



## PORTI CAMPANI IN RETE

Collegati al nostro sito con il codice QR



:: L'intervista

### Intervista ad **Umberto Masucci**

Presidente del Propeller Club di Napoli

:: Attualità

### **Navitec srl**

una delle 30 officine di riparazioni navali presenti nel porto.



:: Quattro domande a ...

### **Paolo Iorio**

Presidente del Distretto  
Museale di via Duomo



:: L'opinione

### **Marina Tevini**

Assoporti e International  
Propeller Clubs



:: Attualità

### **Il diportismo**

di piccolo cabotaggio



:: L'opinione

### **Claudio Ricci**

Amministratore Delegato  
Interporto Campano



:: Attualità

### **Lavori stradali**

Collegare il porto alla  
Darsena di Levante



:: L'intervista



**Umberto Masucci**

Umberto Masucci, Presidente F2I, apre il numero di marzo con l'intervista a Emilia Leonetti. Segue un resoconto dell'attività di una delle officine di riparazioni navali presenti nel porto di Napoli, la "NAVITEC SRL". Paolo Iorio, Presidente del Distretto Museale di via Duomo risponde alle domande sul rapporto porto-città nella rubrica "Quattro domande a". Castellammare di Stabia, articolo di Claudia Ambrosino sul diportismo di piccolo cabotaggio. L'Opinione ospita due interventi: il primo di Claudio Ricci AD dell'Interporto di Nola, il secondo di Marina Tevini, Segretario Generale de International Propeller Clubs. I lavori di manutenzione all'interno del porto di Napoli in un articolo di Claudia Ambrosino. Chiude il numero il comunicato sulla quarta edizione di "Porto Aperto" e sulla missione a Dubai del cluster marittimo.

**DA COMPONENTE DEL COMITATO DI GESTIONE A PRESIDENTE DELLA HOLDING PORTUALE, F2I. UMBERTO MASUCCI IN PRIMA LINEA PER IL CLUSTER MARITTIMO, CON UN'ATTENZIONE COSTANTE A NAPOLI**

di Emilia Leonetti

L'incontro con Umberto Masucci, Presidente del Propeller Club di Napoli, da alcuni mesi Presidente del primo fondo infrastrutturale italiano, F2I, avviene a pochi mesi dalle dimissioni dal Comitato di Gestione. E' dunque l'occasione per tracciare un bilancio dei circa due anni e mezzo di impegno nell'Organo deliberativo dell'Autorità di sistema portuale campana, e per ritornare su uno dei temi cari e su cui si è fortemente impegnato: la realizzazione del Museo del Mare agli ex Magazzini Generali.

**Umberto Masucci, dopo due anni e mezzo ha lasciato il Comitato di Gestione. Quale bilancio può tracciare del periodo passato a condividere le scelte dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale?**

"Il bilancio è molto positivo perché il cambio di rotta, da me fortemente sostenuto, si è realizzato. La riforma del 2016, introdotta dal Ministro Graziano Del Rio, ha favorito la nascita del sistema portuale italiano e quindi del sistema portuale

campano. Considero ciò estremamente positivo perché introduce elementi di condivisione di una comune strategia in un territorio che sino ad allora era stato caratterizzato da concorrenza e gelosie non comprensibili per porti che fanno parte di una stessa regione. E' stato, poi, importante indicare alla guida dell' AdSP un manager come Pietro Spirito. Ho accolto, quindi, con entusiasmo la nomina a membro del Comitato di Gestione in rappresentanza della città metropolitana per partecipare, prima di tutto come esponente del cluster marittimo campano, alla svolta che ha prodotto la legge di riforma e la nomina di un manager alla guida dell' AdSP.

Venendo alle scelte effettuate in Comitato di Gestione, noi eravamo fermi con i dragaggi da almeno 20 anni ed ora il piano dragaggi si è concluso (sono stati dragati oltre 1.300.000 mq di materiale dai fondali del porto di Napoli). Per quanto riguarda il waterfront, dopo oltre 14 anni dall'approvazione del progetto Euvè ( 2004), è partita una prima parte di lavori, quelli relativi alla realizzazione di una nuova stazione marittima al Molo Beverello. Su questo progetto devo ricordare che, dal nostro insediamento, a gennaio 2017, al momento in cui il progetto esecutivo del Molo Beverello è stato inviato al Ministero delle Infrastrutture sono passati solo sei mesi. A giugno, infatti, il progetto è stato inviato a Roma per essere poi approvato e finanziato a fine 2017. In generale abbiamo definito una strategia sullo sviluppo del waterfront del porto di Napoli che ha portato all'avvio dei lavori di restauro dell' Immacolatella Vecchia e alla predisposizione di un nuovo progetto per la realizzazione di un Museo del Mare e dell'Emigrazione nell'edificio degli ex Magazzini Generali. In due anni e mezzo ho visto una vera e propria riscossa dello scalo partenopeo rispetto ad una stagnazione e ad una rassegnazione degli anni precedenti.

Per il porto di Salerno e Castellammare di Stabia si è creata una sinergia positiva grazie anche alla capacità del Presidente Spirito di essere Presidente dei tre porti, riuscendo a mantenere un equilibrio nelle scelte e nei provvedimenti in favore del sistema campano. Questa strategia

ha riguardato i principali settori di traffico, dal traffico container a quello delle auto, al traffico passeggeri e delle crociere, senza dimenticare la volontà di puntare allo sviluppo dell'intermodalità, lavorando sulla connessione mare-ferro-gomma lì dove possibile".

**Museo del Mare. Lei è stato il primo a proporre e promuovere una cordata di professionisti per la sua realizzazione negli ex Magazzini Generali. A distanza di tre anni qual è la situazione? L'impressione è che non si siano fatti passi decisivi per dare concretezza alla sua proposta. Cosa ne pensa? A cosa è dovuto il ritardo? Ritiene che vi siano soluzioni alternative?**

"Devo esprimere la mia preoccupazione anche perché il Propeller Club, il cluster marittimo ed io personalmente abbiamo investito tempo, passione sul tema senza riuscire ad ottenere l'avvio di un progetto per realizzare il Museo negli Ex Magazzini Generali. Sono convinto che sia un errore non aver accolto con decisione e fattività anche da parte degli Enti Locali la proposta del museo perché una città di mare importante come Napoli, centro nel Mediterraneo dello shipping, merita uno spazio museale dedicato. Il Presidente Spirito ha, sin dal primo momento, avuto una visione corretta, decidendo che gli Ex Magazzini Generali dovessero divenire sede non solo del Museo del Mare ma anche dell' Emigrazione. Lo sottolineo perché, quando il Presidente si insediò, l'idea era di destinare l'edificio dell' Immacolatella Vecchia a museo dell' Emigrazione.

Il Presidente Spirito affermò: " vorrei non un porto museo, ma un museo nel porto". Accorpò, quindi, Museo del Mare e Museo dell' Emigrazione chiedendomi di indicare quale potesse essere un esempio positivo, già realizzato. Indicai il Museo di Genova e di lì a poco incaricammo, a seguito di una convenzione con lo stesso museo di Genova, il Direttore Campodonico, di predisporre uno studio di fattibilità per il Museo del Mare di Napoli.

Il lavoro che, al termine dell'analisi, il Direttore del Museo di Genova ci ha consegnato è un documento che definisce non solo i contenuti ma anche le modalità per la sua gestione.

Lo studio di fattibilità è stato anche il frutto della partecipazione di diversi esponenti del mondo museale e universitario campano. Mi riferisco a Paolo Giulierini del Mann, a Paolo Giordano dell'Università Vanvitelli, al Sovrintendente Garella. Con quest'ultimo, in particolare, abbiamo condiviso la possibilità di esporre nel museo le navi romane recuperate durante gli scavi della metropolitana a piazza Municipio.

Devo riconoscere che hanno inciso sulla non attuazione di quanto sin qui descritto, due cose: primo, le priorità dello scalo partenopeo che hanno spinto l'ufficio tecnico dell'AdSP a dare prevalenza a progetti urgenti come il dragaggio, il Beverello, la manutenzione, rispetto all'idea di realizzare un museo ai Magazzini Generali; il secondo, riguarda la città, le istituzioni, Comune, Regione non hanno sostenuto in maniera forte e decisa il progetto. Un'opera che è più funzionale alla città che al porto e quindi, mancando la giusta pressione delle Istituzioni, il porto privilegia altri progetti. Siamo fermi alla variante urbanistica localizzata che è la strada indicata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a luglio 2019 e che sarebbe stata propedeutica al cambio di destinazione d'uso dei Magazzini da edificio commerciale a museo.

A questo punto debbo fare una considerazione generale. Ci vorrebbe una maggiore continuità

dell'azione amministrativa.

Intendo che, trovandoci nella fase conclusiva dell'attuale mandato presidenziale, la tendenza è portare a compimento i progetti già in essere.

Credo invece che gli uffici dell'AdSP dovrebbero fare propri tutti i progetti più importanti, portandoli avanti anche al di là della conclusione di un mandato presidenziale".

**Da alcuni mesi è Presidente di F2I Holding Portuale. La Holding è proprietaria dei Terminal di Massa Carrara, Venezia e Chioggia. Qual è la strategia? Cosa spinge un Fondo ad investire in infrastrutture portuali? Soprattutto cosa vuol dire essere proprietari di un terminal portuale? Avete in animo di acquisire altri Terminal?**

"F2I è il primo fondo privato infrastrutturale in Italia e uno dei primi in Europa. Ha investito più di 5 miliardi di euro in infrastrutture, fondamentalmente in Italia. E' leader nel settore aeroportuale, nelle energie, nelle biomasse.

Un paio di anni fa, come cluster marittimo, abbiamo motivato F2I a guardare anche al settore portuale e F2I, dopo una doverosa approfondita analisi, ha deciso, nel 2019, di entrare nel settore con l'acquisizione del gruppo Bogazzi di Massa Carrara. Una famiglia che ha attività nel campo armatoriale e terminalistico. Grazie all'advisor

VSL si è riusciti a chiudere un'operazione che ha portato all'acquisizione da parte di F2I del 100% della "Porto di Carrara S.p.a", oggi denominata "F2I Holding Portuale s.p.a".

Da luglio 2019, ho ricevuto l'incarico di Presidente della società. La mia vision è che, mancando nel settore container uno spazio per operatori indipendenti come noi, vi sia invece ampio spazio nei settori del break bulk, del dry cargo, del project cargo, con possibili interessanti aggregazioni orizzontali che portino ad economie di scala e rafforzamento del settore portuale nazionale.

La società che presiedo ha quasi 400 dipendenti e svolge il lavoro del terminalista: un'attività molto importante per l'economia del Paese perché ci occupiamo di tutte le operazioni logistiche e portuali legate alle operazioni che importanti società svolgono".

**NSW: siamo alla quarta edizione della manifestazione di cui è ideatore e guida. Perché è importante per Napoli? Arrivati alla quarta edizione quale considerazioni trae in termini di ricaduta sul territorio e di affermazione del valore economico, occupazionale e culturale del mondo marittimo?**

"Parto da una considerazione: nell'ultima edizione, del 2018, la nave Amerigo Vespucci doveva restare nel porto 3 giorni. E' rimasta 4 giorni per rispondere alle crescenti richieste dei cittadini di poter visitare la nave. In 4 giorni è stata visitata da circa 30.000 persone. I napoletani hanno partecipato numerosi per visitare l'Ammiraglia della flotta militare italiana. Sono partito da questo esempio per dire che la NSW ha sempre coniugato la valorizzazione del settore marittimo insieme ad iniziative di coinvolgimento delle scuole, delle università, dei centri culturali della città. E' un'organizzazione complessa che coinvolge una "squadra organizzativa" di oltre 50 persone tra pubblico e privato che inizia a lavorare oltre un anno prima dell'inizio della nuova edizione. Napoli è un esempio per le Shipping

Week italiane ed estere per la capacità di declinare in una settimana il mare, il porto, la logistica nelle varie fasi. Il lunedì e martedì trattiamo argomenti di storia e cultura del mare; il mercoledì lo dedichiamo alle scienze del mare e alle università del mare; il giovedì e venerdì ci concentriamo sul business del settore marittimo. A questa articolata attività affianchiamo, da sempre, iniziative di carattere culturale, coinvolgendo nell'organizzazione i principali musei della città e chiudendo ogni edizione in un sito di pregio della città: il primo anno a Castel dell'Ovo, il secondo anno a Palazzo Reale, il terzo a Castel s. Elmo e quest'anno al Museo di Pietrarsa.

Mi preme anche ricordare che ogni anno la NSW si apre con un evento scientifico di primaria importanza, organizzato dalla stazione zoologica Anton Dohrn. Non ci siamo, per concludere, limitati a presentare il valore del settore marittimo e le prospettive che offre all'economia del territorio, ma abbiamo allargato a soggetti non direttamente collegati al nostro settore, allo scopo di avere un confronto sempre più ampio con le diverse realtà produttive e culturali della città. Il più grande successo della NSW è essere riusciti a mettere in rete le diverse espressioni della città, comprendendo in questo anche l'arte culinaria partenopea".



Il porto di Salerno



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

:: Attualità



## Navitec srl una delle 30 officine di riparazioni navali presenti nel porto. Spazi limitati tra le principali ragioni del vincolo allo sviluppo dell'attività.

di Emilia Leonetti

**Molo Cesareo** Console. Accanto ai Cantieri del Mediterraneo, prima della sede della società "Palumbo", una viuzza porta a due costruzioni, una di fronte all'altra; qui si effettuano riparazioni navali. La società, cui è data in concessione l'area, è la "Navitec srl": 350 m<sup>2</sup> destinati a officina, deposito e ad un' area per uffici cui si accede per una stretta scala a ridosso dell'officina. In tutto due stanze destinate alla sede amministrativa e direzionale della società di proprietà della famiglia Troiano.

**L'azienda** si è insediata in quest'area nel 2002, ma l'inizio del lavoro sempre nel campo delle riparazioni navali risale a molti anni prima.

**Nella società** sono occupati 13 operai e 4 impiegati. Gli operai sono tutti specializzati, per lo più saldatori e carpentieri. Si occupano di riparazioni di navi di qualunque dimensione e per qualunque tipo d' intervento, eccetto quelli relativi alla meccanica.

**Il principale** cliente della società è "Cantieri del Mediterraneo". Lavorano anche per Fincantieri e Caremar. "Il punto- spiegano Roberto e Giuseppe Troiano- è che, avendo poco spazio, non possiamo sviluppare la nostra attività. Siamo, talvolta, costretti a rifiutare commesse. Per implementare l'attività avremmo necessità di almeno altri 600 m<sup>2</sup>".

**La carenza** di spazi è sicuramente uno degli aspetti che caratterizzano lo scalo partenopeo, dove, in soli 4 km, si svolgono le attività legate al settore commerciale, passeggeri e all'industria della cantieristica. Un settore, quest'ultimo, composto non solo da grandi società, ma anche da numerose piccole officine, di cui "Navitec srl" è un'espressione.

**La novità è che**, da alcuni mesi, la testata del Molo Carmine è stata destinata alle officine che si occupano di riparazioni navali. Le circa 30 officine, presenti nello scalo partenopeo, hanno, ora, una banchina pubblica su cui effettuare interventi su imbarcazioni.

**Il principio su** cui si basa l'assegnazione della banchina è quello della rotazione e della programmazione. "E' sicuramente un importante passo in avanti- dicono- ma in caso di richiesta da parte di armatori di interventi in emergenza, non possiamo accettare il lavoro perché, il più delle volte, la banchina è già occupata da un altro operatore. Per questo siamo alla ricerca di nuovi spazi all'interno del porto. Anche perché alcuni interventi si devono poter effettuare in officina con macchinari di grandi dimensioni".

**I macchinari che** servono per chi opera in questo settore sono torni, frese, gru, carrelli sollevatori. Tutti macchinari presenti sia nell'officina, sia nello spazio esterno. Ma, come dicono i fratelli Troiano, per alcuni lavori servirebbero torni più grandi. "Siamo stati costretti- dicono- a prendere un capannone ad Arzano per parcheggiare un tornio acquistato per lavori più impegnativi e che non possiamo usare per mancanza di spazi".

**Uscendo dall'officina**, mostrano il deposito che funge da magazzino e la gru posta a ridosso di una parete che separa dalla società "Palumbo". "Vede come siamo stretti. Così non è possibile programmare, cercare nuovi clienti. Eppure il nostro è uno dei settori di punta dello scalo".

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



:: Quattro domande a...

Paolo Iorio

## IL FILO CHE LEGA LO SCALO PARTENOPEO A VIA DUOMO

Il Presidente del Distretto Museale ricorda il legame storico tra il porto e la città

di Emilia Leonetti

**Paolo Iorio** è Presidente del Distretto Museale di via Duomo. Strada che dista, dall'ingresso di Varco Pisacane, pochi metri. E su questo legame, che affonda le radici nel passato, si è incentrata la conversazione con Paolo Iorio. Senza tralasciare la necessità di costruire una nuova collaborazione tra il porto e la strada che rappresenta, più di altre, il naturale collegamento alla città antica.

### Vorrei iniziare, chiedendole che relazione ha con il porto di Napoli?

"Con il porto di Napoli ho una relazione antica. Talmente antica che uno dei miei romanzi, *Il Filo di lana*, racconta l'immane tragedia dell'emigrazione che dalla fine dell'800 e sino ai primi anni del 1970 ha interessato milioni di donne e uomini del Sud Italia. Devo con rammarico ricordare che, mentre a Ellis Island di New York, hanno costruito un museo per gli emigranti, da noi non si è neanche pensato a porre una targa alla Stazione Marittima in memoria dei nostri connazionali.

Il porto di Napoli, poi, sulla testata del Molo San

Vincenzo ha la statua di San Gennaro. Quando gli emigranti partivano, dunque, l'ultima immagine era la statua del Santo Patrono della città, che insieme al Vesuvio, posto di fronte, racchiude la storia della terra che veniva abbandonata nella speranza di una vita migliore.

Al di là del mio romanzo e degli avvenimenti legati all'emigrazione, il porto per me è un crocevia straordinario del Mediterraneo. Un porto che durante il regno borbonico visse un periodo di grande sviluppo, grazie alla politica della famiglia reale che rese Napoli una città cosmopolita, tra le principali del 1700. Voglio ricordare il pittore



Vista dal mare del Molo Beverello

Antonio Ioli che dipinse in due tele magnifiche la partenza di re Carlo III di Borbone per la Spagna, lasciando, a Napoli, il figlio di 8-10 anni Ferdinando II. In quell'occasione Carlo III portò con sé un pezzo di Napoli versando in un'ampolla del sangue di San Gennaro (preso da una delle due ampolle depositate nel Duomo) e l'idea di Napoli facendo costruire a Madrid il palazzo reale sul modello di quello di piazza del Plebiscito.

Voglio, quindi, affermare che lo scalo partenopeo è essenziale nella storia della città, non è solo il luogo da cui partono navi e traghetti.

E' ieri come oggi, il sintomo della trasformazione della città rappresentata in questo periodo storico dai grandi flussi di croceristi e di passeggeri per le isole, almeno nella sua parte occidentale".

**I Musei di via Duomo di cui Lei è Direttore sono in linea d'aria a due passi dal Varco Pisacane. Forse questa zona della città, un tempo, era sul mare. Cosa dunque rappresenta per Lei e per questo pezzo di città, lo scalo?**

"Sono Presidente del Distretto Museale che è stato costituito a via Duomo, che comprende otto musei straordinari: il Museo Filangieri, San Saverio al Pendino, Girolamini, Pio Monte della Misericordia, Archivio Storico del Banco di Napoli, Museo Diocesano e Museo Madre. Questa arteria così importante era sul mare, come correttamente afferma. Rispondendo, dunque, alla sua domanda è un'area strategica tanto che già un anno fa proposi all'Autorità Portuale di entrare a far parte del Distretto Museale.



Via Duomo



Vista dall'alto del Porto di Napoli

Innanzitutto inglobando una parte della città di così alto valore e poi perché per il porto noi rappresentiamo l'apertura verso la città. Al di là di Piazza Municipio, questa è la strada che collega al centro storico, verso i musei, verso Capodimonte. E' la naturale prosecuzione del porto. Per questo ritengo che l'Autorità dovrebbe far parte del Distretto Museale e poi creando dei presupposti che uniscano due linee, solo apparentemente separati dalla strada e che potrebbero essere riunite, ad esempio, con una navetta o con altri strumenti che agevolino il collegamento tra scalo e zona antica."

**Come esponente della cultura napoletana, quali trasformazioni immagina o auspica per il nostro porto. In che modo lo scalo partenopeo può diventare uno spazio di connessione tra culture e mondi diversi, oltre a essere un'importante infrastruttura per lo scambio di merci e di persone?**

"Prima di tutto bisognerebbe aprire la stazione di Piazza Municipio. Essenziale per la godibilità della città e per usufruire del porto stesso. Oggi uno dei freni al porto è la strada di via Colombo/ via Acton che di fatto divide la città dallo scalo. Non dà la sensazione di una città aperta sul porto. Se pensiamo a Barcellona, le ramblas sono in diretta connessione con la zona portuale senza soluzione di continuità.

Altro dato fondamentale per la connessione sarebbe il ripristino della linea tramviaria che oltre a collegare Piazza Municipio con Poggioreale, conduce i turisti e i cittadini alle fermate dell'Immacolatella e di Via Duomo. Dal punto di vista degli edifici storici, l'Immacolatella Vecchia potrebbe essere un grande attrattore. Il nostro comun denominatore è l'arte, il bello, le tracce di un passato straordinario. Napoli è riuscita, se vuole per inerzia, a bypassare l'omologazione dovuta alla globalizzazione, riuscendo a mantenere la



Piazza Municipio

propria identità. Questo l'ha salvata. L'identità è la fortuna del nuovo turismo. Credo che, per questo, nei prossimi anni Napoli e Palermo saranno le città più visitate e frequentate.

Avere un porto che sia, non solo luogo di passaggio, ma anche di arrivo, è decisivo per la crescita della città. Per l'Immacolatella Vecchia mi auguro che quanto prima venga aperto al pubblico.

E' un edificio che di per sé racconta una storia di esodo epocale di uomini e donne del Sud Italia. Il mio romanzo "Il filo di lana" parla del rito che accompagnava ogni partenza: dalla cima del bastimento srotolavano un gomitolino di lana che veniva afferrato dal parente sulla banchina e che lo manteneva finché non si rompeva. Il filo restava appeso, quindi il legame si spezzava, ma restava. Per cui questa storia va raccontata.

Due elementi legano Napoli agli Usa: il primo l'opera del padre di Gaetano Filangieri "La scienza della legislazione" scritta nel 1700, dove inserisce un capitolo intitolato "il diritto alla felicità", che sarà letta da Benjamin Franklin e con cui entrerà in contatto per dare consigli sulla stesura della Carta dell'Indipendenza degli USA. Il secondo elemento è che tutta l'umanità partita dal porto ha rappresentato la linfa vitale per la costruzione dell'America.

E, poi, noi abbiamo 25 milioni di persone devote a San Gennaro, di queste la parte essenziale è proprio costituita dai nostri connazionali emigrati in America. Ogni anno il 19 di settembre si svolgono in molte città USA processioni per San Gennaro. Accade anche in Argentina, in Australia. La quarta, quinta generazione è ancora fortemente legata al Santo ed alle celebrazioni in suo onore".

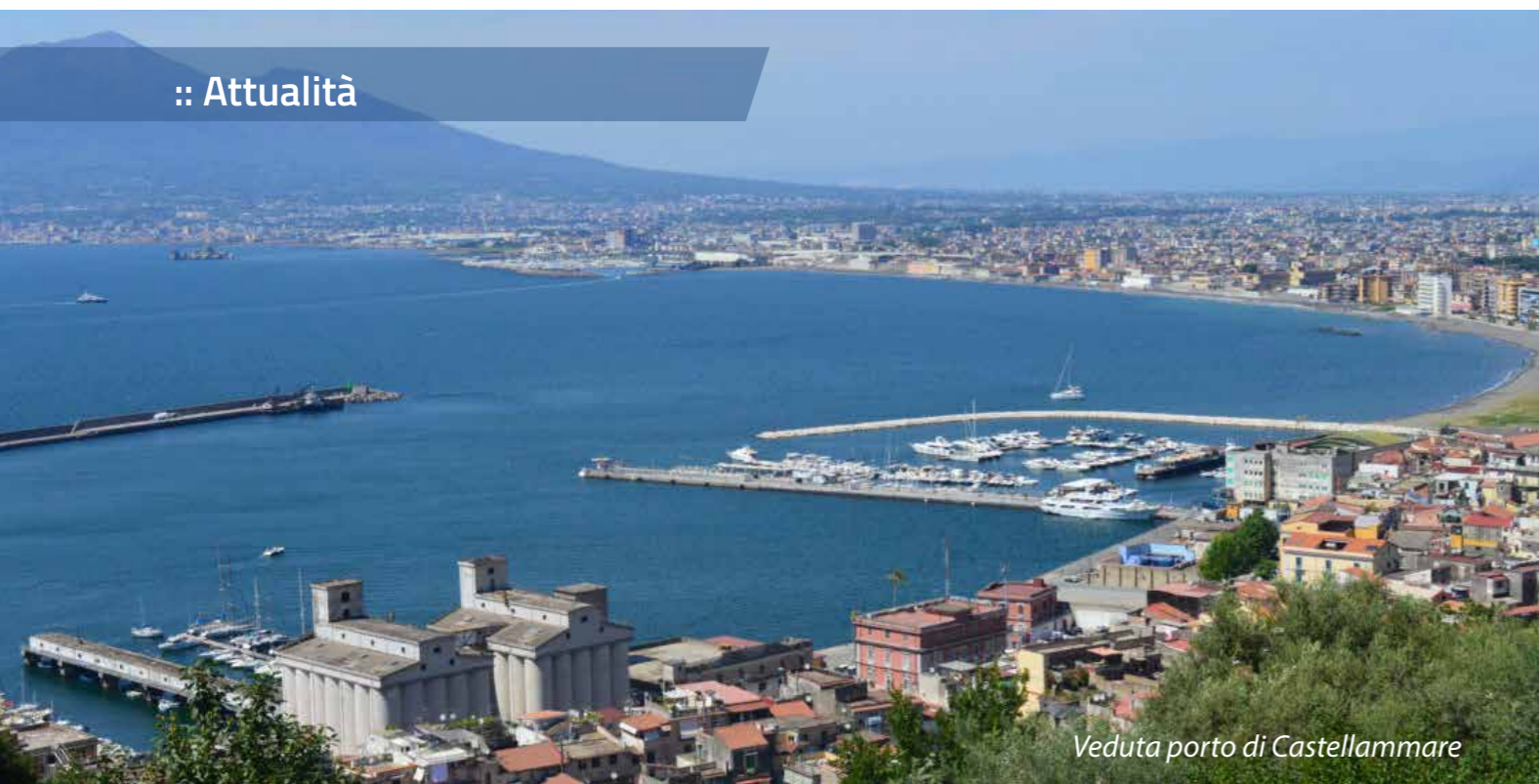
**Tornando al rapporto tra lo scalo e l'area di via Duomo, in che modo il Distretto Museale di via Duomo potrebbe collaborare con l'AdSP di Napoli?**

"A mio parere dovremmo lavorare insieme, ed assieme studiare e definire il miglior modo per creare la connessione di cui parlavo prima. E' essenziale che il porto si apra alla città e viceversa.""



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

:: Attualità



Veduta porto di Castellammare

## IL TRAFFICO DA DIPORTO A CASTELLAMMARE DI STABIA TRA TRADIZIONE E NUOVE REALTÀ

di Claudia Ambrosino

**Il Vesuvio è così vicino** che sembra quasi di poterlo toccare: è questa la prima cosa che colpisce lo sguardo, una volta giunti al porto di Castellammare di Stabia. Il porto dello scalo stabiese, nel corso degli anni, ha cambiato volto; dal commercio di grano si è passati al traffico di mega e giga-yacht. E' anche grazie alla sua favorevole posizione rispetto a grandi attrattori turistici, come la penisola sorrentina e i siti archeologici di Pompei ed Ercolano, che il settore diportistico ha visto un crescente sviluppo.

**Il traffico diportistico è diventato da alcuni anni punto di forza dell'economia del porto di Castellammare di Stabia.** Grazie soprattutto all'ingresso nel porto della società "Stabia Main Port" - a cui è stata data in concessione dall' AdSP

la banchina di sottoflutto- il traffico di mega e giga yacht ha raggiunto risultati ragguardevoli. Accanto a questo segmento di traffico, continua a mantenere una posizione significativa il traffico diportistico di piccole e medie dimensioni. L'attività si svolge alle banchine Magazzini Generali, Fontana e Porto Davide. Il traffico si sviluppa, in particolar modo, durante la stagione estiva, arrivando ad ospitare fino a 3 mila imbarcazioni.

**L'incontro con i titolari delle società diportistiche** di piccolo e medio cabotaggio, avviene nella sede dell'Autorità Portuale di Castellammare di Stabia, situata accanto alla Capitaneria di Porto. Partecipano i rappresentanti di "Banchina Alessandro", "Ai vecchi pontili", "Polito S.r.l.", "Pontili San Catello S.a.s". Raccontano di attività che rivestono un carattere familiare e che rappresentano una tradizione per la città di Castellammare di Stabia. Le società sono operative nel porto da circa 40 anni.

**La stagione diportistica** si sviluppa tra maggio e settembre, con sensibili incrementi nei mesi estivi. Oltre agli stabiesi, anche i turisti scelgono di ormeggiare le barche a Castellammare; le dimensioni delle barche che attraccano alle diverse banchine vanno da un minimo di 4,5 metri ad un massimo di 24 m. Gli operatori forniscono ai clienti diverse tipologie di supporto: assistenza all'ormeggio e cambusa, reperimento di tecnici specializzati in casi di guasto ai motori, servizi di ristorazione a bordo e consigli sui mezzi e modalità per visitare i luoghi di interesse nelle vicinanze.

**Ciò che emerge dall'incontro**, è l'attenzione costante alle necessità del cliente. Passione, dedizione e cura per il cliente rappresentano aspetti che contraddistinguono la modalità di lavoro dei piccoli operatori del settore diportistico di Castellammare di Stabia. E' guardando negli occhi ognuno di loro ed ascoltando le loro parole che si percepisce la voglia di fare e il viscerale amore per il loro lavoro.

**Quelle che gestiscono** non sono semplici attività, bensì "creature" nate dall'amore per il mare e dalla capacità di conservare il lavoro grazie al sacrificio di tutti coloro che nel tempo si sono succeduti nella gestione dell'attività diportistica di piccolo cabotaggio.



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



Banchina mega yacht

:: L'opinione

## INTERPORTO DI NOLA – SISTEMA PORTUALE CAMPANO IMPEGNO DECISO PER CREARE LA CATENA LOGISTICA

di Claudio Ricci

Amministratore Delegato  
INTERPORTO CAMPANO SPA

**L'istituzione** della Zes (Zona Economica Speciale) Campania è una grande occasione per il territorio, non solo in termini di sviluppo ed attrazione di investimenti italiani ed esteri, ma anche perché può dare una forte accelerazione al processo di ottimizzazione della catena logistica, favorendo una maggiore collaborazione ed integrazione operativa fra i vari attori logistici regionali. In questo quadro, viene naturalmente esaltata – forse si dovrebbe dire più propriamente riscoperta – la funzione retroportuale degli interporti campani.

**Gli interporti** (insieme a tutti i porti che fanno riferimento alla ADSP Tirreno Centrale) sono la spina dorsale della ZES, non solo e non tanto per il dettato normativo, ma per il ruolo effettivo e potenziale nello sviluppo della economia della regione.

**Oggi gli** interporti vanno considerati sotto una prospettiva nuova: non più quali mere infrastrutture materiali (immobili) per l'ovvio ruolo nella catena logistica, ma soprattutto in quanto infrastrutture immateriali, come poli di generazione di benefici di agglomerazione e contaminazione (informazioni, competenze ed altro).

**Questo mix di** componenti materiali/immateriali determina la naturale evoluzione degli interporti verso un modello di business park, dove convivono logistica tradizionale, modelli di business ibridi (logistica/industria), light industrial e filiere industriali (in via selettiva).



**Gli interporti-Business** Park devono integrarsi e coordinarsi con i poli portuali da numerosi punti di vista, in primis collaborando per ottimizzare i trasporti, (lato privato : bassi costi, affidabilità tempistica, ecc.; lato pubblico: riduzione inquinamento, contenimento dei costi di congestione, ecc.), così anche per assicurare servizi efficienti.

Un caso esemplificativo è costituito dalle opportunità dell'evoluzione dei servizi doganali, con l'implementazione di un "corridoio controllato 2.0" e/o di un "fast corridor".



L'Interporto di Nola

**Lo sviluppo di** un sistema logistico-intermodale integrato è prioritario per la crescita di un interporto-Business Park. In questa prospettiva è essenziale, nel rapporto porti-interporti, sviluppare forme di collaborazione "intensiva" con i principali operatori portuali per creare un vero e proprio network logistico regionale, che renda possibile trasferire le merci tra i porti e gli interporti, con lo sdoganamento in questi ultimi.

**Il rapporto porti-interporti**, tenuto conto della comune matrice di infrastrutture di interesse pubblico e di pivot della Zes, va anche coltivato, e in Campania ciò è già una realtà, sul piano della interlocuzione con i diversi stakeholder per favorire, in coordinamento con le strutture associative rilevanti, le necessarie misure in tema di fiscalità (per esempio superare l'attuale esclusione degli operatori logistici da taluni importanti benefici fiscali) e semplificazioni regolamentari/normative.



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



## :: L'opinione

### ASSOPORTI INCONTRA INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS SI È DISCUSO DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO E DELLE CONDIZIONI PER IL SUO SVILUPPO

di Marina Tevini

Segretario Generale  
The International Propeller Clubs

Il "The International Propeller Clubs" ha organizzato, lunedì 17 febbraio 2020, un incontro tecnico nella sede di Assoport per discutere l'andamento della portualità italiana nel Mediterraneo e lo stato dell'arte delle ZES/ZLS.

All'incontro hanno partecipato i Presidenti dei Propeller Clubs, i Presidenti delle AdSP Italiani, i rappresentanti delle Associazioni di categoria e l'Amm. Ispettore Capo del Comando Generale delle Capitanerie di Porto/Guardia Costiera, Giovanni Pettorino.

Il presidente di Assoport Daniele Rossi ha sottolineato il momento difficile nel quale si trovano tutte le AdSP, con un futuro incerto e ricco di grandi sfide, che richiedono un efficace dialogo con le istituzioni per poter essere affrontate al meglio. Istituzioni. Ha ribadito che non sempre supportano adeguatamente le AdSP e gli operatori portuali italiani, nonostante il peso rilevante che rivestono la portualità e la logistica per l'economia del Paese (3% del PIL).

Il Presidente dell'International Propeller Clubs Umberto Masucci ha rimarcato come il Club da lui presieduto sia inclusivo e che, per la sua natura super partes, sia la sede ideale per condividere idee e proposte di tutto il cluster marittimo, onde realizzare un'unità di intenti in grado di portare la portualità italiana a ricoprire un ruolo fondamentale nel Mediterraneo.



L'Amm. Ispettore Capo Giovanni Pettorino ha posto l'accento sulla complessità della nostra legislazione, aspetto che ne rende spesso difficoltosa l'applicazione. Pettorino ha ricordato inoltre la lentezza endemica dell'Italia nel recepimento delle direttive europee, con conseguenti difficoltà e vuoti normativi quali ad esempio la mancanza di una regolamentazione sulle concessioni. E' forte, pertanto, la necessità di semplificare ed integrare le normative vigenti per consentire lo sviluppo della nostra portualità e della nostra logistica.

Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy Dept. Di SRM/Banca Intesa, oltre che voce scientifica del Propeller Nazionale, ha illustrato le dinamiche e le prospettive dei porti italiani nel Mediterraneo. Panaro ha posto in rilievo come la movimentazione dei container sia cresciuta in tutte le aree del mondo e particolarmente nel Mediterraneo. Il Canale di Suez ha superato il miliardo di tonnellate in transito, con le sue meganavi e le petroliere.

Si prospetta ora una nuova rotta, quella Artica, ma non è chiaro, se sarà un'opportunità favorevole ai traffici, viste le molte problematiche che pone, sia di costo sia ambientali, oltre al fatto che si dovrà navigare in territorio russo.

Altro punto rilevante, toccato da Panaro, è stato il focus sulla situazione attuale delle Zone Economiche Speciali (ZES). Le Free Zone nel mondo hanno coinvolto quasi 150 paesi ed impiegano tra i 90 ed i 100 milioni di lavoratori diretti. In Italia sono 8 le ZES introdotte nelle regioni del Mezzogiorno oltre ad una zona logistica semplificata a Genova.

In Abruzzo, Sicilia Occidentale e Sicilia Orientale si è alla fase iniziale, in Puglia/Molise manca il comitato di indirizzo completo, la ZES Jonica (Puglia/Basilicata).

La ZES Calabria e la ZES Campania sono pronte a partire, la ZES Sardegna è mancante del DPCM firmato e del Comitato di indirizzo completo. Ad oggi si registrano problematiche per la definizione delle aeree, non decollano gli incentivi burocratici, non si conoscono i dati sul credito di imposta e, soprattutto, non è noto quale sarà l'impatto sul traffico portuale. Resta da vedere se il problema sarà risolto dai commissari nominati dal Governo e se essi avranno poteri speciali per far decollare le ZES.



Il canale di Suez

Ivano Russo, Direttore Generale di Confetra, ha affermato che per far decollare i porti italiani si dovrà modificare il titolo V della Costituzione (Autonomia delle Regioni); solo così si potrà ripartire, sempre lavorando nell'alveo dei parametri legislativi.

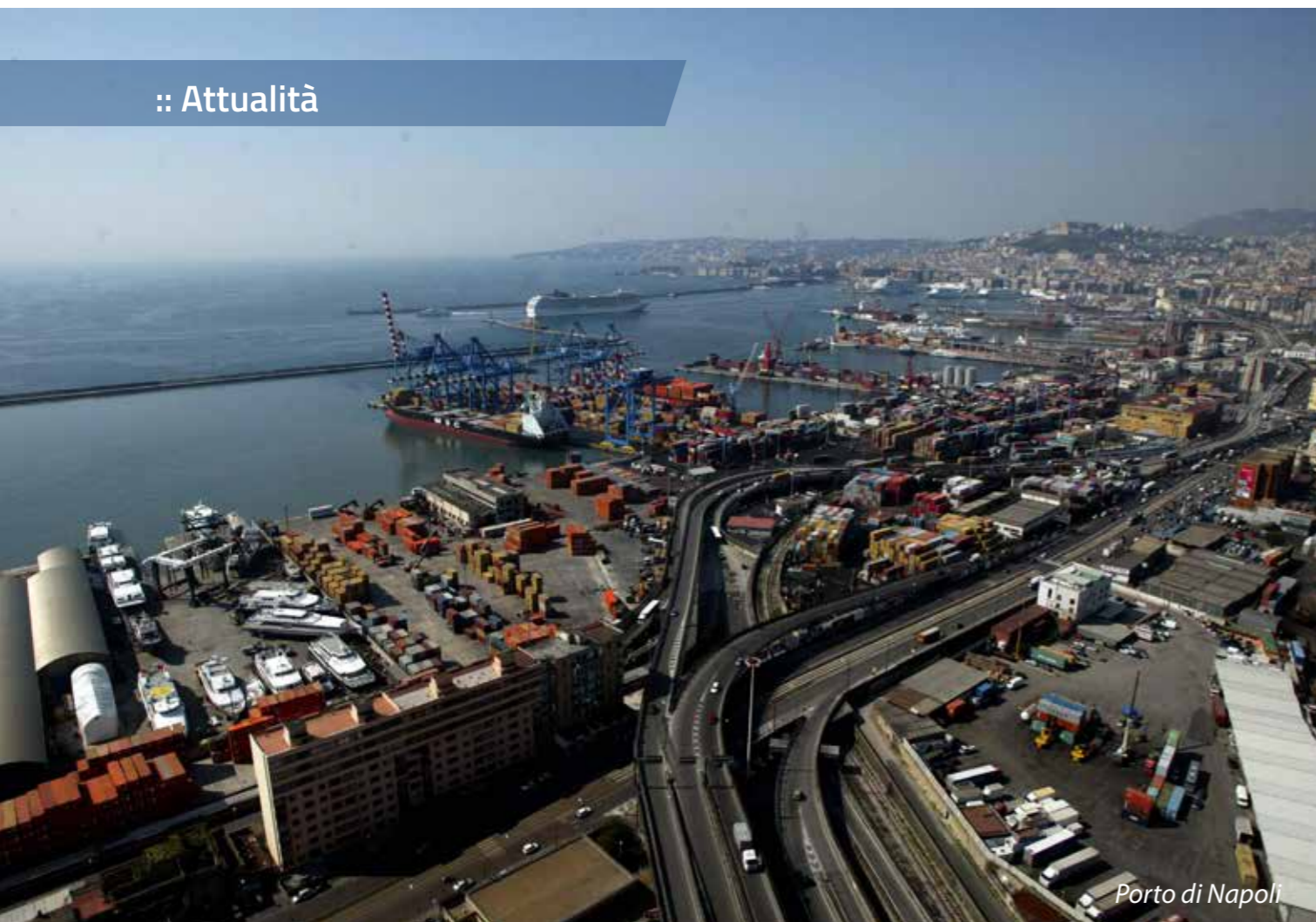
Fabrizio Zerbini, Vice Presidente Propeller Clubs e terminalista triestino, ha sottolineato come la rotta artica non dovrebbe essere una preoccupazione per il traffico nel Mediterraneo in quanto non sarà utilizzata da compagnie quali MSC e CMA CGM per le note ragioni ambientaliste. Ha voluto poi ricordare la peculiarità del porto di Trieste, porto franco internazionale, i cui collegamenti ferroviari con l'Est lo portano ad essere un hub di alto interesse per l'interscambio terra -mare nel mercato del Centro-Est europeo.

In conclusione il Presidente Masucci ha chiesto al Presidente di Assoport Rossi e all'Amm. Ispettore Capo G. Pettorino di incontrarsi per formulare alcune proposte sintetiche in tema di semplificazione da portare al Governo, ribadendo naturalmente la disponibilità di tutto il Cluster marittimo a fornire ogni aiuto possibile.



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

:: Attualità



## Lavori di manutenzione stradale nell'area portuale: il punto della situazione

In programma i lavori stradali per collegare il porto alla Darsena di Levante

di Claudia Ambrosino

**Sono iniziati i lavori di rifacimento del manto stradale nello scalo partenopeo.** Uno degli interventi più attesi. All'interno dello scalo, infatti, transitano ogni giorno mezzi pesanti in ingresso e in uscita per la movimentazione della merce, assieme a auto private.

**I lavori, dell'importo** di circa 630 mila euro, sono cominciati ad inizio febbraio 2020. Riguardano il rifacimento del manto stradale nell'area compresa tra Varco S. Erasmo e Varco Bausan.



**Una prima parte dei lavori ha interessato,** a fine ottobre 2019, la rotonda adiacente al Varco Carmine (ingresso dell'area doganale del Porto di Napoli).

**L'opera attualmente in corso** a partire dal Varco S'Erasmus, consiste nel rifacimento, non solo del manto stradale, ma anche delle fondamenta della strada. I lavori prevedono anche il posizionamento di una nuova segnaletica.

**Per ridurre il più possibile** i disagi per gli utenti del porto, l'impresa aggiudicatrice dell'appalto, è impegnata anche nei giorni di sabato e domenica.

**La circolazione è assicurata,** nelle aree interessate dai lavori, in ingresso dall'autostrada verso il porto, mentre l'uscita avviene al Varco S. Erasmo.

**Sono in programma ulteriori lavori di manutenzione** stradale nel porto di Napoli. Si tratta della realizzazione di un nuovo collegamento tra lo scalo e la Darsena di Levante. I lavori dovrebbero partire a luglio 2020.

**E' un'opera** di grande importanza per il porto perché lo metterà in diretta comunicazione, a partire da Varco Bausan, con il nuovo Terminal di Levante, destinato al traffico container.

**Attualmente il collegamento** avviene, una volta usciti dal Varco Bausan, attraversando un tratto di via S. Giovanni a Teduccio. L'obiettivo è bypassare la zona cittadina per connettere il porto al Terminal. Il costo dell'opera, tra progetto e lavori, si aggira intorno ai 15 milioni di euro.



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

:: Brevi notizie



## PORTO APERTO 2020 IN PROGRAMMA DALL'8 AL 10 MAGGIO

Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia

**Quarta edizione di Porto Aperto.** Quest'anno si terrà nei porti del sistema portuale campano da venerdì 8 a domenica 10 maggio. L'inizio sarà nel porto di Castellammare di Stabia, venerdì 8 maggio, a seguire sabato 9 nel porto di Salerno, per concludersi domenica 10 maggio nel porto di Napoli.

**Il programma 2020** prevede innumerevoli novità. Oltre alle visite via mare dei porti, diversi saranno i momenti di musica, di intrattenimento non solo per gli adulti, ma anche per i bambini.

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



:: Brevi notizie



## INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS:

22 al 25 Novembre 2020

**L' International Propeller Clubs** sarà a Dubai per la prossima missione all'estero dal 22 al 25 Novembre 2020.

**Sarà l'occasione** per visitare l'Expo "Connecting minds, creating the future", che ha come scopo quello di costruire partenariati e ispirare idee che forgeranno il mondo di domani; i temi dell' opportunità, mobilità e sostenibilità saranno i pilastri chiave dell'edizione dell' Expo di quest'anno.

**La missione** dell'International Propeller Clubs a Dubai sarà, inoltre, l'occasione per realizzare nuovi scambi con il cluster marittimo e con le istituzioni locali, con le visite al porto ed alla free zone.

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

