



## PORTI CAMPANI IN RETE

Collegati al nostro sito con il codice QR



:: Quattro domande a ...

### Angelo Curti

Ripensare la relazione  
tra porto e città



:: Attualità

### Molo Beverello

Dopo tanti anni di impegno  
finalmente il via ai lavori



:: Approfondimenti

### Nino Criscuolo

La riforma dei porti: è mancato  
il periodo di rodaggio



:: L'analisi

## GLI EFFETTI DELLA PANDEMIA SULL'ECONOMIA MARITTIMA

Pietro Spirito, Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale

:: L'opinione

### Alessandro Panaro

Le rinfuse liquide:  
un traffico di valore



:: Brevi Notizie

### Il Porto non si ferma

La Compagnia Portuale di Salerno  
non si ferma



:: Brevi Notizie

### Porto Aperto 2020

Rinviato  
a data da destinarsi



L'House Organ dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale esce in un momento estremamente difficile per l'intero sistema marittimo del nostro Paese. Non abbiamo, dunque, potuto mantenere, per l'edizione di aprile, la linea editoriale seguita in quattro anni di pubblicazione. In particolare, nella mia veste di Direttore Responsabile, non ho potuto realizzare il consueto incontro con una delle tante realtà operative dei nostri tre scali. Il numero di aprile si apre con l'analisi del nostro Presidente, Pietro Spirito, sulle conseguenze della pandemia sull'economia marittima, nei diversi segmenti di mercato. Segue un'intervista al Presidente di Teatri Uniti, Angelo Curti, curata dal Direttore, Emilia Leonetti. Francesco Nicchiarelli, coordinatore del gruppo di progettisti della nuova Stazione Marittima al Molo Beverello, racconta le difficoltà incontrate, ed in quale modo si poi è riusciti ad arrivare alla conclusione del percorso con l'avvio dei lavori. Nino Criscuolo - componente del Comitato di Gestione dell'Adsp in rappresentanza della città di Salerno - esprime il suo punto di vista sull'attività svolta nella rubrica "Approfondimenti in pillole". Il peso del polo energetico nei porti italiani, ed in particolare in quello di Napoli, è oggetto dell'analisi di Alessandro Panaro, Direttore del Centro di ricerca SRM - Intesa San Paolo. Nelle brevi notizie, la comunicazione del rinvio dell'evento "Porto Aperto" edizione 2020. Chiude il numero un comunicato della CULP del porto di Salerno.

## :: L'analisi



Pietro Spirito

## GLI EFFETTI DELLA PANDEMIA SULL'ECONOMIA MARITTIMA

\*di Pietro Spirito

**Mentre** continuiamo ad affrontare l'emergenza della pandemia, vale la pena di cominciare a tracciare le conseguenze che si stanno determinando, e che si determineranno anche in prospettiva, per effetto della crisi generata dal Coronavirus. E' opportuno tentare questo esercizio anche perché l'economia marittima rappresenta sempre un termometro sensibile circa l'andamento complessivo da un lato del

tessuto produttivo e dall'altro delle movimentazioni dei passeggeri, non solo per pendolarismo di corto raggio ma anche per attività turistica.

**Nell'immediato** stiamo registrando un drastico calo nei volumi e nei servizi di trasporto, particolarmente sensibile nel segmento del trasporto passeggeri. Le crociere si sono bloccate completamente, ed è probabile che i segni di questo arresto, ormai

destinato a durare almeno per l'intero anno in corso, contageranno probabilmente anche l'andamento degli anni futuri.

**La memoria** degli eventi che hanno caratterizzato l'emergenza sanitaria a bordo di diverse navi da crociera potrebbe determinare un impatto psicologico non di breve periodo. Proprio nel segmento di mercato nel quale si prevedeva una crescita significativa e robusta, la pandemia rischia di modificare un trend di sviluppo che appariva solido e di lungo periodo.

**Nel traffico passeggeri di corto e di medio raggio**, il drastico rallentamento dei volumi è invece più strettamente correlato con l'emergenza e con la stretta decisa sulla mobilità dei cittadini per ridurre il distanziamento sociale. Cessata questa fase, è molto probabile che – in un tempo anche breve – si possa tornare ad un volume fisiologico di spostamenti in questo segmento di mercato.

**Più difficile**, e forse anche prematuro, è il ragionamento che si può condurre oggi sul traffico commerciale. Quello che accadrà nel settore del trasporto merci dipenderà molto da ciò che si determinerà nella riorganizzazione del settore industriale. E' possibile che alcune produzioni troveranno una loro ricollocazione nei paesi di più matura industrializzazione, riducendo i gradi di dipendenza che inevitabilmente sono connessi alle scelte determinate dalla globalizzazione spinta dei decenni passati.

**Ma probabilmente** si tratterà di adattamenti che non saranno destinati a modificare lo scenario complessivo dell'economia nel suo insieme. Quello che è purtroppo certo è la crisi dell'economia determinata dal brusco rallentamento della produzione industriale. Secondo la maggior parte degli osservatori siamo in presenza di una profonda discontinuità e difficoltà strutturale, peggiore delle crisi che abbiamo vissuto dal 1987 in avanti, sino al 2011.

**Molto dipenderà** dalle risposte di politica economica degli Stati. Il mercato non sembra disporre delle energie e delle capacità per affrontare una crisi sistemica come questa. Gli annunci, ed i primi provvedimenti assunti, vanno in questa direzione, con ingentissime risorse messe in campo dagli Stati Uniti, dalla Germania, dalla Gran Bretagna. L'Italia ha definito un primo pacchetto di misure emergenziali, e altre sono state annunciate nel mese di aprile.

Ma nel nostro caso molto dipenderà dall'indirizzo che sarà seguito dalla Unione Europea.

**Non è** ancora chiaro l'approdo tra le diverse linee che sono emerse nel corso di queste settimane. Se non dovesse affermarsi una logica di approccio fortemente solidale tra gli Stati dell'Unione, la ripresa italiana sarà certamente più difficile e più lontana nel tempo.

**Articolando** questi stessi fenomeni legati alla evoluzione della economia marittima con la chiave di lettura dei nostri territori, non cambia di molto il quadro. Cerchiamo di capire quali sono ora, e quali potrebbero essere in prospettiva, le conseguenze sulla domanda e sui servizi nei porti di Napoli e di Salerno.

**Nel segmento dei passeggeri**, registreremo una ripresa più rapida del trasporto passeggeri di medio a di corto raggio, mentre il settore delle crociere, che comunque si riprenderà nel medio-lungo periodo, avrà bisogno di una fase, per il momento non stimabile, di assestamento per tornare su un percorso di crescita.


**Nel traffico commerciale** è davvero molto presto per comprendere quali saranno gli scenari successivi alla emergenza della pandemia. Innanzitutto dipenderà dalla durata della crisi: meno lungo sarà il tempo, meno strutturali saranno le conseguenze. Poi, saranno decisivi gli interventi attivi di politica economica: se saranno incidenti ed efficaci, la ripresa potrà avvenire in un tempo più breve, e con minori ferite nell'apparato produttivo e nella struttura sociale.

**Nel momento attuale** va segnalata una tenuta del traffico delle rinfuse, mentre nel settore dei contenitori si assiste ad una caduta significativa delle importazioni, ma ad una crescita delle esportazioni, segnale che va messo in connessione con il modello di specializzazione campano, caratterizzato in particolare dal settore dell'agro-industria.

\* **Presidente**  
AdSP Mar Tirreno Centrale



Collegati con il codice QR  
e leggi l'articolo anche sul sito



:: Quattro domande a...

**Angelo Curti**

## RIPENSARE LA RELAZIONE TRA PORTO E CITTÀ SECONDO UNA LINEA VERTICALE E UNA ORIZZONTALE

Il ruolo del Teatro Mercadante, lo spazio della Stazione Marittima, l'esempio di Liverpool

di Emilia Leonetti

L'incontro con Angelo Curti riserva, sempre, positive sorprese. Non solo grazie alla sua lunga esperienza nel settore della produzione teatrale e cinematografica, ma anche grazie ad un'intelligenza profonda, capace di guardare nelle pieghe degli avvenimenti, per tirare fuori una sua personale e giammai scontata opinione, per offrire una proposta in grado di arricchire la discussione e di indicare una possibile soluzione. L'appuntamento era stato fissato nella sede di "Teatri Uniti", a via Domenico Morelli. I fatti accaduti a partire dalla fine del mese di febbraio ci hanno impedito di vederci, e così la nostra conversazione è avvenuta per telefono. Angelo Curti è Presidente della Cooperativa "Teatri Uniti" che – con sapienza ed equilibrio – guida da diversi anni. A questo proposito, mi è rimasta impressa una frase pronunciata da Angelo Curti una volta: "La nostra forza è dovuta alla nostra capacità di essere sempre aperti. Chi va via può sempre tornare."

**Teatri Uniti, la cooperativa di produzione di spettacoli teatrali e anche cinematografici, è una delle principali realtà nazionali, anche se è nata ed ha la sua sede operativa a Napoli. In quasi 33 anni di vita quale ruolo ha avuto il porto di Napoli nella vostra produzione e nella vostra riflessione sulla città?**

“Abbiamo conosciuto il porto quando delle barriere fisiche ormai da tempo cadute impedivano l’accesso e la migliore visibilità del suo spazio. Oggi mi sento di affermare che il rapporto con il porto è assimilabile al rapporto che la città ha con il mare, ovvero come con un confine aperto, l’allargamento di un orizzonte che credo abbia anche una funzione psicologica.

Le persone che non vivono in città portuali percepiscono il mare come una sorprendente opportunità di apertura, mentre per noi napoletani è un dato quasi scontato, così come ci sembra scontato veder splendere quasi ogni giorno il sole. Tanto, citando un nostro poeta, “il mare sta sempre là” e il sole splende. Ciò procura nel carattere, nello stato d’animo dei napoletani una certa tendenza al non fare oggi quello che si può fare da domani. Venendo alla sua domanda, sicuramente ci sono stati vari momenti in cui abbiamo utilizzato il porto come ambientazione per i nostri lavori.

Ad esempio, nell’estate del 1991, quando girammo “Morte di un matematico napoletano”.

Le sequenze iniziali, in sceneggiatura alla Stazione Termini di Roma nel 1959, vennero magnificamente e credibilmente ambientate negli spazi della Stazione Marittima, dove girammo anche una suggestiva sequenza onirica poi espunta nel montaggio definitivo del film.

La Stazione Marittima ha sempre suscitato in me grande fascino e attrazione.

Se un giorno inventeranno un mezzo di trasporto che sostituirà gli aeroplani, i grandi hub aeroportuali diventeranno come è oggi la Stazione Marittima del porto di Napoli, con i suoi grandi spazi ora architettonicamente sovradimensionati ma che in passato videro l’affollamento frenetico dei viaggiatori transatlantici, oggi solo parzialmente sostituiti dal popolo dei crocieristi.

Un altro importante momento di relazione con l’area del porto avvenne nell’ottobre 2007, in

occasione del Prologo al Teatro Festival Italia di cui siamo stati co-ideatori, con l’approntamento di una vera e propria Cittadella del Teatro e l’accoglienza su una nave di vari artisti internazionali fra i quali un centinaio di musicisti e incantatori di serpenti indiani. Ahimè quell’esperienza non ebbe poi ulteriore seguito per il cambiamento di direzione del Festival”

**Da napoletano come vive il porto? Che relazione ha con questa realtà vitale per una città di mare?**

“Al di là del vedere quotidianamente le grandi navi che trasmettono un senso di attività e di vita, amo molto spostarmi, se è possibile, via mare. Quando per le nostre tournée teatrali dobbiamo raggiungere la Sicilia cerco di prendere la nave notturna per Palermo o per Catania.

Anche per avere la possibilità, arrivando la mattina presto, di fare un’apprezzata colazione con i deliziosi dolci siciliani, che per fortuna si possono trovare freschi di sbarco anche nella zona del porto di Napoli. Il viaggio in nave è anche un modo per scoprire una diversa dimensione del tempo e per riflettere. Penso, inoltre, che il porto sia importante per noi napoletani perché ci proietta verso le nostre isole. Io sono legato soprattutto a Procida, ma naturalmente Ischia e Capri sono luoghi che appartengono alla nostra vita ed al nostro immaginario. Devo però ammettere che, vivendo nella zona occidentale della città, prendo più spesso il traghetto per Procida dal porto di Pozzuoli.

Credo che avere degli speciali pezzetti di terra, come le nostre isole, così vicini ma raggiungibili solo per mare crei una relazione intensa e particolare con il concetto di spostamento”.

**In che modo, a suo parere, il porto potrebbe divenire luogo di scambi culturali, oltre che di merci, per i concittadini e per i turisti?**

“Bisognerebbe intervenire sulle infrastrutture. Non solo. Gli ex Magazzini Generali sono per esempio uno degli edifici di cui si parla da oltre vent’anni come spazio da trasformare in luogo dell’accoglienza e del tempo libero.

Addirittura se ne discusse come luogo da



*Il Teatro Mercadante*

destinare allo spettacolo, con la realizzazione di una multisala cinematografica. Per me sarebbe una strada ancora da perseguire. Io poi ho una mia idea collegata al teatro, e che provo a rilanciare: il Teatro Stabile di Napoli utilizza due sale principali, il Mercadante e il San Ferdinando, ma entrambe hanno circa cinquecento posti. Non possono garantire, dunque, la presenza di un pubblico più numeroso con relativi incassi.

Considerando che il Teatro Mercadante è proprio dirimpetto al porto, spesso dico, senza scherzare troppo, che il Teatro Stabile dovrebbe lasciare la sua sede del Mercadante e recuperare alla fruizione continuativa della città il Teatro Politeama, che ha maggiore capienza di posti. In tal modo il

Mercadante diventerebbe il palcoscenico ideale per l'accoglienza dei numerosissimi turisti che arrivano sulle navi da crociera, diversificando l'offerta teatrale e rivitalizzando ulteriormente l'area portuale. Si potrebbe anche ideare e realizzare un collegamento diretto dalla Stazione Marittima al Teatro, una sorta di galleria o passaggio particolarmente attraente"

**Lei viaggia molto, le tourné teatrali l'avranno sicuramente portata in città di mare. Vi sono, secondo il suo punto di vista, città che potrebbero essere un modello di integrazione porto-città per noi di Napoli? Oppure Napoli dovrebbe definire un proprio modello?**



*Tate Liverpool*

“Ho visto diverse città che hanno uno stretto rapporto con il porto e con il mare. L'esempio per me più recente è quello di Liverpool, dove il waterfront lungo l'estuario del fiume Mersey è patrimonio UNESCO e accoglie la Tate Liverpool, fra le più belle e importanti gallerie d'arte contemporanea al mondo. Oppure Barcellona, dove una panoramissima funicolare collega la zona portuale di Barceloneta alla collina del Montjuich, unendo località ricche di attrattive.

Il porto di Napoli potrebbe certamente prendere spunto da queste città diversamente acquatiche, ma innestandovi le proprie specificità e lavorando, come dicevo poc'anzi, sulla sua tradizione teatrale e musicale, e creando nuovi spazi al suo interno. Si potrebbe poi implementare il collegamento via mare da Napoli lungo la costa sia occidentale che orientale, in modo da connettere diversi quartieri della città e i comuni che si affacciano sui golfi di Napoli e di Pozzuoli. L'integrazione, a mio parere, dovrebbe avvenire sia in linea verticale dal mare verso la città e sia in linea orizzontale dal porto lungo la costa.

Ma questo compete a chi governa, a chi ha la responsabilità delle scelte sul territorio campano in generale e sull'area portuale in particolare. Senza escludere la possibilità di ascoltare chi pur non facendo parte del mondo marittimo, potrebbe fornire un contributo di idee.”



Collegati con il codice QR  
e leggi l'articolo anche sul sito

:: Attualità

## MOLO BEVERELLO: SEDICI ANNI PER LA NUOVA STAZIONE MARITTIMA. Dopo tanti anni di impegno finalmente il via ai lavori

\* di Francesco Nicchiarelli

Il **10 marzo** ha avuto pieno inizio la costruzione del nuovo terminal passeggeri alla calata Beverello, un'opera dal costo complessivo di circa diciotto milioni di euro che cambia il volto di un contesto centrale e strategico della città. Questo risultato è stato raggiunto soprattutto negli ultimi tempi grazie all'impulso impresso da AdSP del Mar Tirreno Centrale, alla progettualità e alla concertazione tra istituzioni.

**Eppure, per** arrivare dall'idea al cantiere ci sono voluti sedici anni, a partire cioè dal bando di concorso per la progettazione del waterfront, dall'Immacolatella al molo san Vincenzo (2004). Il tempo previsto dei lavori al Beverello è pari a un anno. Sedici anni per le "carte", un anno per i lavori.

**Questo articolo** vuole provare a raccontare come si sono perduti almeno dieci anni lungo il percorso e come invece sarebbe possibile, (anche con le



Francesco Nicchiarelli

difficoltà di sistema che abbiamo in Italia), portare in cantiere un'opera complessa in tempi ragionevoli.

**Il progetto in due parole.** Il molo Beverello, nel suo nuovo assetto, è il primo segmento giunto alla fase di realizzazione del waterfront di Napoli, che ha l'obiettivo di riqualificare l'area per i passeggeri e di ottenere una condivisione degli spazi tra città e porto, avvicinando così la città al mare. Il terminal, dotato di una copertura percorribile che funge da passeggiata del nuovo lungomare si trova tra il Maschio Angioino e il mare, a poche centinaia di metri da piazza Municipio,

*Biglietteria provvisoria*







Rendering progetto

con cui sarà collegato attraverso un sottopassaggio (ma questo è un altro progetto...). Il progetto esecutivo recepisce le modifiche prescritte in conferenza dei servizi nel corso della quale la Soprintendenza BBCCAA e il Comune di Napoli hanno insistito sulla ricerca di un profilo di minimo impatto visivo nei confronti della veduta dalla città verso il mare e dal mare verso la città, ottenuto con l'abbassamento altimetrico dell'edificio. Altre modifiche di rilievo, scaturite attraverso la concertazione con il Comune di Napoli e le compagnie di navigazione, hanno riguardato l'assetto della viabilità di accesso (che sarà messa a sistema con il piazzale Angioino), il sistema degli imbarchi e il terminal provvisorio.

**Lastori del progetto nei sedici anni.** La progettazione definitiva del waterfront iniziò nel 2007, (dopo più di due anni di sospensione per un ricorso al TAR), ma l'iter fu di nuovo sospeso a causa della divergenza con la Soprintendenza che aveva apposto un nuovo vincolo all'edificio ex Magazzini Generali. Dopo circa due anni di stasi, nel 2010 fu siglato un protocollo e istituito un tavolo di lavoro tecnico a tre, (Autorità Portuale, Soprintendenza e Comune di Napoli) che, nell'arco di circa sei mesi, approvò un nuovo progetto preliminare di sintesi costruttiva al problema con una soluzione di recupero dell'edificio ex Magazzini Generali.

**Verso la fine** del 2013 si attribuì una via preferenziale al Molo Beverello, rendendolo autonomo dal più complesso sistema del waterfront e fu redatto il progetto definitivo in 60 giorni, tra novembre 2013 e gennaio 2014.

**Nel gennaio 2017**, l'Autorità Portuale, divenuta AdSP Mar Tirreno Centrale, ha dato impulso alla conferenza dei servizi che è giunta ad approvazione nel maggio dello stesso anno. Da allora a oggi il processo non si è mai fermato: è stato redatto, verificato e validato il progetto esecutivo, poi approvato dal MIT, finanziato, sottoposto a gara, aggiudicato e contrattualizzato, raggiungendo così la reale cantierabilità.

**Tempi produttivi e tempi morti.** La squadra AdSP-progettisti-istituzione-Stakeholders, ha lavorato ad intermittenza nell'arco di sedici anni, di cui solo sei sono stati produttivi, anche con confronti serrati e dialettici. Dei dieci anni rimanenti, due sono andati perduti per un ricorso al TAR e otto anni sono stati completamente inattivi. Questo andamento è spiegabile richiamando (anche) la combinazione delle opposizioni al progetto (da parte di alcuni operatori portuali) e l'instabilità abnorme della carica al vertice dell'AdSP: in sedici anni si sono succeduti tre presidenti, due dei quali dimessisi bruscamente prima della fine mandato (a seguito di vicende giudiziarie), e quattro commissari, i cui periodi di incarico coincidono con periodi di stasi più evidente. L'attuale vertice dell'AdSP lavorando sul medio orizzonte temporale ha finalmente voluto, (e potuto), perseguire la cantierabilità del progetto in modo sistematico ottenendo l'accelerazione degli ultimi tre anni. La nostra esperienza ci dice in sintesi che difficoltà, critiche e opposizioni al progetto sono state superate quando c'è stata un'azione determinata da parte dell'AdSP.

**Questa breve ricostruzione** conferma la prima condizione necessaria alla realizzazione di grandi progetti urbani: una volontà chiara e identificabile al vertice dell'istituzione proponente, che possa dialogare con le altre istituzioni coinvolte e che dia messaggi coerenti ai funzionari, ai progettisti, agli stakeholders.

\*Coordinatore del gruppo di progettazione del progetto "Waterfront": EBSG Parigi/VIA Ingegneria Roma/Studio Capolei Cavalli Roma/Arch Raffaella Massacesi Pesc.



Collegati con il codice QR  
e leggi l'articolo anche sul sito

:: Approfondimenti in pillole



Nino Criscuolo

## LA RIFORMA DEI PORTI, È MANCATO PERIODO DI RODAGGIO PRIMA DELL'APPLICAZIONE

A quattro anni dal varo della legge n.169/2016 le incongruenze per il sistema portuale campano

di Emilia Leonetti

Nino Criscuolo è componente, in rappresentanza del Comune di Salerno, del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale dal suo insediamento. In quest'intervista evidenzia le incongruenze che, a suo parere, non hanno consentito l'armonizzazione e l'integrazione dei porti del sistema campano.

**Lei è componente del Comitato di Gestione, dal suo insediamento, in rappresentanza del Comune di Salerno. Siamo ora entrati nel quarto anno di attività. Un tempo giusto per tracciare un primo bilancio. Quali sono le scelte che valuta di maggior impatto per il sistema portuale campano? quali quelle che si sarebbe aspettato e che non sono state prese?**

"Esatto! Prima però di entrare nel merito delle domande ci tengo a ribadire, che a mio avviso, l'attuale legge di riforma, avrebbe dovuto prevedere, prima della sua entrata in vigore, un periodo di rodaggio. Ciò avrebbe permesso di porre rimedio, in sede legislativa alle numerose criticità emerse in fase di prima applicazione.

Mi riferisco in particolar modo ai temi del lavoro portuale, all'organizzazione, al sistema di regole e, come nel caso di Napoli e Salerno, all'accorpamento di due diverse esperienze gestionali, diversa visione programmatica e progettuale, rappresentanza istituzionale per lunghi periodi disallineata o disomogenea. Con questo background come si poteva pensare di armonizzare e uniformare questo nuovo progetto in tempi europei? Aggiungiamoci poi la tanta confusione e lentezza burocratica a livello centrale, che in alcuni casi blocca ed in altri orienta tutti i processi di sviluppo senza stimolare o incentivare la crescita e per non parlare poi di chi, a livello locale, vorrebbe mantenere ad ogni costo assurde rendite di posizione. Nonostante tanta buona volontà e determinazione soprattutto da parte del Presidente, sono ostacoli ancora insuperabili.

I porti di Napoli e Salerno sono due porti multipurpose di dimensioni diverse, strutturati in modo diverso. In un'ottica di sistema portuale bisognava fare una scelta strategica. O si andava verso un modello specialistico delle attività dei porti o si decideva di sviluppare, migliorare le infrastrutture e gestire, non in concorrenza, i due porti dando a tutte le attività preesistenti pari dignità. Si è deciso di procedere in tal senso, ma con grande sofferenza.

Il porto di Castellammare invece si colloca in un altro contesto e l'idea di incentivare lo sviluppo di un polo cantieristico e diportistico di eccellenza si dimostrerà sicuramente una scelta vincente."

**Soffermandoci sul porto di Salerno che Lei rappresenta all'interno del Comitato di Gestione, cosa è cambiato rispetto a quando non faceva parte dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale?**

"Prima di vivere questa nuova esperienza mi sono sempre occupato anche in precedenza delle questioni portuali. Ho avuto l'onore di partecipare sin dall'inizio ai comitati portuali, condividendo con gli altri componenti tutte le scelte strategiche che hanno permesso lo sviluppo e il successo dello scalo salernitano e seguendo attivamente tutte le evoluzioni sia normative che infrastrutturali. Ora con la nascita dell'Autorità di Sistema, noto maggiore impulso e nuova linfa per affrontare e risolvere le esigenze del porto. L'approfondimento dei fondali in corso e atteso da tempo, la auspicabile costruzione della nuova struttura multipiano per il traffico delle auto e

le altre opere cantierate, sono indispensabili e da realizzare anche in tempi rapidi. Tali progetti aiuteranno soprattutto a stabilizzare gli attuali flussi di connessioni e svilupparne degli altri.

In tal modo il porto di Salerno può e deve dare il suo contributo alla crescita di tutta la portualità campana, ma sempre con il supporto in tal senso sia da parte del Governo nazionale che regionale.”

**Uno degli obiettivi della riforma dei porti e della logistica del 2016 è lo sviluppo dell’intermodalità e la creazione di un sistema interconnesso mare-ferro-gomma. Il porto di Napoli non ha attualmente una rete ferroviaria, quello di Salerno per come è configurato non potrà prevederlo. Come pensa si possa sopperire, almeno nel medio periodo per quanto riguarda lo scalo partenopeo, alla mancanza del collegamento su ferro? Soprattutto come incide sull’attuazione della legge di riforma?**

“E’ ormai appurato che i porti rappresentano un anello di congiunzione fondamentale della catena logistica, un punto centrale d’ intermodalità, nel collegamento tra il mare e la terra, tra il mare e la strada, tra il mare e la ferrovia. E la vera funzione di un porto, in questa catena (ferro, mare, gomma) è quella di essere un centro di smistamento veloce, efficace e competitivo. Solo in questo modo il nostro territorio può entrare nei meccanismi e nelle sfide della globalizzazione, risolvendo anche il problema della distanza geografica terrestre che riguarda in prevalenza le regioni del Sud Italia, particolarmente distanti dal cuore dell’Europa e che, proprio grazie al trasporto marittimo, riescono a non perdere quota sul terreno economico internazionale.

Inoltre, per le questioni che Lei poneva, già da diversi anni a Salerno, in mancanza di un raccordo ferroviario, si è sviluppato in maniera

esponenziale il traffico delle autostrade del mare (progetto inserito dalla Comunità Europea nella lista delle opere prioritarie delle Reti Transeuropee) quale mezzo fondamentale per decongestionare il sistema dei trasporti terrestri e grande opportunità per l’Italia, come fu affermato dal presidente Ciampi, di rivalutare l’acqua come veicolo di comunicazione.

Questa è una modalità di trasporto che presenta indiscutibili vantaggi per sicurezza, convenienza economica, rapidità di consegna, qualità del servizio, e potrebbe essere efficace incentivarla anche nello scalo partenopeo, nelle more della realizzazione di una rete ferroviaria già prevista nel masterplan del porto.”

**Veniamo, infine, al ruolo che le Istituzioni possono e debbono svolgere per supportare l’AdSP del Mar Tirreno centrale nella realizzazione dei piani di infrastrutturazione dei tre scali. Il tema riguarda non solo il reperimento dei finanziamenti, ma anche la capacità di collaborare per un obiettivo comune, quello di sviluppare appieno le potenzialità del sistema portuale campano. Avviene? Se sì in che modo in questi tre anni si è sostanziata la collaborazione e la condivisione di strategie e obiettivi comuni?**

“Ritengo che dalle città che si affacciano sul mare abbiamo l’obbligo di ricavare quanta più ricchezza possibile dal mare, e quindi abbiamo l’obbligo, tutti, di creare le condizioni necessarie di sviluppo per tutte le attività che si rapportano col mare.

Viviamo in due città in cui i porti sono parte integrante del tessuto urbano e siamo consapevoli dei disagi generati da un porto che cresce nel cuore di una città. Pertanto è inevitabile che tutte le soluzioni devono essere necessariamente ricercate e condivise da tutti gli attori: dall’Autorità di Sistema, perchè rappresenta la sintesi



*Porto di Salerno*

istituzionale del complesso mondo portuale, dalla Regione perché è il raccordo con il territorio, mediante i poteri attribuiti dal titolo V della Costituzione, dai Sindaci dei comuni interessati dalle attività portuali, in materia di sostenibilità ambientale, sfruttando le vocazioni naturali dei porti, le dotazioni infrastrutturali esistenti.

Oggi c'è una buona sinergia e collaborazione istituzionale. Si può fare di più e meglio, se ognuno fa la propria parte, per continuare in maniera innovativa a costruire sviluppo e sostenibilità per le imprese del nostro territorio per produrre ricchezza, che significa soprattutto creare lavoro e sviluppo economico per tutta la Regione”.

*Collegati con il codice QR  
e leggi l'articolo anche sul sito*



## :: L'opinione



Alessandro Panaro

## LE RINFUSE LIQUIDE: UN TRAFFICO DI VALORE PER I PRINCIPALI PORTI EUROPEI E ITALIANI

\* di Alessandro Panaro

**Recenti studi di SRM** hanno mostrato come i porti svolgano un ruolo importante nell'importazione e nella fornitura di petrolio greggio alle raffinerie attraverso condotte o navi cisterna; le raffinerie a loro volta trasferiscono i prodotti petroliferi attraverso condotte o navi cisterna per la loro successiva distribuzione ad uso polivalente.

*Top 10 porti europei per movimentazione di rinfuse liquide (migliaia di tonnellate)*

Port	Country	2014	2015	2016	2017	2018	Var.% 18/17	Var.% 18/14
Rotterdam	NL	197.920	216.571	216.130	206.610	207.425	0,4%	4,8%
Antwerpen	BE	62.378	66.123	68.282	71.944	74.242	3,2%	19,0%
Botas	TR	48.345	67.212	66.974	64.346	56.097	-12,8%	16,0%
Amsterdam	NL	42.816	43.861	45.691	45.961	46.871	2,0%	9,5%
Marseille	FR	47.544	49.933	49.399	46.328	45.269	-2,3%	-4,8%
Bergen	NO	37.756	39.199	40.735	44.136	40.825	-7,5%	8,1%
Le Havre	FR	37.904	40.070	37.580	40.053	39.815	-0,6%	5,0%
Trieste	IT	33.669	34.527	37.910	42.090	32.498	-22,8%	-3,5%
Milford Haven	UK	33.424	36.746	33.667	30.966	29.907	-3,4%	-10,5%
Wilhelmshaven	DE	19.419	16.668	17.070	18.472	17.027	-7,8%	-12,3%

Tabella 3 – Fonte: SRM su Eurostat, 2020

**Nel ranking dei principali porti europei** per movimentazione di rinfuse liquide si trova, all'8° posto, anche un italiano, Trieste. Nel nostro paese i porti hanno sperimentato tra il 2014 e il 2019 un andamento altalenante nella movimentazione di rinfuse liquide, in riduzione nell'ultimo biennio, che li ha portati a gestire 180 milioni di tonnellate, pari al 38% del totale del traffico italiano. L'Unione Petrolifera attribuisce il calo al fatto che il consumo di petrolio e dei suoi derivati, nel corso del 2019, è diminuito dell'1%.

**Tale categoria di merci** si conferma comunque la principale gestita dagli scali italiani ed anche strategica (elevati introiti per le attività portuali).

*Top 10 porti europei per movimentazione di rinfuse liquide (migliaia di tonnellate)*

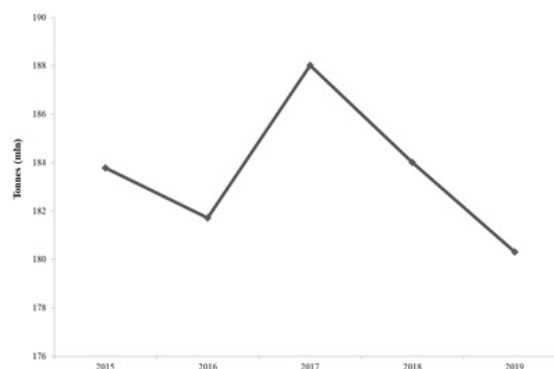


Tabella 3 – Fonte: SRM su Eurostat, 2020

**Allo stato attuale** vi è una netta prevalenza dell'import, principalmente correlato alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare.

**Tale tipologia di traffico** risulta importante anche per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale che ha totalizzato nell'intero 2019 quasi 5,5 milioni di tonnellate (il 16,7% del totale movimentato) con una performance del +4,4% sul 2018; le rinfuse sono per lo più rappresentate da petrolio raffinato (73,6% del totale). La quasi totalità di queste merci è in import con circa il 90%. Da sottolineare anche che Napoli ha movimentato più di un milione di tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, il GNL rappresenta una delle nuove frontiere del traffico portuale, anche in una visione sostenibile.

**Anche Gennaio 2020** mostra risultati lusinghieri con 526mila tonnellate movimentate (+ 12,7% sul 2019).

**Tornando a livello nazionale**, i principali porti italiani per rinfuse liquide hanno registrato una riduzione rispetto al 2018, ad eccezione di Trieste il cui traffico è rimasto costante, così come mostra la seguente tabella:

### I primi 5 porti rappresentano

il 69% dell'intero traffico liquido nazionale e Trieste, con 43,3 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimentava i volumi più elevati; lo scalo giuliano, infatti, rappresenta il punto di approvvigionamento dell'Oleodotto TAL (Oleodotto Transalpino) che collega Trieste

*Primi 5 porti italiani per movimentazione di rinfuse liquide (Milioni di tonnellate).2019*

Top 5	2019	Var.% on 2018	Inc.% on Italy
Trieste	43.349.423	0,3%	24%
Cagliari	26.915.689	-2,7%	15%
Augusta	20.465.954	-11,5%	11%
Milazzo	17.856.829	-2,5%	10%
Genoa	15.361.950	-2,5%	9%
<b>Total Top 5</b>	<b>123.949.845</b>	<b>-3,2%</b>	<b>69%</b>

Tabella 4 – Fonte: SRM, 2020

con la Baviera e copre il 40% del fabbisogno energetico derivato dal petrolio della Germania (il 100% della Baviera e del Baden-Württemberg), il 90% dell'Austria e il 50% della Repubblica Ceca. Seguono Cagliari ed Augusta, terzo per volumi, ma che è il porto che evidenzia il maggior grado di specializzazione, dedicando alle rinfuse liquide il 96% della movimentazione complessiva del 2019.

**Rivestire un ruolo importante** nell'ambito dei traffici energetici vuol dire essere un porto moderno che ambisce a diventare scalo strategico nell'ambito di uno scenario competitivo del Mediterraneo che va facendosi molto complesso, anche alla luce dei nuovi accadimenti connessi all'avvento del Covid-19 che inevitabilmente modificherà gli orizzonti marittimi ed economici globali.

\* Capo Servizio Trasporti Marittimi, SRM

Collegati con il codice QR  
e leggi l'articolo anche sul sito





## **PORTO APERTO 2020: RINVIATO A DATA DA DESTINARSI**

**A causa della pandemia di Covid-19**



:: Brevi notizie

## IL PORTO NON SI FERMA, LA COMPAGNIA PORTUALE DI SALERNO NON SI FERMA

\* di Vincenzo D'Agostino

**Sono ben conservati in noi giovani portuali** i rapporti, le tradizioni umane lasciateci dai nostri genitori che hanno costruito il porto di Salerno e che ci fanno gettare il cuore oltre l'ostacolo più grande: la paura.

**Come Presidente della Compagnia Portuale di Salerno**, sono tenuto a garantire la sicurezza e la vita dei miei operatori portuali, con un forte senso di responsabilità, ma devo anche garantire dopo questo brutto periodo, il futuro di tutti noi lavoratori.

**Anche se il lavoro portuale** non ha nulla a che fare con l'aspetto prettamente sanitario, e colgo l'occasione per elogiare i sanitari e i medici che in questo momento combattono in prima linea, esso è un mestiere altrettanto prezioso per l'intera città di Salerno.

**Siamo le braccia che muovono la macchina del commercio.** Il senso del dovere ci spinge a superare le nostre paure. Le merci devono viaggiare e noi portuali stiamo contribuendo, in prima linea, a garantire l'approvvigionamento essenziale e vitale a tutta la città.

**Stiamo garantendo un servizio essenziale** con coraggio e sacrificio per non fermare la città di Salerno in termini economici e produttivi.

**In questa emergenza che va di ora in ora aumentando** sto adottando tutte le misure necessarie, anche se con mille difficoltà, al contenimento e al mantenimento dell'avviamento lavorativo. Stiamo in stretto contatto con le Autorità Sanitarie, dall'Autorità di Sistema Portuale, alle Istituzioni Comunali, alle Organizzazioni Sindacali e al Prefetto.



**I lavoratori del settore marittimo e portuale** sono tra quelli che per ragioni intrinseche alle loro attività possono essere maggiormente esposti a rischi riconducibili al diffondersi di epidemie o pandemie. Non esistono festivi, non esistono domeniche tranquille né programmi sicuri. Il portuale deve assicurare diligenza, prontezza e continua disponibilità per continuare a far camminare gli ingranaggi del commercio.

**Ne abbiamo passate tante...** e passeremo anche questa tutti insieme...

#Andrà tutto bene

\* Presidente Compagnia Portuale Salerno



Collegati con il codice QR  
e leggi l'articolo anche sul sito