imprese del Mezzogiorno. Abbiamo una forte incidenza sul PIL meridionale. Il rapporto quindi è molto forte. Con le ZES è diventato ancora più attivo perché è nata una significativa sinergia con l'AdSP del Mar Tirreno Centrale. Vorrei ricordare che abbiamo accompagnato a Dubai, lo scorso aprile, i Presidenti delle AdSP di Napoli, Bari e Taranto per incontrare rappresentanti degli Emirati Arabi per parlare di investimenti infrastrutturali nei porti e in generale operatori interessati a investire nel Mezzogiorno. Il 28 e 29 ottobre 2019 li accompagneremo a Pechino per incontrare operatori cinesi."

6_ Quali sono a suo parere le condizioni per far sì che questo rinnovato sostegno sortisca gli effetti auspicati (ruolo delle imprese, ruolo delle Istituzioni)?

"Le attività della PA e delle Regioni sono decisive per dare maggior impulso e spessore alle opportunità di sviluppo che si stanno profilando attraverso il massimo snellimento burocratico e attraverso la trasparenza nelle possibilità di investimento per i potenziali investitori. Attuare le ZES significa confrontarsi in un contesto internazionale e la differenza può farla, non tanto la quantità di agevolazioni fiscali, ma la capacità di fornire assistenza e trasparenza a tutti coloro che intendono investire nel Mezzogiorno."

7_ Tornando al sistema portuale campano: quali sono i vantaggi dovuti al fatto di essere tra i principali porti del Mediterraneo? Come andrebbero sviluppati per evitare che si trasformino in chances mancate?

“Per sostenere il sistema portuale campano è necessario, a mio parere, che la Regione investa nella creazione di un’ organizzazione adeguata e

professionale, in grado di favorire l’ assistenza richiesta da chi intende investire nel nostro territorio. Al Governo, invece, spettano gli investimenti infrastrutturali: la realizzazione di un sistema di trasporto su ferro, come l’alta velocità Napoli- Bari, Napoli-Reggio Calabria, il collegamento su ferro dal porto di Napoli agli Interporti, moderno e in linea con gli standard europei.”





>> ATTUALITÀ



CAMAGA: UN'AZIENDA LEADER NELLA MANUTENZIONE DI MOTORI MTU.

L'UNICA OFFICINA CON "BANCO PROVA" PER SIMULARE FUNZIONAMENTO MOTORE

DI EMILIA LEONETTI

L'officina per la manutenzione dei motori MTU è al piano terra, alle spalle dell'ex edificio della Cirio. Siamo nell'area orientale del porto di Napoli, zona Vigliena. Per arrivare all'officina di riparazioni "Camaga", superato l'ingresso della Darsena Petroli, si percorre una strada sovrastata da un edificio grigio, oramai in disuso ma che conserva uno strano fascino, dovuto probabilmente alle dimensioni, all'architettura caratterizzata, a diversi livelli, da torrette, alle grandi vetrate per lo più rotte, conosciuto come "ex Cirio".

Il cancello è sulla sinistra, in fondo, alle spalle del manufatto abbandonato, la sede della Camaga. Due

piani, di cui quello al piano terra occupato dall'officina per la manutenzione e assistenza dei motori MTU (azienda tedesca) per lo più per navi e grandi yacht, ma anche per impianti terrestri (ad esempio impianti elettrogeni di ospedali). Entrando, sulla destra, la sala comando da cui vengono effettuate tutte le manovre per verificare la funzionalità del motore.

"Siamo -spiega il Capo Officina Simone Illiano – nella parte terminale del processo di revisione e messa a punto di un motore. Esistono, infatti, diverse fasi che riguardano la manutenzione ordinaria e straordinaria del motore. Devo precisare che tutti i motori devono,

dopo un certo numero di ore di navigazione, essere sottoposti a manutenzione. Una volta giunto qui, il motore MTU viene scomposto; ogni particolare del motore, dall' albero motore, alla turbina, alle testate, alle pompe, viene affidato ad uno specifico reparto per essere revisionato. Le diverse fasi prevedono, tra l'altro, l'utilizzo dei necessari ricambi. In ultimo si procede a rimontare i particolari per poi passare al "banco prova", dove simuliamo il funzionamento del motore in acqua. Il motore viene testato alla sua massima potenza. Per essere riconsegnato, dopo la verniciatura, al cliente, c'è bisogno dell'attestato del RINA."

"Camaga" occupa 40 persone, 32 sono operai-tecnici e sette impiegati. L'azienda è nata nel 1994, ma solo dal 2006 ha spostato la sede dall'Immacolatella Vecchia a Vigliena. Sono concessionari, come racconta Paola Cinque proprietaria dell'azienda insieme al fratello Giannicola, dell'industria tedesca per la costruzione di motori diesel e a gas MTU con sede a Friedrichshafen. Si occupano di manutenzione, assistenza, fornitura di ricambi. Il lavoro consiste prevalentemente nelle

revisioni in officina, ma riguarda anche interventi di riparazione a bordo della nave quando, si tratta di manutenzioni "parziali" del motore.

Tutta l'attività è coordinata dal Capo Officina, in stretto raccordo con Giannicola Cinque, Direttore tecnico della Camaga. L'impegno è programmare gli interventi sia in officina che in esterno. In questo caso vengono organizzate squadre di almeno 4 operai, che intervengono lì dove l'armatore si trova. "In questo momento- dice Simone Illiano- abbiamo una squadra in Africa e una in Germania".

"Da un anno – precisa Paola Cinque – siamo diventati concessionari di ZF, azienda che costruisce "invertitori". E' anche di poco tempo fa l'acquisto a Torre Annunziata di un capannone di 2 mila m2 per la manutenzione di motori a gas GNL, dei quali MTU cura ora la realizzazione. Anche lì realizzeremo un "banco prova" per motori a gas."



SIMONE ILLIANO E EMILIA LEONETTI



>> QUATTRO DOMANDE A...



MAURIZIO DE GIOVANNI

MAURIZIO DE GIOVANNI: “PER UNO SCRITTORE IL PORTO È UN LUOGO IRRINUNCIABILE”

IL RICHIAMO AD UNA MAGGIORE FRUIBILITÀ TURISTICA PER L'INTEGRAZIONE CON LA CITTÀ

DI EMILIA LEONETTI

1_ Che rapporto ha lo scrittore Maurizio de Giovanni con il porto di Napoli?

“Per uno scrittore napoletano il porto è un luogo irrinunciabile. La città convive col mare, pur non essendo propriamente una città di mare, data la scarsissima fruibilità che la popolazione ha dell'elemento. Il porto è invece una città nella città, il luogo simbolo dell'apertura all'esterno e alle culture altre, una caratteristica irrinunciabile di Napoli.”

2_ Il porto è uno dei luoghi in cui si svolge uno dei romanzi de “Il Commissario Ricciardi”, ambientato negli anni del fascismo. Una scelta casuale o necessaria?

“Una scelta necessaria. In quell'epoca, quando gli spostamenti su strada e in aereo erano rarissimi e appannaggio dei soli ricchi, il porto costituiva il sogno di un futuro migliore, l'occasione di una vita diversa, l'opportunità di elevarsi dalla miseria e dalla povertà. Il porto era un'idea, un sogno.”

3_ Il porto dovrebbe essere parte integrante della città. Almeno così è in alcuni porti italiani e esteri, Qui è diverso. Da cosa dipende? Cosa manca perché si realizzi l'integrazione porto-città?

"Alcune città, come Genova, guardano costantemente al porto. Napoli si è invece sviluppata prescindendo dallo scalo marittimo, articolando un'identità complessa che parte dall'accoglienza, ma si muove lungo linee interne. Suoni, parole, perfino la gastronomia nascono da quello che arriva dal Mediterraneo per poi però diventare qualcosa di unico e peculiare. Credo che un'evoluzione del porto verso una maggiore fruibilità turistica potrebbe aiutare un processo di integrazione che manca fin dagli anni Sessanta."

4_ L'Autorità di sistema portuale di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, è l'Ente di governo del territorio portuale. Cosa si aspetta che faccia per

avvicinare i cittadini al loro porto e soprattutto per farlo diventare luogo di incontro di esperienze, culture, mondi diversi, che quotidianamente passano da questo spazio affacciato sul mare?

"L'Autorità ha tre meravigliosi esempi, che stanno cambiando il volto di questa città confrontandosi con una crescita turistica clamorosa e mantenendo l'identità di una città unica al mondo, nel bene e nel male: l'aeroporto internazionale, il museo archeologico nazionale e il museo di Capodimonte. Manager moderni e intelligenti hanno capito, in queste tre strutture, quanto e come gli eventi, l'arte e la cultura siano il biglietto da visita del luogo. La caratterizzazione, l'uscita dall'anonimato attraverso l'utilizzo di questi strumenti hanno consentito l'esplosione delle presenze e garantito la piena soddisfazione sia dei turisti che dei cittadini, che hanno risposto con grande entusiasmo a queste iniziative. Va senz'altro seguita quella strada."





>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE

PIER PAOLO OLLA

RFI: DALLA REGIONE CAMPANIA ALL'ADSP, LE SOLUZIONI IN CAMPO PER MARE-FERRO

PIER PAOLO OLLA: L'IPOTESI NAPOLI-TRACCIA, LO STUDIO SUL FASCIO DI BINARI A ORIENTE DEL PORTO

DI EMILIA LEONETTI

1_ Come rappresentante di RFI in seno all'Organismo di Partenariato come valuta l'attività svolta in questi primi tre anni? Mi riferisco in particolare alle scelte fatte per sviluppare l'intermodalità negli scali del sistema portuale campano, così come previsto dalla legge di riforma del 2106 che considera i porti come nodi di un sistema interconnesso mare-ferro-gomma?

“Noi valutiamo positivamente l'interesse dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale a sviluppare l'intermodalità ferroviaria anche nei porti. Soprattutto, mi preme precisarlo, nel porto di Napoli. Vi sono, allo stato, diversi interlocutori con cui abbiamo aperto, come RFI, un dialogo. Esiste la volontà delle istituzioni, MIT, Regione Campania e AdSP, ad investire sull'intermodalità mare-ferro. Esistono diversi tavoli di confronto. Uno di questi è quello in corso negli ultimi anni con la Regione

Campania, con cui RFI nel 2017 ha siglato, nell'ambito delle risorse rese disponibili con Fondi FSC 2014-2020 Patto Per il Sud, una convenzione per uno studio di fattibilità sul collegamento tra Napoli Traccia e gli attuali binari presenti all'interno del porto di Napoli. RFI sta procedendo alla consegna dello studio che consta di due soluzioni progettuali alternative: entrambe puntano alla risoluzione dell'interferenza tra via Galileo Ferraris e la linea ferroviaria con la realizzazione di un nuovo percorso, con sotto attraversamento della viabilità o con interrimento della strada.

In tale studio vengono approfondite anche le caratteristiche dimensionali dei fasci di presa e consegna nonché di terminalizzazione possibili nell'ambito dell'asset portuale. Tale approfondimento è funzionale a stabilire anche l'effettiva tipologia di traffico possibile e l'eventuale vantaggio competitivo del trasporto merci realizzabile.

In funzione del modello di offerta pianificata, è possibile che terminali con binari di limitata capacità non consentano di formare convogli ferroviari in grado di trasportare container con costi inferiori rispetto alla gomma.”

2_ A questo proposito l'AdSP nel 2017, ha siglato, con RFI, un Protocollo di intesa per interventi di sviluppo del collegamento ferroviario del Porto di Napoli, avendo AdSP individuato nell'area orientale dello scalo, un'area, vicina al nuovo Terminal di Levante, per la costruzione di fasci di binari della lunghezza di settecentocinquanta metri, lunghezza che crea una delle condizioni favorevoli per rendere il ferro competitivo rispetto alla gomma. Cosa ha rallentato l'attuazione dell'accordo? In che modo si sta procedendo per darvi attuazione e spostare quindi quote di traffico merci dalla gomma al ferro?

“Non vedo un rallentamento. Il Protocollo di Intesa si è posto l'obiettivo di effettuare uno studio planimetrico di una nuova stazione merci con binari a 750mt. Risponde sia ad esigenze avanzate dall'AdSP legate alla terminalizzazione sia ad alcune opportunità, emerse nel corso dei tavoli tecnici, di valorizzazione e ricicatura urbanistica della zona interessata. Lo studio è stato trasmesso coerentemente con gli impegni stabiliti nel Protocollo.

E' opportuno evidenziare che stiamo parlando di ipotesi progettuali per opere estremamente complesse, che prevedono impegni di spesa rilevanti, e, tra l'altro, legate ad interventi infrastrutturali di colmata da realizzare in via propedeutica a cura dell' AdSP. Mentre il progetto Napoli Traccia rientra in un'interferenza urbanistico trasportistica, lo studio per la realizzazione di un nuovo fascio di binari di settecentocinquanta metri, nell'area San Giovanni-Barra, prevede anche un'interferenza tra flussi ferroviari. Voglio dire che, nella valutazione di questo tipo di ipotesi progettuale rientrano fattori diversi, molteplici e complessi. Uno di questi è la movimentazione dei treni merci con

interferenze di taglio rispetto a traffici regionali su ferro che creerebbe problemi nell'arco della giornata. A seguito del Protocollo con AdSP, sarebbe necessario un tavolo con tutte le parti interessate per valutare insieme quale sia la soluzione migliore e soprattutto per comprendere la dimensione e la capacità di generare, dal porto di Napoli, verso gli Interporti di Nola e Marciianise, un flusso di traffico merci tale da giustificare la realizzazione di binari da 750 metri e dei rilevanti investimenti ad essi connessi. In questa fase è, per noi, fondamentale capire la consistenza della domanda. Se non c'è la capacità di assicurare, una volta realizzato il nuovo terminal ferroviario nell'area orientale, un modello logistico che renda competitivo il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma, non avremo una rete ferroviaria appetibile e “attraente” anche se dimensionata con standard infrastrutturali “ottimali”. Per esempio, la lunghezza dei binari pari a 750 metri rappresenta uno degli standard previsti dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità per la rete TEN T, ma dobbiamo tenere ben presente che il trasporto ferroviario merci risulta più attrattivo laddove si realizzino collegamenti superiori ai 400 km.”

3_ Ingegnere Olla, cosa ritiene quindi che debba fare di più l'AdSP per sviluppare il sistema logistico campano? E quale ruolo ha, in questo piano di sviluppo, il cluster marittimo?

“E' fondamentale, a mio parere, ragionare in un'ottica di catena logistica e non solo sulla rilevanza del trasporto su ferro per migliorare il sistema di collegamento. Non ha senso ragionare sul trasferimento della merce dalla nave al treno, agli interporti, e poi ai mercati di destinazione, se tutto ciò non si concepisce come un sistema organicamente interconnesso alla rete ferroviaria, che a sua volta deve essere funzionale per rispondere all'effettiva domanda di trasporto. In quest'ottica il ruolo del cluster marittimo è fondamentale e ritengo che l'AdSP stia procedendo proprio con questo approccio.”





>> L'OPINIONE

IL FORTE DI VIGLIENA DEVE ESSERE RECUPERATO ALL'USO PUBBLICO. IN UN DECRETO INTERMINISTERIALE L'IMPEGNO DELL'AUTORITÀ PORTUALE

DI SERGIO MAROTTA*

Il Forte di Vigliena fu costruito su ordine del Vicerè spagnolo Juan Manuel Fernandes Pacheco, duca di Escalona e marchese di Villena, all'inizio del XVIII secolo. Era una batteria costiera armata di cannoni che doveva servire alla difesa della costa dagli attacchi provenienti dal mare, impedendo alle navi nemiche di fermarsi in rada.

Eppure l'episodio più importante che ha reso immortale quel luogo è legato alla sanguinosa battaglia che si svolse sulla terraferma nel giugno 1799 quando il Cardinale Ruffo, comandante in capo delle truppe borboniche lanciate alla riconquista della capitale del Regno, ordinò alle sue truppe di conquistare il Forte.

Ci furono diversi assalti condotti dalle truppe russe e turche alleate del Borbone e dal reggimento dei calabresi. Tutti gli assalti furono respinti fino a quando i cacciatori calabresi comandati dal colonnello Francesco Rapini riuscirono a entrare nel Forte dove cominciò un furioso scontro all'arma bianca. Fu allora che Antonio Toscano, nativo di Corigliano Calabro, che difendeva il Forte con le residue truppe della Repubblica, decise di dare fuoco alla santabarbara e far esplodere insieme assalitori e difensori

nell'estremo tentativo di salvare la Repubblica. Era il 13 giugno del 1799.

Dopo quell'episodio il Forte non fu più ricostruito, ma fu abbandonato al suo destino. Nell'Ottocento fu addirittura usato come poligono di tiro dando un altro colpo alla sua malandata struttura.

Dopo un tentativo di fine Ottocento di farne un monumento nazionale e dopo le celebrazioni del centenario della Repubblica napoletana, la memoria del Forte fu riscoperta quasi un secolo dopo quando, alla metà degli anni Ottanta del Novecento, un prezioso volume a cura di Diego Del Rio e Salvio Esposito, pubblicato su iniziativa dell'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, ricostruì la storia del Forte e delle vicende militari che lo videro protagonista. Da allora, però, solo in occasione del bicentenario della Repubblica napoletana del 1799 si provvide a realizzare alcuni lavori di ripristino – del tutto insufficienti – e a liberare la struttura dalla vegetazione spontanea per rendere accessibili al pubblico le rovine del Forte.

Fu in quell'occasione che il 13 giugno del 1999, su iniziativa dell'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici e del Comitato per le celebrazioni del bicentenario

della Repubblica napoletana del 1799, fu apposta sulle mura del Forte la lapide marmorea dettata da Francesco Lomonaco nel suo Rapporto al cittadino Carnot: «Chi guardando le rovine di Vigliena non sarà preso di ammirazione, è un essere che non è nato per la gloria, è un uomo a cui la schiavitù ha tolta la facoltà di pensare e di sentire. Io farei imprimere su' rottami di quel forte l'iscrizione: *"Passaggero! Annunzia a tutt'i nemici della tirannia, a tutte le anime libere, che imitano il nostro esempio piuttosto, anziché vegetare all'ombra del dispotismo"*»¹.

Ma da allora il Forte è rimasto ancora una volta in condizioni di abbandono, chiuso dietro una cancellata che ne impedisce l'accesso e curato soltanto in occasione delle meritevoli iniziative dei volontari dei diversi comitati civici attivi a San Giovanni a Teduccio e, primo tra tutti, il Comitato civico guidato da Enzo Morreale che ogni anno il 13 giugno provvede a organizzare qualche evento anche solo per ricordare il sacrificio di quei giovani che trovarono la morte tra quelle mura.

Eppure non doveva andare così. Nei numerosi progetti di recupero dell'area di Napoli Est era previsto che il quartiere di San Giovanni a Teduccio dovesse ricostituire il proprio rapporto con il mare: il Forte di Vigliena avrebbe dovuto svolgere un ruolo fondamentale per riportare i napoletani a frequentare di nuovo la zona di Napoli Est dopo due secoli di pesante industrializzazione.

Non solo, ma ancora nel 2008 il decreto interministeriale che autorizzava i lavori per la Darsena di Levante prevedeva espressamente, tra le opere compensative, il recupero del Forte di Vigliena che doveva essere cofinanziato dall'Autorità portuale. Il Forte ha avuto, infatti, data la sua originaria collocazione sulla spiaggia, la sfortuna di trovarsi proprio sulla linea di espansione delle attività del porto di Napoli. Così come in passato si trovava al centro di una zona fortemente industrializzata, stretto tra la vecchia centrale elettrica di Napoli Est e lo stabilimento della Cirio mentre l'area attorno al Forte veniva divorata dall'espansione dei capannoni di diverse attività industriali.

Così mentre una parte del rivellino del Forte attende ancora di essere liberata dal terrapieno che l'ha

ricoperta, la struttura mostra oggi una parte delle mura, quelle che una volta erano rivolte verso il mare, ancora visibili ai passanti a lato dello Stradone di Vigliena dietro una cancellata e una rete metallica.

Ma i Comitati, le Associazioni, i cittadini di San Giovanni, i napoletani tutti che ancora coltivano il culto dei luoghi simbolo della memoria pretendono oggi che il Forte di Vigliena venga recuperato perché la forza che è contenuta in quelle mura è ancora intatta e le vite che si sono consumate in quei luoghi attendono ancora di essere ricordate. E non solo le vite dei martiri della Repubblica napoletana del 1799, ma anche quelle dei giovani dell'esercito borbonico e quelle degli operai che si sono consumati nel duro lavoro della fabbrica e del carico e scarico delle merci nel porto pretendono oggi che quei luoghi siano di nuovo accessibili.

Così anche solo per il breve spazio di qualche istante durante la visita del Forte i visitatori potranno tornare a pensare che vi sono dei luoghi in cui la fede negli ideali della libertà e della solidarietà umana possono ancora avere un senso persino in un'epoca come la nostra in cui tutto si distrugge e si consuma e poco o niente si edifica.

E il Forte di Vigliena è uno di questi luoghi e, forse, il più importante per la nostra città.

* Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, Facoltà di Scienze della Formazione



SERGIO MAROTTA

¹ Rapporto fatto da Francesco Lomonaco patriota napoletano al cittadino Carnot ministro della guerra, Seconda edizione corretta ed accresciuta dall'Autore, Milano, Anno IX Repubblicano, p. 89.



>> L'OPINIONE



ALFONSO MIGNONE

“PORTO DI SALERNO: UNA STORIA LUNGA DIECI SECOLI”.

DALLA STORIA SPUNTI PER COMPRENDERE IL PRESENTE E DISEGNARE IL PROSSIMO FUTURO

DI ALFONSO MIGNONE*

Il saggio ricostruisce le vicende storiche dello scalo dall'epoca romana fino ai giorni nostri con una appassionata ricerca sulle origini marinare della città di Salerno che diventò non solo capitale di un potente Principato, ma anche e, soprattutto, dopo la fine dell'indipendenza amalfitana e la conquista normanna, emporio di rilevanza internazionale in un Mediterraneo conteso tra Arabi, Bizantini e le Repubbliche Marinare di Genova, Pisa e Venezia.

Salerno avesse 'o puorto, Napule bello sarria muorto” (che tradotto: “Se Salerno avesse il porto, Napoli bella sarebbe morta”).

Come tante altre città costiere, Salerno ha avvertito da sempre l'esigenza di un porto stabile ed efficiente che conciliasse le necessità dei flussi mercantili e gli interessi dell'economia locale ma realizzarlo non è stata impresa agevole.

Un antico e famoso motto popolare, recitava così: “Se

Molteplici furono i fattori che hanno limitato lo

sviluppo dell'infrastruttura come il ciclico fenomeno dell'insabbiamento, dovuto alle caratteristiche geomorfologiche del litorale salernitano e le tante difficoltà per far fronte alle ingenti spese necessarie al suo completamento.

Salerno, posta in una favorevole posizione geografica, dopo essere stato scalo di transhipment durante l'egemonia amalfitana, beneficiò del traffico di linea di genovesi, pisani, catalani, bizantini e arabi diventando crocevia dei traffici marittimi nel Mediterraneo.

Nel XIII secolo – quello che più studiosi definiscono come secolo della “rivoluzione commerciale” – Salerno emerge come centro prospero che raccoglie le produzioni del territorio circostante rendendole disponibili anche per gli operatori “stranieri” che le trasportano altrove e che, a loro volta, forniscono ai mercati locali le proprie produzioni. Il territorio si ritaglia un ruolo di una certa caratura nello scenario guadagnandosi un palcoscenico internazionale con la Fiera Mercantile di San Matteo, fortemente voluta dal Magister della prestigiosa Scuola Medica Giovanni Da Procida, già Gran Consigliere di Federico II, e uomo di fiducia di Re Manfredi, voluta anche dalla Chiesa e che permise alla città di Salerno di divenire “piazza” per mercanti provenienti dal Vicino Oriente, Egitto, Mauritania, Grecia e Marsiglia che giungevano a Salerno in nave. Una volta ampliato il molo e sfruttato il pescaggio a Salerno approdavano galee per il carico e scarico delle merci.

Il progetto di Giovanni Da Procida fu quello di rendere Salerno porto commerciale internazionale per lo short sea shipping verso i porti del Nord Africa e del Vicino Oriente.

Da lì le mercanzie attraversavano le principali vie percorse dalle carovane e dalle flotte navali per giungere ai lontani luoghi di produzione e di smercio dell'Estremo Oriente.

Il successo della Fiera fu decisivo per l'ampliamento del porto nel 1260 e a testimonianza del quale vi è una lapide che ancora oggi si trova nella Cattedrale Primaziale di Salerno. Di essa è conservata un'epigrafe conservata ad imperitura memoria, custodita, sin dal 1565 nel Duomo di Salerno – Abside delle Crociate – ove fu collocata dal sindaco Agostino Guarna per proteggerla dai marosi. La fiera cittadina

divenne strumento in grado di espandere in maniera esponenziale l'economia locale grazie anche alle franchigie doganali che furono assicurate ai mercanti che vi partecipavano.

Considerato che l'obiettivo principale della Zone Economiche Speciali è attrarre investitori stranieri interessati al business nel territorio garantendo un trattamento di favore in termini fiscali, economici, finanziari e logistici possiamo ben comprendere come le dinamiche odierne siano le medesime di un tempo in cui tale trattamento era consentito ai mercanti d'oltremare.

Nel corso dei secoli successivi lo scalo salernitano ha sofferto fortemente la vicinanza del Porto di Napoli e dopo numerose traversie che hanno accompagnato la sua evoluzione infrastrutturale solo di recente ha ritrovato, una volta integrato nel “Sistema” dei porti del Mar Tirreno Centrale, la sua centralità nelle rotte marittime fra Occidente e Oriente, quelle che un tempo arabi e i bizantini si erano contese per secoli senza riuscire ad instaurare una propria talassocrazia e che ora entrano a far parte della Silk Maritime Road dopo il raddoppio del Canale di Suez. Quest'ultimo rappresenta un'imperdibile occasione per il Mezzogiorno, considerata la sua vocazione naturale ad essere la piattaforma logistica del Mediterraneo.

Ma come dovrebbe collocarsi lo scalo nella nuova dimensione “di Sistema” voluta dalla riforma portuale del 2016? Salerno sembra difatti un porto non catalogabile né tra quelli definiti di transhipment e men che meno tra quelli denominati gateway per un motivo fondamentale: non ha aree retroportuali e collegamenti ferroviari e se non verranno rapidamente realizzate le prime non avrà alcuna possibilità di sviluppo logistico nonostante le Zes. Un futuro incerto? Tutt'altro. Con l'attuale gestione “virtuosa” delle banchine e il futuro dragaggio potrà sicuramente recitare un ruolo di primo piano non solo nel Sistema Portuale Campano ma anche nel Mediterraneo in virtù del suo consolidato ranking raggiunto negli ultimi decenni.

* Presidente Propeller Club Salerno



>> ATTUALITÀ



PORTO TURISTICO DI CASTELLAMMARE DI STABIA CRESCIE IL TRAFFICO DI PORTISTICO

DI CLAUDIA AMBROSINO

Nel corso degli anni il porto di Castellammare di Stabia ha cambiato volto: oggi l'attività legata al traffico merci ha lasciato il posto a quella diportistica.

Il traffico diportistico è uno dei punti di forza dell'economia del porto di Castellammare di Stabia che mira a valorizzare le attività connesse ai megayacht, segmento che rappresenta un mercato in crescita ad elevato valore aggiunto. La posizione favorevole della città rispetto a luoghi di interesse come la penisola sorrentina e i siti archeologici di Pompei ed Ercolano, ha consentito un notevole sviluppo del settore.

Le attività che oggi caratterizzano lo scalo stabiese sono relative al traffico crocieristico-passeggeri ed al diportismo. Una parte importante dell'area portuale,

è occupata dallo stabilimento Fincantieri, una delle principali industrie internazionali per la costruzione di navi. L'anima produttiva del porto di Castellammare costituisce un punto fermo per il futuro dello scalo.

Superato lo stabilimento di Fincantieri e la sede della Lega navale, ha inizio l'area dedicata al traffico da diporto per imbarcazioni fino a 24 metri. Durante la stagione estiva si arriva ad ospitare fino a 3 mila imbarcazioni. Le navi superiori a 24 metri sono ormeggiate nella banchina di sottoflutto, in concessione dal 2015 alla società Stabia Main Port. Tra la banchina di sottoflutto e quella Magazzini Generali c'è la banchina Marinella riservata al trasporto marittimo, dalla quale ogni giorno partono traghetti e aliscafi diretti alle isole del Golfo.

Stabia Main port rappresenta l'approdo più funzionale e grande per pescaggio (9 metri) e per possibilità di ormeggio a murata (per unità da 25 a 250 metri) in un'area particolarmente attrattiva dal punto di vista turistico.

Rispetto al 2018 si prevede un incremento del 30% per il settore dei mega e giga yacht, a testimonianza di un significativo potenziale di mercato.

Per ciò che concerne l'accoglienza al momento dell'attracco, Stabia Main Port garantisce fornitura di corrente fino a 1350 ampere, con moderne colonnine, anche per l'erogazione dell'acqua, il ritiro sotto bordo di rifiuti differenziati, indifferenziati, acque grigie e nere e olio di sentina. E' di quest'anno l'avvio della ristrutturazione di una palazzina presente all'interno dello stabilimento, data in concessione dall'Autorità Portuale. Il piano terra è stato completamente ristrutturato, mentre l'ultimazione dei lavori è prevista per fine Novembre 2019.

All'interno del porto, ospiti ed equipaggi delle unità ormeggiate, possono allo stato attuale usufruire di campo da tennis, palestra, lounge bar, area ristoro e zona relax. Nei pressi della banchina di sottoflutto è presente un'area in concessione per l'attracco di imbarcazioni fino a 20 metri, per un totale di 500 posti barca.

Il porto turistico di Marina di Stabia, infine, è un attrezzato e moderno Cantiere Nautico con due scali di alloggio per imbarcazioni anche superiori ai 40 Metri. E' in grado di ospitare 871 imbarcazioni dagli 8 ai 100 metri.

In merito alle previsioni per il traffico yacht rispetto allo scorso anno, i dati disponibili che si riferiscono al 31 maggio, evidenziano un incremento del 15% dei transiti rispetto a maggio 2018. L'attuale andamento delle prenotazioni sembra confermare il trend di aumento rilevato a maggio 2019 e qualora venisse confermato anche per i mesi di luglio e agosto, è ipotizzabile un incremento di traffico rispetto all'anno 2018 nell'ordine del 10%.

Per ciò che concerne l'accoglienza al momento dell'attracco, quest'anno è stata sviluppata una collaborazione con il punto Conad all'interno del Centro Commerciale "La Cartiera" a Pompei, che ha attivato il servizio "Cambusa on line" accessibile dal sito internet di Marina di Stabia per la consegna a bordo della propria imbarcazione di prodotti alimentari e non. Al momento, all'interno della struttura, sono inoltre presenti servizi, quali, assistenza ormeggio h24, acqua osmotizzata, energia elettrica fino a 400 ampere, impianto carburante, Yacht Club, Captain's corner Pub, palestra, area Barbecue, parcheggio a Pagamento, WiFi ed infine, servizio shuttle bus gratuito da e per il centro (Giugno/Settembre).





>> BREVI NOTIZIE



IL GRUPPO TECNICO “LOGISTICA, TRASPORTI ED ECONOMIA DEL MARE” IN VISITA ALL’AUTORITÀ DI SISTEMA DEL MAR TIRRENO CENTRALE

I TEMI AFFRONTATI NELLA GIORNATA DI APERTURA DI “PORTO APERTO 2019”

Giovedì 13 giugno, presso l’Unione Industriali Napoli, si è riunito il Gruppo Tecnico “Logistica, Trasporti ed Economia del Mare” di Confindustria, guidato dal dott. Guido Ottolenghi.

Il Gruppo Tecnico è composto da rappresentanti delle Categorie e del Territorio afferenti la logistica e l’economia del Mare. Il GT si relaziona costantemente con gli associati, svolge attività di assistenza e lobby su tutti i problemi specifici, partecipa al partenariato del Mare e ad altri luoghi di confronto sulla logistica e la mobilità, coinvolgendo le migliori forze del sistema confederale. Segue con gli altri GT i temi trasversali quali la mobilità sostenibile, le carenze infrastrutturali, l’evoluzione normativa.

Dopo la riunione istituzionale, i componenti sono stati accolti, presso l’Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale, dal Presidente Pietro Spirito e dal Comandante Antonio D’Amore della Capitaneria di Porto.

Dopo una breve presentazione del Sistema Portuale della Campania (Napoli, Salerno e Castellammare), la delegazione ha potuto visitare su una motovedetta della Capitaneria di Porto, sia la parte turistica (Molo Beverello e Molo San Vincenzo) che la parte commerciale del Porto di Napoli, fino alla darsena di Levante. Il Presidente Spirito ha illustrato gli interventi già attuati, grazie al Grande Progetto Porto, e quelli ancora in corso.