



PORTI CAMPANI INRETE

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



>> L'INTERVISTA FEDERICA BRANCACCIO, PRESIDENTE ACEN: MANCA UNA POLITICA INDUSTRIALE DI AMPIO RESPIRO

“EPPURE SIGNIFICHEREBBE RIAVVIARE UNA CRESCITA ORGANICA E PIÙ
GENERALE DELL'ITALIA”

>> ATTUALITÀ
LA MODERNITÀ AL MOLO
CARMINE È UNA SOCIETÀ DI
NOME “NAVAL SOLUTION”



>> QUATTRO DOMANDE A...
ARTURO CAPASSO: È
CAMBIATO L'IMPATTO
ECONOMICO DEI PORTI
SULL'ECONOMIA LOCALE



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE
ANTONIO AIELLO: DIVERSE LE
SITUAZIONI DI CRISI NEI PORTI
DI NAPOLI E SALERNO



>> L'OPINIONE
IL RUOLO STRATEGICO DEL
SUD PER L'ITALIA E PER
L'EUROPA





>> L'INTERVISTA



FEDERICA BRANCACCIO

Il numero di dicembre ospita il Presidente dell'ACEN, Federica Brancaccio che nell'intervista di apertura a Emilia Leonetti, espone il suo punto di vista sulle politiche di sviluppo in favore del Mezzogiorno e sulle principali questioni che riguardano l'economia del Sud. "Naval Solution Technology srl" è l'impresa portuale raccontata nella pagina de "L'Attualità". Arturo Capasso, economista, Presidente della Commissione del settore marittimo dell'Ordine dei Commercialisti di Napoli risponde alle domande di Emilia Leonetti in "Quattro domande a". Segue una breve intervista a Antonio Aiello, Segretario Regionale della UIL Trasporti. Mario Mauro, Presidente Meseuro, firma una sua riflessione sui legami tra i porti del Sud e i Paesi del Nord Africa. Chiude il numero un articolo di Claudia Ambrosino sul traffico crocieristico nel porto di Napoli e sulle strategie di sviluppo messe in campo dalla società "Terminal Napoli spa".

FEDERICA BRANCACCIO, PRESIDENTE ACEN: MANCA UNA POLITICA INDUSTRIALE DI AMPIO RESPIRO.

"EPPURE SIGNIFICHEREBBE RIAVIARE UNA CRESCITA ORGANICA E PIÙ GENERALE DELL'ITALIA"

DI EMILIA LEONETTI

L'incontro con la prima donna Presidente dell'Associazione Costruttori Edili Napoli e provincia, è avvenuto in un primo pomeriggio di fine novembre nella sede di Piazza dei Martiri. Intorno al tavolo i più stretti collaboratori di Federica Brancaccio, il suo

Capo Ufficio Stampa Marco Ferra, Barbara Rubertelli, Federica Russillo e il Direttore Diego Vivarelli. L'attesa per questo appuntamento, dovuta agli innumerevoli impegni del Presidente tra Napoli e Roma, è stata ripagata dall'impegno con cui Federica Brancaccio

ha risposto alle domande e alla disponibilità con cui si è svolta la nostra conversazione. L'intervista ha soprattutto messo in evidenza un tratto del suo carattere: la volontà di confrontarsi, di condividere con i collaboratori ma anche con gli interlocutori le questioni di cui si deve occupare.

1_ Presidente partiamo dai dati della SVIMEZ presentati poche settimane fa: il Mezzogiorno è in recessione, il PIL previsto per il prossimo anno sarà dello 0,2% contro lo 0,6% del Centro Nord, il gap occupazionale è aumentato negli ultimi dieci anni del 21,6%. Per recuperare la distanza dovremmo creare 3 milioni di nuovi posti di lavoro. La Svimez propone, come via d'uscita, la destinazione del 34% degli investimenti nazionali nel Mezzogiorno e in particolare nella "green economy". Cosa ne pensa? Qual è la posizione dell'ACEN in merito alle politiche di sviluppo che il Governo dovrebbe pianificare per ridurre il gap tra Nord e Sud del Paese?

"Prima di affrontare il tema nello specifico, mi faccia fare una premessa che riguarda il nostro territorio in senso stretto. Il comparto delle costruzioni offre un contributo rilevante al sistema economico regionale, più di quanto accada a livello medio nazionale. In termini di investimenti, infatti, rappresenta l' 8,7% del PIL. Ma, a fronte di un comparto che coinvolge 85 settori economici su 100 sull'intero territorio nazionale, con il 98% di investimenti che impatta sul territorio, registriamo – purtroppo da anni – l'assenza di una politica industriale di ampio respiro, in grado di dare risposte concrete ai molteplici e perduranti aspetti della crisi. Sono molte le azioni e le traiettorie lungo le quali riannodare le politiche di crescita per il Mezzogiorno, che – come molti studi certificano – significherebbe riavviare una crescita organica e più generale del Paese.

La crisi dell'edilizia mette in evidenza una serie di incongruenze, soprattutto dal punto di vista normativo; tutti i governi che si sono succeduti, nel decennio della crisi, hanno posto in essere politiche diverse che hanno avuto effetti devastanti: 650mila lavoratori in meno e 120mila imprese hanno chiuso i battenti nel settore delle costruzioni. Ad oggi il dato potrebbe essere ancora più grave: continuiamo a fare i conti, ad esempio, con la riduzione degli investimenti, ovvero 12 miliardi in meno per le infrastrutture nel Sud. E l'aumento del gap infrastrutturale – difficoltà nei trasporti e nella logistica, digital divide – che si riverbera su tutti i

settori, accentuando una diseconomia generale nel mondo produttivo che sembra essere una connotazione costante del Sud.

Urge quindi un cambio di passo, una diversa prospettiva, con un'attenzione ancora più marcata all'ambiente e alle infrastrutture. In questo senso, il rispetto della clausola del 34% potrebbe essere una prima risposta per l'infrastrutturazione delle nostre regioni e la ripresa economica. Oggi, infatti, il Mezzogiorno è beneficiario sostanzialmente dei fondi europei destinati alle "regioni meno sviluppate"; tali risorse sempre più spesso, anziché essere integrative di quelle nazionali, sono sostitutive, con il risultato di non colmare mai la differenza.

E nel merito della "clausola del 34%" per le risorse "ordinarie" in conto capitale previste dal decreto "Mezzogiorno" del 2017, andrebbe innanzitutto verificato che ciò sia sistematicamente rispettato. Inoltre, questa norma di riequilibrio territoriale, che si rivolge esclusivamente alle Amministrazioni centrali dello Stato, dovrebbe valere a maggior ragione per il settore pubblico allargato, dove si registrano differenze territoriali a svantaggio del Sud molto marcate."

2_ È anche di questi giorni la presentazione di un'analisi della Bocconi che evidenzia la perdita di peso dal 1993 ad oggi dell'industria che si è sostanziata nella perdita di 700 mila posti di lavoro. Eppure l'industria è stata uno dei principali fattori di modernizzazione del Paese. Le faccio questa osservazione perché Napoli, la sua area industriale, ultimo caso la Whirlpool, rientra a pieno titolo in questa politica di desertificazione industriale. In che modo, con quali programmi, proposte, la sua associazione intende intervenire nel dibattito pubblico?

"Purtroppo la ricerca certifica dati ed effetti di una crisi epocale. Abbiamo assistito, dal 2008 ad oggi, alla trasformazione del mondo industriale, alla riorganizzazione dei processi produttivi e al progressivo impoverimento della classe media. Unitamente a questo, tutti i settori produttivi, in particolare nel Mezzogiorno, sono stati messi alla prova e tutti siamo stati costretti a riorganizzarci, per reggere l'urto della crisi e garantire, ove possibile, i livelli occupazionali. Naturalmente, come sistema, non potevamo resistere, soprattutto in un Paese con una burocrazia asfissiante, una giungla normativa e una storica, oltretutto strutturale differenza tra



le due aree del Paese. A questo, si aggiunga il problema demografico che colpisce e colpirà, in prospettiva, le nostre regioni meridionali, con un drastico invecchiamento ed una forte riduzione della popolazione.

Quindi, senz'altro vi è la necessità di un riequilibrio tra Nord e Sud del Paese e la riforma sulle autonomie differenziata, se indirizzata in modo equo, potrebbe rappresentare l'architrave di un'architettura normativa non sperequativa per il Sud (al di là di tesi sbandierate da alcuni politici del Settentrione). In questo senso, il lavoro della conferenza Stato-Regioni e poi del Parlamento risulta determinante, a maggior ragione in questo momento storico.

Per rispondere alla sua domanda, però, devo anche ricordare i risultati dell'ultimo rapporto Ref, che ha evidenziato una diminuzione della dotazione del capitale pubblico per le infrastrutture negli ultimi dieci anni, pari a 70 miliardi. Dal 2011, insomma, in Italia abbiamo assistito a una diminuzione costante delle spesa per investimenti e, secondo i calcoli dello studio, per recuperare il terreno perduto e, dunque, ridurre il gap infrastrutturale bisognerebbe elevare la dotazione annuale fino a 57 miliardi l'anno, per i prossimi dieci anni. Per dirla in altri termini, non sono mancate solo le risorse per finire strade ed edifici pubblici, ma anche quelli per la manutenzione del nostro, fragile territorio. Come le notizie di cronaca purtroppo, sempre più spesso, ci ricordano. Inoltre, occorrerebbe sbloccare opere e fondi destinati alle infrastrutture e realizzare un'operazione anticiclica nazionale. La lista delle opere bloccate è ancora lunghissima: in totale 749 per 62 mld di euro, secondo il monitoraggio realizzato dall'Ance.

E' un'assoluta priorità per il Paese, così com'è urgente mettere mano a un processo per snellire le procedure amministrative e ridurre il peso della burocrazia."

3_ Veniamo al ruolo che l'ACEN può svolgere a Napoli per lo sviluppo dell'area di Bagnoli e di Napoli Est, due realtà sulle quali da decenni si parla senza che si intravedano all'orizzonte soluzioni nel medio periodo. Cosa pensate di fare?

"L'Acen fa parte della Consulta delle Costruzioni di Napoli. La Consulta delle Costruzioni è composta da 25 organizzazioni imprenditoriali, professionali, sindacali e della proprietà edilizia, e ha deciso di lavorare insieme sul tema di Bagnoli.

Tale volontà nasce dalla comune convinzione che il

settore, pur continuando a svolgere un ruolo trainante per il sistema produttivo metropolitano di Napoli, potrebbe attivare ulteriori rilevanti investimenti pubblici e privati utili allo sviluppo economico e sociale, con un impegno adeguato e dinamico nella fase di programmazione degli interventi, della loro progettazione e con una più efficace capacità di spesa pubblica e di attivazione delle risorse private.

In tal senso, nella più ampia autonomia d'iniziativa nelle rispettive funzioni istituzionali, riteniamo utile promuovere insieme occasioni di confronto per delineare azioni comuni, per sollecitare la soluzione delle problematiche attinenti al comparto e la più vasta promozione del suo sviluppo.

Nello specifico, abbiamo incontrato Francesco Floro Flores, il Commissario Straordinario di Governo Bagnoli-Coroglio, e gli abbiamo indicato le nostre priorità. In particolare: la verifica di sostenibilità economico-finanziaria alla base delle scelte urbanistiche; la realizzazione ad horas di interventi in aree che non necessitano di bonifica e che hanno già la destinazione urbanistica; anche perché immaginiamo che questi primi interventi, possano indurre altri imprenditori a scommettere sulla nuova Bagnoli. Inoltre, non si può prescindere dal patrimonio progettuale esistente sull'area, in parte ancora conforme agli strumenti di pianificazione: i progetti di recupero e rifunzionalizzazione dei manufatti di archeologia industriale, per fare un esempio.

In questa fase, quindi, riteniamo utile individuare traiettorie di sviluppo complessivo per l'area anche a seguito di un eventuale piano di marketing territoriale che contemperi risposte "di sistema" su tre aspetti fondamentali: le destinazioni urbanistiche, le quantità volumetriche e la sostenibilità economico-finanziaria. Chiediamo – nell'interesse della collettività e del positivo esito da raggiungere – di sospendere il bando per il concorso di idee, allo stato prorogato al 7 gennaio 2020, ma di utilizzare i prossimi 6 mesi per una rigorosa verifica economico finanziaria delle migliori scelte per Bagnoli e per l'Area Occidentale.

Occorre, inoltre, immaginare lo sviluppo di Bagnoli in una logica di area metropolitana, con particolare attenzione a quanto si sta delineando per i Campi Flegrei e per la baia di Pozzuoli, anche nell'ambito del realizzando Piano Paesaggistico regionale. Le stesse proposte sono state inviate anche al ministro per il Sud e la Coesione territoriale e Presidente della "Cabina di Regia per l'area di Bagnoli-Coroglio", Vincenzo Provenzano."

4_ Una delle realtà strettamente connesse alla città è quella portuale, in particolare il suo waterfront. In quest'area insistono edifici storici come gli ex Magazzini Generali, moli antichi come il molo San Vincenzo. Per il primo si discute della realizzazione di un Museo, sul secondo della graduale restituzione alla città. Qual è la posizione dell'ACEN? In che modo ritiene possa svolgere un ruolo attivo?

“Con l'agognata definizione di Piano Territoriale Metropolitan e la proposta di Piano Strategico per la ZES Campania due ulteriori strumenti di pianificazione si aggiungono a quelli già esistenti, amplificando però il problema della sovrapposizione di regole, vincoli, prescrizioni e normative di difficile armonizzazione.

Senza considerare l'impossibilità di dar corso ad interventi organici in aree oggetto di strumenti di pianificazione non ancora adottati. Basti pensare, oltre al Piano Regolatore generale di Napoli da aggiornare e trasformare in un Piano Urbanistico Comunale, ai Piani del Porto di Napoli e di quello di Castellammare in corso di rivisitazione o definizione, a quello di recente adozione del Porto di Salerno; al Piano aeroportuale di Capodichino o al Programma di Risanamento Ambientale e di Rigenerazione Urbana (PRARU) di Bagnoli, fino ad arrivare ai Regolamenti edilizi ed energetici da aggiornare, alle Zone rosse e gialle dei Piani per il rischio Vesuvio e per i Campi Flegrei.

Un coacervo di livelli di pianificazione di differente concezione, temporalmente disomogenei, promossi da Enti differenti con specifiche diverse, tarati su obiettivi ed esigenze specifiche che, dalla scala nazionale a quella locale, più che indirizzarle o renderle attuabili, trasformano iniziative pubbliche e private in iter incerti e difficili da portare a termine, relegando – inoltre – i progetti alla carta, determinando di fatto, nel tempo,

interventi già obsoleti o comunque non rispondenti ad una politica urbanistica omogenea.

Si pensi alla stagione della portualità turistica, con i progetti di Bagnoli, Porto fiorito, Molo San Vincenzo, del Waterfront di Napoli o di Pozzuoli. A quella che dal dopoguerra ha visto proliferare i Piani per gli insediamenti produttivi (PIP) e quelli per le Aree di sviluppo industriale (ASI) del Mezzogiorno. A quella poco approfondita dei contratti di costa per la gestione integrata e la valorizzazione delle aree costiere, fino ad arrivare al recente Masterplan del litorale Domizio-flegreo.

La chiave diventa, quindi, quella di coniugare molteplici questioni, quelle energetiche e legate al rischio sismico o idrogeologico con quelle amministrative, quelle di tutela ambientale, paesaggistica, storico-architettonica, e infine di sviluppo industriale ed economico, con l'obiettivo più generale di rendere l'Italia, ma soprattutto il Mezzogiorno, nuovamente protagonista sul mercato internazionale, in termini culturali, economici, industriali.

L'importante è fare. Riquilibrare i beni, riutilizzarli, e non sottoutilizzarli, spendere i fondi a disposizione, avere una continuità amministrativa, aprire i cantieri e non riprogettare sempre senza attuare, aprire alcune aree alla città e ai giovani.”

5_ Uno dei compiti dell'ACEN è partecipare a programmi di pianificazione territoriale e per la tutela ambientale, per l'attuazione dei programmi di spesa nel campo della infrastrutture, del recupero della qualificazione urbana e da ultimo dell'edilizia residenziale. Alcune di queste attività riguardano anche lo scalo partenopeo. Mi riferisco in particolare al tema delle infrastrutture e a quello ambientale. Il tema del potenziamento





infrastrutturale materiale e immateriale dei porti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale è alla vostra attenzione? In che modo?

“Il porto di Napoli rappresenta una realtà talmente significativa per la città metropolitana di Napoli da connotare l'identità dell'intero territorio. Oltre alla portata aziendale, in termini dimensionali, di fatturato e occupazione, il porto rappresenta una risorsa enorme per la città e ha una portata identitaria elevatissima per chi vi risiede. Partendo da questa considerazione, il potenziamento infrastrutturale si rende necessario per renderlo più competitivo rispetto ai “competitor” nazionali, considerato che stando alla classifica di Assoport, quello di Napoli non è sul podio quanto a movimentazione merci, nonostante la sua posizione unica e privilegiata sul Mediterraneo. Segno dunque che occorre implementazione di strutture e servizi.

Ciò vale anche per il settore della crocieristica, dove Napoli è divenuto uno scalo sempre più in ascesa per quanto riguarda il numero di passeggeri, il terzo dopo Civitavecchia e dopo Venezia.

Sul traffico dei passeggeri la nota dolente, nonostante gli incrementi più o meno costanti di passeggeri degli ultimi anni, resta quello dell'accoglienza a terra e dei servizi di sicurezza e di supporto ai turisti, ancora non soddisfacente e competitivo.

Con queste premesse, mi fa piacere evidenziare l'interesse degli imprenditori edili, che guardano al Porto anche come committente di opere e interventi significative per la città e per l'economia nel suo insieme.

In tal senso, l'Autorità Portuale, riformata anche amministrativamente dalla legge di ottimizzazione degli scali portuali del Paese, sta vivendo una nuova stagione di produttività e progettualità. Ad essa si deve sicuramente la nuova linfa, che sta irrorando la fattività di iniziative vecchie e nuove, volte sia al potenziamento della infrastruttura sia alla valorizzazione dell'integrazione città-porto, che fisicamente è un unicum indiscutibile.

Come cittadini partenopei, oltre che come imprenditori, abbiamo quindi grandi aspettative non solo per i lavori della Darsena di Levante, ma anche riguardo all'attuazione del Progetto del Waterfront – area monumentale di Napoli. Personalmente credo molto nell'intuizione di Michel Euvé che intendeva trasformare il confine portuale in una grande risorsa per la città. Immagino, infatti, l'area del porto come un grande spazio fruibile h 24, con

servizi, infrastrutture e attività che lo rendano vivo e attrattivo per tutti, non solo per i turisti.

Un'altra grande opportunità per il porto, sulla quale gli operatori economici confidano molto, è rappresentata dall'insediamento di una Zona Economica Speciale di ampia portata, che ha il suo perno proprio nel Porto di Napoli. La ZES, se attuata sapientemente, potrà generare grandi impatti economici per tutta la Campania.

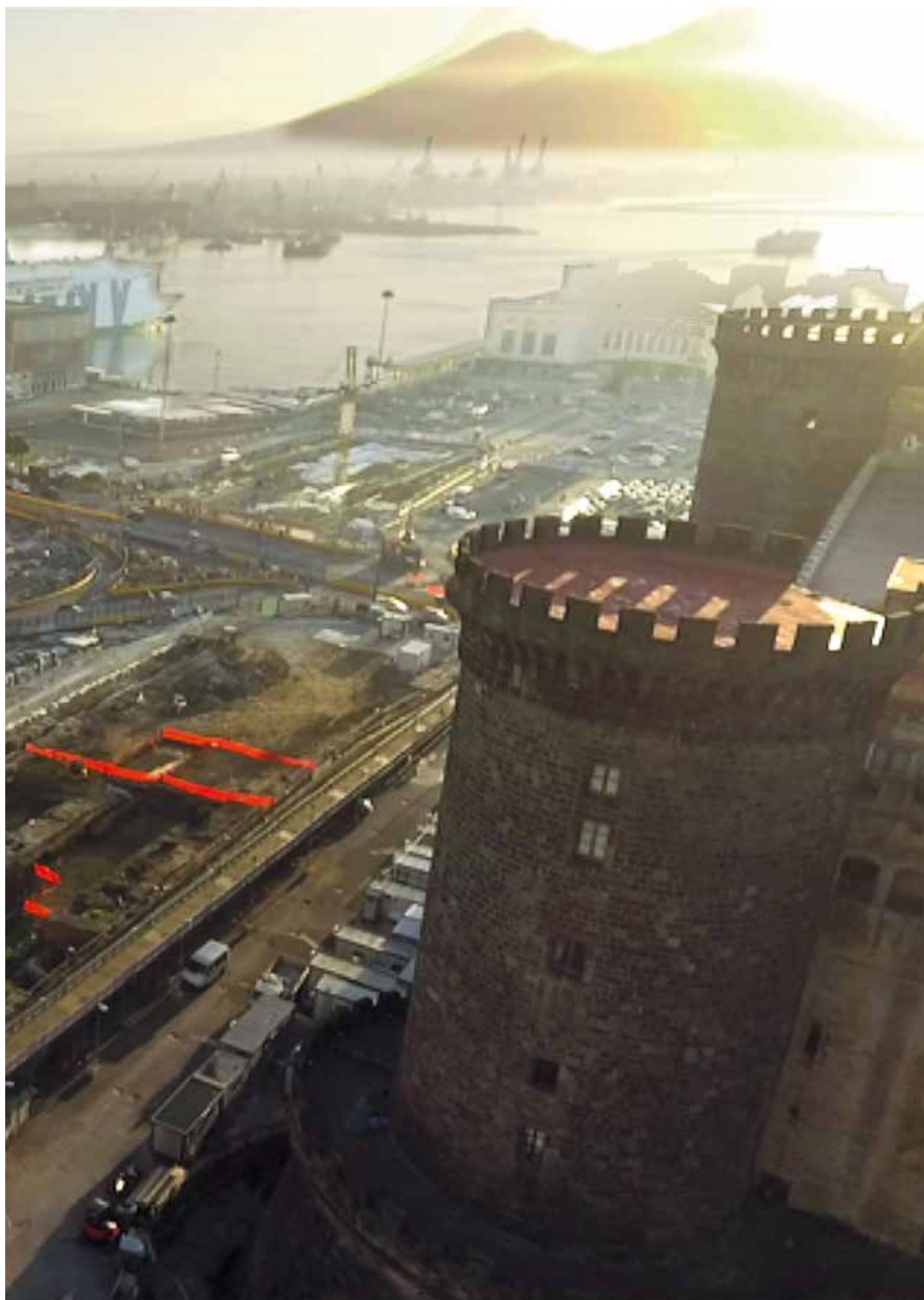
Penso possa addirittura rappresentare un efficace strumento di politica economica, una risposta alla deindustrializzazione del Mezzogiorno. Chiudo ricordando che i casi di successo di ZES in altre parti d'Europa e del mondo testimoniano quanto sia importante la sburocrazizzazione nell'ambito della stessa ZES. Quanto più sarà spinta l'azione di semplificazione tanto più sarà efficace lo strumento.”

6_ Presidente Brancaccio, l'ultima domanda la vorrei riservare alle novità legate alla scelta di una donna alla guida di una tra le principali associazioni cittadine. Penso alle capacità organizzative, propositive, alla concretezza che spesso contraddistinguono l'agire femminile. In che modo sta innovando nel modo di essere e di agire della sua associazione nei confronti della città e delle sue Istituzioni, tra cui annovero anche l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale?

“E' una domanda che dovrebbe essere rivolta ad altri. E' difficile rispondere su se stessi. Posso dire che ricordo molti Presidenti dell'ACEN e ognuno ha trasmesso, nella guida dell'associazione, qualcosa di personale e di particolare. Non so dire se il modo in cui lavoro è legato al genere o se, come ritengo, dipenda semplicemente dal fatto che sono un'altra persona. Non c'è stata, per rispondere alla sua domanda, un'impostazione di conduzione dell'ACEN fatta a tavolino e indirizzata a segnare una differenza con la precedente. Posso, però, sottolineare che sono una persona operativa e che questo è un tratto del mio carattere. Devo aggiungere che mi preme conoscere le persone con cui lavoro e questo vale in azienda come in associazione. Ho anche cercato di rinsaldare i rapporti con le Istituzioni locali, con le forze produttive della città, con gli ordini professionali, con le Università. E devo riconoscere che questo è un momento favorevole perché c'è da parte di tutti la volontà di confrontarsi.”

PORTI CAMPANI IN RETE

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





>> ATTUALITÀ

LA MODERNITÀ AL MOLO CARMINE È UNA SOCIETÀ DI NOME “NAVAL SOLUTION”

L'ANTICA TRADIZIONE DELLA CARPENTERIA PESANTE SI RINNOVA NEL PORTO DI NAPOLI

DI EMILIA LEONETTI

Il Molo Carmine è una banchina compresa tra Calata Villa del Popolo e Molo Cesareo Console. Un'area dove si intrecciano molteplici attività: dalla movimentazione dei prodotti cerealicoli nei Silos granari, agli interventi di riparazione navale nel piccolo bacino di Calata Villa del Popolo, alle officine che lungo i due lati, di ponente e di levante, sviluppano attività diverse legate per lo più ad interventi di carpenteria, tubisteria, verniciatura di imbarcazioni.

La società “Naval Solution Technology srl” è una di queste. Fondata una quarantina di anni fa da Biagio Cozzolino, si è fusa nel 2016 con la società “SMS spa”, società di global service nel campo della carpenteria e tubisteria industriale. Oggi la società è al 50% della famiglia Cozzolino e al 50% della società “SMS spa” rappresentata da un suo consigliere, Raffaele Tralice.

La testata del molo Carmine è stata da poco riaperta

dopo la conclusione di lavori di consolidamento della banchina. Il vento forte impedisce, oggi, di avvicinarsi all'area di punta che si affaccia sul mare. Eppure è qui che potrebbe svilupparsi l'attività di “NST srl”, come di altri operatori del settore delle riparazioni navali.

“Il nostro lavoro- afferma Raffaele Tralice, Presidente della “Naval Solution Technology srl”- avrebbe possibilità di ulteriore sviluppo, se la testata del molo Carmine fosse attrezzata con gru e avesse fondali adeguati (almeno una decina di metri). Ci occupiamo di interventi di riparazione prevalentemente di carpenteria e tubisteria sulle imbarcazioni. Non avendo una nostra banchina siamo costretti ad operare o presso altri operatori (Camed, Palumbo, Nuova Meccanica Navale) o con le nostre squadre “volanti” direttamente a bordo delle navi.”

La sede della “Naval Solution” è un piccolo edificio su

due piani. Una scala stretta porta agli uffici: tre stanze dove lavorano cinque persone, tra amministrativi e componenti del management. Altre 15 persone sono operai specializzati, impegnati nell'officina adiacente alla palazzina.

La fusione del 2016 ha apportato diversi benefici sul piano occupazionale e delle commesse. Sul primo aspetto il dato è l'incremento di 8 unità e sul secondo il principale vantaggio ha riguardato l'integrazione tra il campo industriale e quello navale della carpenteria pesante e della tubisteria di cui entrambe le aziende già si occupavano. "La nuova società - sottolinea ancora Raffaele Tralice - ha consentito di arricchire le attività, ampliandole, ad esempio, al settore del "refitting" in campo navale. Ma non solo: abbiamo diversi progetti in corso di definizione. Siamo un'azienda estremamente dinamica con competenze diversificate." La forza, emerge nel corso dell'incontro, è anche data dalla rete di aziende che collaborano con "Naval Solution srl". Circa una ventina di soggetti che forniscono manodopera qualificata per quelle parti di commesse a cui l'azienda leader non può fare fronte.

Uno dei principali clienti dell'azienda è l'US Navy con cui, di recente, hanno firmato un nuovo contratto triennale. "Sono ormai diversi anni - precisa Giovanni Cozzolino, Project Manager - che seguiamo la US Navy, è il caso di dirlo "in tutto il mondo". Lì dove c'è necessità

di intervenire per lavori sulle navi militari che riguardano gli scafi, anche in alluminio, e gli impianti di bordo."

In questi anni sono stati investiti oltre 150 mila euro per ammodernare l'officina e la sede della società. Altri investimenti sono previsti nel campo "ricerca e sviluppo" per ottimizzare i processi lavorativi e assicurare la sicurezza nei luoghi di lavoro. Una parte riguarderà l'attrezzaggio del molo Carmine, una volta compiuto il dragaggio e ottenute le autorizzazioni per l'uso della testata.

"Noi - conclude Francesco Cozzolino - siamo fortemente motivati a sviluppare ulteriormente la nostra attività. E' un tratto della nostra famiglia che è stato rafforzato dall'ingresso nella società della "SMS spa"."

Prima di lasciare la sede della "Naval Solution" facciamo una visita all'officina dove campeggiano grosse apparecchiature per la sagomatura e il taglio di metalli. Si comprende che si tratta di un mestiere faticoso e difficile, per cui sono richieste professionalità e attenzione. Colpisce, prima di prendere la strada per tornare all'Autorità portuale, che, se gli operai hanno un'età media di 40 anni, mancano giovani formati per essere saldatori, per occuparsi di carpenteria pesante. E pensare, dice salutandomi Raffaele Tralice, che si guadagna bene....





>> QUATTRO DOMANDE A...



ARTURO CAPASSO

ARTURO CAPASSO: È CAMBIATO L'IMPATTO ECONOMICO DEI PORTI SULL'ECONOMIA LOCALE

POSITIVO AVER DATO VITA AL SISTEMA, MA BISOGNA RIPENSARE AL RUOLO DEL PORTO DI NAPOLI NELLA REGIONE

DI EMILIA LEONETTI

L'analisi di un economista può cambiare la visione che si ha di una realtà complessa come quella di un porto e di un sistema portuale. L'incontro con Arturo Capasso lo ha confermato, facendo emergere la prevalenza di alcuni settori su altri e le ragioni delle mutate condizioni, insieme ad una serie di contraddizioni che non hanno risparmiato la strategia messa in campo per la ZES campana. L'intervista si è svolta all'Ordine dei Commercialisti di Napoli, dove il Professore Arturo Capasso presiede una commissione dedicata al settore marittimo.

1_ Arturo Capasso, economista, docente universitario,

presidente della Commissione Settore Marittimo dell'Ordine dei Commercialisti di Napoli e componente del gruppo di lavoro nazionale del Consiglio dell'Ordine sul mare. Dal suo punto di vista, prima di tutto di economista come valuta il porto di Napoli e il sistema portuale campano? Nel tempo quali mutamenti ha osservato?

"L'evoluzione che ha interessato il porto di Napoli si colloca nella trasformazione che ha complessivamente riguardato gli scali italiani nel corso degli ultimi venti anni. In particolare il porto di Napoli è diventato sempre più un insieme di aziende specializzate che assumono le caratteristiche di una vera e propria attività

industriale come nel caso dei terminal container o della cantieristica, ovvero di società di servizi come nel caso dei terminal passeggeri.

Il trend ha avuto inizio con le autonomie funzionali pre-riforma e si è ulteriormente sviluppato con lo strumento delle concessioni. Ognuno dei settori che contraddistinguono lo scalo partenopeo ha un diverso impatto sul territorio. Indubbiamente il traffico merci ha perso di importanza rispetto al territorio su cui insiste lo scalo partenopeo, perché genera sempre meno valore locale.

Il container transita in banchina, dove avviene il carico e lo scarico, ma non c'è attività di manipolazione come accadeva una volta per le merci alla rinfusa. La meccanizzazione ha reso il lavoro portuale estremamente capital intensive e poco labour intensive. Per quanto riguarda il comparto merci, quindi, il porto ha perso il carattere di volano di ricchezza per il territorio. Ha però una grande importanza per le imprese di trasporto e per le attività commerciali e di servizi.

Il comparto del traffico crocieristico, invece, ha maggiore impatto sul territorio perché porta passeggeri, escursioni, spese nelle immediate vicinanze del porto. La comunità locale ha, quindi, maggiore interesse per il traffico crocieristico. In questo ragionamento il porto di Napoli ha una caratterizzazione in più perché ha, in aggiunta al traffico crocieristico, un elevatissimo traffico passeggeri. E' uno degli scali che raggiunge il maggior numero di passeggeri al mondo. Deve quindi gestire questo ulteriore aspetto che comporta ulteriori esigenze organizzative all'interno dello scalo.

Per rispondere più precisamente alla sua domanda, devo sottolineare che l'impatto economico è diversificato. Mentre prima l'impatto del porto sull'economia locale si manifestava prevalentemente sull'occupazione diretta nel porto, sulle attività strettamente legate allo scalo come il magazzinaggio, piccole lavorazioni, oggi è tutto più concentrato e in qualche modo più specialistico. Penso in particolare ai professionisti e alle attività di servizio connesse alle attività portuali. Su questo aspetto rilevo un ritardo da parte di alcune categorie professionali che non si sono sufficientemente aggiornate rispetto alle mutate necessità che il settore dello shipping nel tempo ha richiesto.

Per esempio, l'attività finanziaria legata alla navi viene svolta prevalentemente a Milano, gli avvocati marittimisti più attivi sono per lo più quelli genovesi, in generale i nostri professionisti non sono stati sempre

in grado di cogliere pienamente le opportunità che il mondo dello shipping avrebbe potuto offrire loro. Questo ha indotto l'ordine professionale dei Dottori Commercialisti ad interessarsi in maniera più puntuale al settore marittimo, facendo ricorso ad una serie di attività di formazione, workshop, convegnistica. L'obiettivo della commissione che presiedo è quello di diffondere, soprattutto tra i giovani commercialisti, la cultura e le conoscenze necessarie per operare nei confronti delle imprese armatoriali e delle imprese marittimo-portuali. Siamo ormai in un campo altamente innovativo e specializzato che richiede necessariamente un nuovo e diverso modo di operare nel settore nell'ambito della professione. Un esempio su tutti è l'importanza che sta assumendo nel campo finanziario l'ESG (environmental social, governance delle imprese): si tratta di un parametro che misura l'impatto ambientale, sociale della sostenibilità e della governance delle aziende. Questo riguarda particolarmente il settore marittimo le cui attività sono ad alto impatto ambientale. "

2_ Una delle importanti novità degli ultimi anni è stata l'istituzione della ZES Campana. I freni maggiori per il suo avvio sono i tempi e le procedure burocratiche ancora troppo complesse, almeno queste sono le principali criticità rilevate in questi ultimi mesi. Cosa ne pensa? Uno strumento che in tantissimi Paesi ha consentito lo sviluppo di attività industriali, la crescita dell'occupazione e la trasformazione delle aree a ridosso dei porti, qui nel Mezzogiorno stenta a decollare. Perché non decolla?

"Premesso che la ZES è uno strumento importantissimo e che può rappresentare un fattore propulsivo rilevante per i porti del sistema campano, manca purtroppo un retroterra con, ad esempio, un distripark. Per quanto riguarda il porto di Napoli è una tematica che risale al primo Piano Operativo Triennale (fine anni'90). All'epoca si pensò che la soluzione potesse essere rappresentata dall'Interporto di Nola. I fatti hanno dimostrato il contrario. E' mancata, invece, un'area a ridosso del porto di Napoli, lo stesso ragionamento vale per Salerno, dove creare delle attività a valore aggiunto.

La ZES colma, quindi, il vuoto determinatosi fino ad oggi. Perché non decolla? Perché, a mio parere, le agevolazioni fiscali previste non sono di grande rilievo rispetto a quelle offerte da altre ZES nel mondo. Oggi per invogliare un'impresa di buon livello, con capacità innovative, bisognerebbe offrire le agevolazioni a



fondo perduto. Il meccanismo del credito di imposta è un meccanismo che aiuta soprattutto le imprese gravate da molte tasse.

Venendo alle tipologie di attività che potrebbero insediarsi nell'area ZES, devo precisare che sono state escluse una serie di attività legate proprio alla logistica. Comprendo il ragionamento che sott'intende la scelta di cercare di fare insediare imprese di carattere industriale, ma il campo della logistica è anche quello di imprese di assemblaggio. La normativa europea sugli aiuti di Stato richiede, però, uno specifico passaggio di autorizzazione comunitaria per includere il settore della logistica. So che l'iter è in corso.

Per chiudere vorrei osservare che si sarebbe potuto portare avanti anche un altro ragionamento: negoziare con potenziali imprese di regia tipo Amazon o Ikea che, insediandosi, avrebbero potuto attrarre altre aziende ad esse collegate. Si sarebbe dovuto prevedere un contratto di investimento come già accaduto in altre ZES (vedi Tangeri). Probabilmente il decollo della ZES dipende anche dalla presenza di due - tre operatori internazionali molto forti in grado di far crescere intorno a sé altre aziende, scegliendo Napoli come hub logistico".

3_ Veniamo alla legge di riforma dei porti che ha istituito le Autorità di sistema portuale. E' stato, a suo parere, sufficiente integrare in un'unica autorità i porti di una stessa regione? E il tema dei porti nodi di un sistema logistico ha trovato risposta nella riforma?

"La riforma ha svolto un ruolo positivo perché i porti vanno gestiti in una logica sistemica. Non si può pensare a porti dello stesso bacino che si facciano concorrenza tra di loro.

Oltre a non avere senso, sarebbe anti economico. Gli investimenti nei porti, infatti, sono prevalentemente investimenti fissi per cui se due aziende che hanno alti costi fissi e basti costi variabili si fanno concorrenza finiscono per perdere entrambe. La logica è di operare come sistema assecondando le vocazioni naturali dei porti.

Altri aspetti rilevanti riguardano alcune tipologie di attività. Napoli, ad esempio, è rimasto uno dei pochi poli delle riparazioni navali nel Mediterraneo, pur in uno scenario fortemente competitivo. Questo è diventato importante, non tanto per il traffico commerciale ma per il settore crocieristico perché mentre per la nave commerciale può essere più conveniente farla riparare in bacini più economici, per la nave da crociera lo

spostamento in un bacino dove la manodopera costa meno, avrebbe dei costi troppo elevati. Occorre, quindi, a mio parere ripensare il ruolo del porto di Napoli nella complessiva economia della regione.

Sono convinto, infatti, che molta della ricchezza prodotta in Campania possa derivare dalla presenza di due scali importanti come Napoli e Salerno.

E' necessario, però, attrezzare le aree interne per catturare una quota importante del valore aggiunto connesso al traffico.

Bisogna rendere conveniente l'insediamento di imprese di trasformazione connesse all'imbarco e allo sbarco della merce. Occorre trovare nuove attività che siano collegate al traffico marittimo ma che realizzino dei processi di trasformazione e di valorizzazione dei prodotti che sono trasportati via mare. Questo lo devono fare gli imprenditori che devono però essere attratti dalle agevolazioni. I porti devono diventare volani per le imprese e fonte di ricchezza per la popolazione che insiste in quel territorio".

4_ Oltre ad essere uno studioso del settore marittimo, lei è un cittadino di Napoli. Da questo punto di vista cosa si aspetta che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale faccia per rendere il porto parte integrante della città e in generale per sviluppare appieno le potenzialità dello scalo sul piano economico?

"Coerentemente con quello che è stato fatto in altri scali deve avere delle aree ben suddivise, con la sua parte turistica aperta alla città e luogo di aggregazione, e con il porto industriale caratterizzato dall'efficienza, dall'organizzazione e isolato dal resto della area portuali. Credo che la separazione, cui facevo poc'anzi cenno, sia stata ben delineata dall'Autorità Portuale, ma il problema è che non sono stati ben sviluppati né gli aspetti commerciali né quelli turistici dello scalo partenopeo. Se penso al Molo San Vincenzo devo dire che l'area turistica del porto è poco sviluppata. Mancano, restando nell'area del waterfront, luoghi di aggregazione, centri culturali."

PORTI CAMPANI INRETE

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





>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE



ANTONIO AIELLO

ANTONIO AIELLO: DIVERSE LE SITUAZIONI DI CRISI NEI PORTI DI NAPOLI E SALERNO

LA UIL TRASPORTI CHIEDE ALL'ADSP NETTE STRATEGIE DI TUTELA DELL'OCCUPAZIONE

DI EL

1_ Lei rappresenta il mondo del lavoro in seno all'Organismo di Partenariato. In questi anni come sono mutate le relazioni sindacali e in che modo la presenza nell'organismo consultivo incide sul lavoro nei tre porti del sistema campano?

"Rispetto ai tempi precedenti la riforma della Legge 84/94 sono cambiate molte cose. La

natura consultiva dell'O.D.P. affida la risoluzione di problematiche anche complesse soltanto alla capacità di dialogo ed al buon senso delle parti. Spesso funziona. A volte, come sulle modifiche al Piano dell'Organico del Porto che abbiamo chiesto anche con forti mobilitazioni dei lavoratori, funziona meno."

2_ Quali sono le novità nella fornitura di manodopera temporanea? In questi mesi abbiamo assistito a diversi scioperi dovuti al tentativo di alcune imprese di non far ricorso alla CULP. Cosa sta accadendo? In generale quali sono i principali mutamenti intervenuti nel lavoro portuale?

“Negli ultimi mesi abbiamo vissuto momenti di forte tensione legati alla tendenza che si va diffondendo tra le compagnie armatoriali di ricorrere ai lavoratori marittimi per operazioni di carattere squisitamente portuale. Il rizzaggio, il derizzaggio e tutte le altre operazioni portuali non possono in alcun modo essere gestite in autoproduzione. Da questo punto di vista il ruolo delle Culp di Napoli e di Salerno, afflitte da crisi che hanno genesi diverse ma impatti comunque negativi sui lavoratori, deve restare centrale per lo sviluppo dei nostri scali. Restiamo convinti che prima di tutto le Culp vadano messe in sicurezza utilizzando gli strumenti che le norme consentono alle ADSP di adottare per gestire al meglio le crisi aziendali. In secondo luogo, i Piani per l’Organico dei nostri porti devono definire precise ed efficaci strategie di tutela dell’occupazione portuale per le Culp, ma non solo. Sono diverse le situazioni di crisi che si registrano nei porti di Napoli e di Salerno, ancor più paradossali dentro gli scali di un’Adsp come quella del Mar Tirreno Centrale che ha fatto dello sviluppo di traffici l’obiettivo su cui misurare la propria efficacia. Per quanto riguarda la seconda parte della sua domanda, il principale mutamento per noi è che le compagnie di navigazione per aumentare l’utile d’impresa tendono verso l’autoproduzione. Noi non possiamo consentirlo perché il lavoro portuale deve svolgerlo la CULP e quello marittimo dal marittimo distinguendo i due ruoli. Diversamente esponiamo al rischio licenziamenti o alla Cassa integrazione i lavoratori della CULP.”

3_ In che modo il suo sindacato contribuisce alla crescita dell’occupazione nei porti del sistema portuale campano? Soprattutto ritiene che il sindacato debba riconsiderare il modo di rappresentare il lavoro portuale e di interpretare le relazioni sindacali con l’Autorità Portuale ma anche con le imprese?

“La UilTrasporti sostiene il lavoro portuale, per conservare quello esistente e favorire opportunità di crescita dell’occupazione, partendo dal rispetto

delle regole. Contrastare fenomeni come quello dell’autoproduzione è una forma di legittima difesa del lavoro portuale che pratichiamo nel rapporto unitario con le altre Organizzazioni Sindacali. Sostenere iniziative per la sicurezza sul lavoro, come il Protocollo per la sicurezza nel Porto di Napoli recentemente sottoscritto insieme agli operatori economici, è un altro modo di contrastare la tendenza fenomeni che riducono l’occupazione incrementando in modo indiscriminato e pericoloso tempi e carichi di lavoro. Su questo fronte molto è stato fatto e molto c’è da fare ancora, ma il peso dell’impegno non ci scoraggia. C’è un altro fronte che riteniamo strategico. È quello della programmazione delle attività e dell’adeguamento delle infrastrutture, dei collegamenti tra porto e retro porto inteso come interconnessione con il sistema dei trasporti e con gli interporti che insistono soprattutto nei territori a ridosso dello scalo partenopeo, della giusta collocazione del Porto di Napoli all’interno della ZES che va aiutata a diventare un importante attrattore di investimenti ed attività imprenditoriali. Su questi temi il confronto con l’Adsp, con le istituzioni e con il mondo delle imprese è particolarmente importante, nell’O.D.P. ed in tutte le sedi in cui è possibile esercitare un confronto concreto e costruttivo. Volendo chiedere un particolare impegno all’Adsp del Mar Tirreno Centrale, credo sia giusto chiedere proprio questo. Di rendersi ancor più promotrice di un rapporto finalmente virtuoso tra tutti i soggetti che possono concorrere allo sviluppo della portualità a Napoli ed in Campania. In conclusione i porti del sistema portuale sono fondamentali per l’economia e l’occupazione della Campania. Per questo dopo gli anni del Commissariamento dell’Autorità portuale, bisognerebbe lavorare tutti: dalle Istituzioni ai rappresentanti del mondo del lavoro e del cluster marittimo per dare forza al sistema portuale in termini infrastrutturali ma anche di condivisione delle scelte per il raggiungimento degli obiettivi.”



>> L'OPINIONE



MARIO MAURO

IL RUOLO STRATEGICO DEL SUD PER L'ITALIA E PER L'EUROPA

DI MARIO MAURO *

Il ruolo del Sud è necessario per lo sviluppo del nostro Paese e dell'Europa, se questa vuole ambire ad essere un player globale decisivo nello scenario mondiale. La cosiddetta questione meridionale viene più volte derubricata a tema di politica interna; in realtà in un'ottica di sviluppo nell'area euromediterranea il Meridione acquista una diversa caratura se si inseriscono valutazioni geostrategiche. Il Sud è la parte dell'Europa che più si protende nell'area del Mediterraneo, celebre è l'affermazione di Aldo Moro: "l'Europa non è nel Mediterraneo, l'Europa è il Mediterraneo".

Considerato tutto questo, sarà quindi decisivo come si rapporterà nel prossimo futuro il governo italiano e l'establishment europeo nel puntare sul Mezzogiorno d'Italia, affinché il dialogo con la parte restante dell'area euromediterranea porti frutto. Le relazioni bilaterali tra l'Italia e il Regno del Marocco sono tradizionalmente eccellenti e improntate alla massima collaborazione su temi di interesse comune, quali le migrazioni, il processo di stabilizzazione in Libia e la lotta al terrorismo. In occasione della visita del 1° novembre 2019, questa cooperazione si è concretizzata in una dichiarazione

congiunta che istituisce un partenariato strategico multidimensionale tra Roma e Rabat.

Il Marocco è un Paese strategico per l'Italia, in ragione della sua crescita economica e per le numerose opportunità per le nostre imprese in termini di investimento: attualmente, sono presenti nel Paese nordafricano 252 aziende italiane. Parte di numerosi accordi di libero scambio, il Marocco si sta progressivamente affermando come porta d'accesso all'Africa, cui il nostro sistema-Paese guarda con crescente attenzione: nel 2018 il flusso complessivo di merci tra Italia e Marocco è aumentato del 5,6%, passando dai 2,89 miliardi di euro del 2017 ai 3,51 miliardi dello scorso anno. Nello stesso periodo, le nostre esportazioni verso il Paese nordafricano sono cresciute del 7,6%.

Pertanto il regno del Marocco deve essere considerato partner privilegiato per riaprire i giochi del dialogo e della crescita nella regione euromediterranea.

Il paese marocchino ha dimostrato più volte di essere garanzia di stabilità in quell'aria ed è portatore di valori che vedono nel dialogo interreligioso una vera alternativa all'integralismo: cioè la capacità di leggere la religione come fattore di sviluppo e non come strategia di affermazione del potere usando motivazioni religiose.

Dell'esperienza marocchina prendiamo in considerazione il vorticoso sviluppo del porto di Tangeri: oggi risulta essere, secondo le ultime proiezioni, il più importante porto del Mediterraneo. Il porto di Tangeri è nato ufficialmente nel 2007 dalla legge 15-02 emanata dal governo marocchino con l'obiettivo di sposare le strategie delle "zone economiche speciali" (Zes); con l'idea di ripensare il Mediterraneo come soggetto centrale dell'economia mondiale. Per decenni si è pensato che i destini del mondo si trasferissero per intero nello scacchiere del Pacifico, adesso si è spostata nuovamente l'attenzione sul Mediterraneo.

Le guerre più importanti infatti si sono combattute nell'area euro mediterranea (questione balcanica, siriana, libica). Dietro le guerre ci sono molti interessi che si muovono: la pipeline che doveva riconnettere l'area mediterranea a quella mediorientale che ha inasprito il conflitto di potere tra sauditi e iraniani è null'altro che il riecheggiare dei temi per noi fondamentali per capire la vocazione del nostro Sud, già formulati ai tempi di Enrico Mattei, e cioè riprendere iniziativa per ritornare centrali nella

partita del Mediterraneo.

Il Marocco ha avuto ed ha problemi con la burocrazia, ha avuto ed ha problemi con un ristagno delle dinamiche politiche competitive, cioè di quelle che portano a fare azioni importanti per il paese. Eppure c'è stata una forte volontà politica: il re del Marocco e i vari governi che si sono succeduti avevano compreso che l'area del Mediterraneo è diventata oramai centrale nello sviluppo.

A fronte di centomila immigrati che arrivano in Italia ogni anno, duecentomila al Sud vanno via, molti con le lauree, cioè con la capacità di garantire l'ipotesi buona per il destino di una generazione. Da troppo tempo consideriamo il Sud una partita interna e questo ci impedisce di focalizzare quello che è l'interesse più importante: il Sud non è importante perché deve essere riscattato, il Sud è importante perché è il catalizzatore della rinascita italiana e del rilancio del progetto europeo come rilancio di sviluppo e stabilizzazione euromediterranea.

*Presidente Centro Studi Meseuro
per un'Europa del Mediterraneo



>> BREVI NOTIZIE

TRAFFICO CROCIERISTICO IN CRESCITA PER IL 2020.

SCENARI DI CRESCITA E PROSPETTIVE PER LO SCALO PARTENOPEO

DI CLAUDIA AMBROSINO

Le previsioni di traffico crocieristico per il 2020 confermano il trend positivo di crescita registrato per il 2019 (che ha visto una crescita del 30% rispetto al 2018). Si prevede l'arrivo di circa 1.600.000, ben 330 mila in più rispetto al 2019 (1.370.000).

Molteplici sono i fattori alla base di una così significativa crescita. "Napoli è sicuramente una destinazione molto richiesta ed interessante, voluta innanzitutto dai passeggeri, anche grazie alla centralità del suo porto rispetto ai tour proposti nel Mediterraneo. E', inoltre, un porto molto apprezzato dalle compagnie crocieristiche perché è caratterizzato da ormeggi sicuri, conformi agli standard dell' SdS Code", spiega Tomaso Cognolato, Amministratore Delegato società "Terminal Napoli Spa".

Diversi sono gli interventi effettuati nell'area del terminal crocieristico da parte della società. Gli investimenti dell'importo di circa 500 mila euro riguardano la manutenzione straordinaria dell'edificio nella sua parte interna, lavori di banchina volti ad rendere più fluide le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, la realizzazione invece di scale mobili sono state a carico dell' Agenzia per Universiadi di quest'anno,. Gli interventi si sono resi necessari a causa delle aumentate dimensioni delle navi da crociera che ospitano a bordo sino a sei mila passeggeri. Legato all'incremento del numero di passeggeri a

bordo e quindi al numero degli sbarchi, è la gestione del flusso dei passeggeri. Mancano non solo gli spazi fisici per accogliere i pullmann che trasportano coloro che sbarcano dalle navi, ma anche una corretta organizzazione degli stessi.

"Vi sarebbe bisogno di una migliore regolamentazione degli spazi e della viabilità interna al porto, insieme ad una corretta e puntuale applicazione di quanto previsto. Bisogna poi andare ad individuare le necessità di mobilità degli operatori portuali in modo da assegnare gli spazi a coloro che ne hanno effettivamente bisogno, ottimizzandone il valore" aggiunge Tomaso Cognolato.

Nel trend di crescita del traffico crocieristico si inserisce a pieno titolo anche l'incremento dell' home port. Cresce, infatti, il numero di passeggeri che decidono di sostare a Napoli prima o dopo il viaggio in nave. Ad esempio, la nave "Marella" della compagnia TUI Cruises, che vanta nella sua flotta navi di grandi dimensioni in grado di ospitare a bordo numerosi passeggeri, ha nel porto di Napoli lo scalo di partenza e di arrivo delle sue crociere. Se pur in minor percentuale, anche le compagnie "Msc" e "Costa Crociere" stanno incrementando il numero di passeggeri "home port".

Una spinta importante per l'ulteriore crescita dell'home port, verrà dall'apertura dello Smart Hotel, situato all'interno della Stazione Marittima.

>> BREVI NOTIZIE

OPERE IN CORSO NEL PORTO DI NAPOLI

INTERVENTO	IMPORTO	STATO ATTUAZIONE
Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	€ 22.000.000,00	Contratto stipulato - in corso approvazione progettazione esecutiva
Collegamenti stradali e ferroviari interni	€ 31.600.000,00	Contratto stipulato - in corso approvazione progettazione esecutiva
Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro	€ 6.000.000,00	Lavori in corso
Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	€ 12.000.000,00	Aggiudicata Gara Servizi di ingegneria per progettazione e Direzione Lavori
Piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative	€ 10.000.000,00	In corso Gara Servizi di ingegneria per progettazione e Direzione Lavori
Prolungamento Diga Duca d'Aosta	€ 20.000.000,00	Contratto Progettazione stipulato - in corso verifica progettazione definitiva
Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati	€ 45.600.000,00	Lavori in corso
Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini.	€ 15.900.000,00	Gara aggiudicata -Verifica progettazione esecutiva in corso
Risanamento del Bacino di carenaggio n. 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento parametri di banchina adiacente bacino n. 2	€ 29.000.000,00	Rescissione contrattuale - Lavori da riaffidare
Adeguamento e ristrutturazione banchina di levante al molo Flavio Gioia e Calata Granili	€ 15.653.000,00	Gara aggiudicata
Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane	€ 11.500.000,00	Gara per progettazione esecutiva aggiudicata
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Calata Beverello - connessione urbana centro storico della città	€ 17.900.000,00	Gara per esecuzione lavori aggiudicata
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Calata Beverello - Nuove infrastrutture per le linee veloci: realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri	€ 4.800.000,00	Gara per indagini propedeutiche alla progettazione definitiva pubblicata
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali volume esistente	€ 20.000.000,00	In corso le attività propedeutiche alla progettazione definitiva
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali nuove volumetrie	€ 37.000.000,00	In corso le attività propedeutiche alla progettazione definitiva
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli Calata Piliero - Parcheggio interrato e strip (filtering line)	€ 74.000.000,00	Da avviare progettazione esecutiva
Progettazione esecutiva ed esecuzione lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale	€ 5.800.000,00	Lavori in corso
TOTALE LAVORI	€ 378.753.000,00	

PORTI CAMPANI INRETE

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

>> BREVI NOTIZIE

OPERE IN CORSO NEL PORTO DI SALERNO

INTERVENTO	IMPORTO	STATO ATTUAZIONE
Salerno Porta Ovest I stralcio: realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale, sistemazione dello svincolo autostradale Zona Cernicchiera, realizzazione di un nuovo collegamento (in galleria) tra autostrada e Porto Salerno Porta Ovest I stralcio lotto 2	€ 115.917.428,54	Lavori in corso
Lavori di escavo (dragaggio) dei fondali delle darsene, bacino di evoluzione e passo marittimo di accesso del porto commerciale di Salerno	€ 38.100.000,00	Gara Aggiudicata. Lavori da avviare
Prolungamento del molo sopraflutto e resecazione del tratto finale del molo di sottoflutto	€ 23.000.000,00	Gara Aggiudicata. Lavori da avviare
Realizzazione di un impianto idrico, idropotabile ed antincendio. gli impianti idropotabile e antincendio sono costituiti da due reti distinte entrambe magliate asserventi tutto il compendio del porto compreso il Molo Manfredi	€ 6.400.000,00	Lavori in corso
Infrastrutture di security	€ 4.518.360,00	Lavori in corso
Modifica dell'imboccatura mediante la realizzazione di un pennello frangiflutti all'interno del bacino Masuccio Salernitano	€ 870.000,00	Gara Aggiudicata. Lavori da avviare
Realizzazione di una scogliera di protezione dello specchio acqueo di Santa Teresa	€ 1.830.000,00	Gara Aggiudicata. Lavori da avviare
Realizzazione briccola n. 5 e riparazione briccola n.2	€ 765.000,00	In corso procedura di gara
Molo Trapezio, cigli banchina, e molo ponente, radice: ripristino della pavimentazione bituminosa	€ 2.765.000,00	In corso di approvazione Progettazione Esecutiva
TOTALE LAVORI	€ 194.165.788,54	