



## PORTI CAMPANI IN RETE

Collegati al nostro sito con il codice QR

:: Intervista

**VITO GRASSI, BENE  
PIANO SUD 2030,  
MA METODO  
VA ESTESO  
ALL'INTERO PAESE**



:: Attualità

**"STELLA MARIS" UNA STORIA, INIZIATA NEL 1922,  
CHE CONTINUA NEL PORTO DI NAPOLI E NEL MONDO**



:: Quattro domande a ...

**ASSOAGENTI, IL PRESIDENTE ANDREA MASTELLONE  
"MANCA UNA VISIONE DI SISTEMA"**



:: Approfondimenti in pillole

**PUNTO DEBOLE DI NAPOLI È STATO IL DISTACCO  
TRA CITTÀ E CLUSTER MARITTIMO**



:: L'opinione

**IL TRASPORTO MARITTIMO INTERNAZIONALE  
E L'IMPATTO DELL'EPIDEMIA DA COVID-19**



## SOMMARIO

L'House Organ di luglio e agosto ospita in apertura l'intervista al neo Vice Presidente di Confindustria, Vito Grassi, di Emilia Leonetti. L'associazione "Stella Maris" nel breve racconto del Direttore di "Porti Campani in Rete". Nella rubrica "Quattro domande a", Andrea Mastellone, Presidente Assoagenti Napoli, espone il suo punto di vista sulla situazione dei porti campani, sulla richiesta di sostegno al comparto marittimo, con una piccola incursione sull'attuazione della riforma "Delrio". Massimo Clemente, componente del Comitato di Gestione, in "Approfondimenti in pillole", affronta il complesso tema dell'integrazione porto-città. Segue, ne "L'Opinione", un' interessante analisi del settore marittimo a seguito della pandemia di Alessandro Panaro, Direttore SRM. Chiude il numero doppio, una scheda sullo stato delle opere in corso nei porti di Napoli e Salerno.

## :: L'intervista



*Vice Presidente di Confindustria Vito Grassi*

# VITO GRASSI, BENE PIANO SUD 2030, MA METODO VA ESTESO ALL'INTERO PAESE

Il Vice Presidente di Confindustria richiama il Governo a varare riforme indifferibili

di Emilia Leonetti

**Vito Grassi** è stato nominato Vice Presidente di Confindustria con delega alle Regioni e alla Coesione Territoriale. Incarico di notevole rilievo per le innumerevoli questioni aperte, dal tema dell'autonomia differenziata, a quello delle differenze territoriali, all'urgenza di un generale allineamento del Paese sull'innovazione, non solo delle imprese. Temi che chiamano in causa il Governo e la capacità di pianificare e realizzare interventi infrastrutturali ma anche riforme, come le definisce il Vice Presidente nella nostra intervista, "indifferibili". Un nuovo clima si respira a Viale Dell'Astronomia, inaugurato dal neo Presidente Carlo Bonomi, e che Vito Grassi, per carattere, esperienza professionale, capacità, condivide come testimonia l'intervista rilasciata al nostro giornale.

**Partiamo dalla sua nomina a Vice Presidente di Confindustria con delega alle Regioni e alla Coesione Territoriale, quali sono i punti che caratterizzeranno il suo ruolo? Mi riferisco in particolare al gap infrastrutturale e economico che separa le Regioni del Nord Italia da quelle del Sud e alle scelte che dovranno favorire la "coesione territoriale" non solo nord-sud ma all'interno delle stesse aree meridionali.**

*"Una partita strategica per il Paese è senza dubbio quella relativa all'impostazione e all'avvio del nuovo ciclo 2021-2027 della politica di coesione europea, della programmazione del Fondo di sviluppo e coesione e della attuazione del Piano Sud 2030. In questa direzione dovremo valorizzare sia la capacità progettuale delle rappresentanze regionali di Confindustria, sia assicurare un efficace coordinamento tra livello nazionale e regionale per far sì che la nostra azione sia frutto di una sintesi efficace delle istanze provenienti dai vari territori. Sono convinto che la coesione territoriale si rafforza se le politiche di sviluppo, anche quelle che promuovono il recupero di divari territoriali, siano espressione di una visione unitaria, declinata in un piano di crescita complessiva del Paese".*

**Il Ministro Giuseppe Provenzano ha prima del lockdown presentato un piano per il Sud al 2030 che prevede un investimento di 123 miliardi. Stabilisce 5 obiettivi da raggiungere: un piano per i giovani (formazione/edilizia scolastica); un piano per connettere e includere (mobilità-logistica); un piano per un'economia ecologica; innovazione (ricerca/industria); un Sud aperto al Mar Mediterraneo (porti). Cosa ne pensa? Sono azioni che intende condividere,**

**supportare nella sua veste di Responsabile per la Coesione Territoriale e per le Regioni?**

*"Non solo ci ritroviamo nelle opzioni strategiche indicate dal Piano, ma abbiamo contribuito a definirle, visto che il Ministro, e di questo gli si deve dare atto, ha fatto precedere alla stesura un confronto costruttivo con le parti sociali. Un dialogo che è continuato poi, a piano approvato, in pieno periodo di lockdown. La nostra preoccupazione, se mai, è che questo strumento di programmazione diventi nei fatti un punto di riferimento per tutto il Governo. Lo vedremo nelle prossime settimane, basterà verificare se alcuni punti fondamentali, come ad esempio il rispetto della clausola di destinare almeno il 34% degli investimenti pubblici al Mezzogiorno, verranno applicati".*

**Il Presidente di Confindustria Carlo Bonomi in una recente intervista ha sottolineato che "serve una strategia, una visione, un'idea di quale Paese vogliamo costruire". Ha aggiunto che, in linea con il Governatore Ignazio Visco, bisogna puntare sulla crescita investendo in infrastrutture, nell'innovazione e nella ricerca... La "ricetta Provenzano" è, dunque, in linea con la visione di Confindustria? E' per voi sufficiente per recuperare il gap, le disuguaglianze, le differenze non solo Nord-Sud, ma anche tra centro e periferia delle città? Cosa propone?**

*"Il Presidente Bonomi ha sottolineato la necessità di una svolta. Il Governo ha una opportunità storica, può disporre di risorse molto superiori a quelle degli esecutivi che l'hanno preceduto. In questo senso, nella tragedia, la pandemia ha determinato una sorta di rivoluzione, in particolar modo per la rimozione di vincoli europei che sembravano montagne*



*insormontabili e che invece sono crollati sotto la pressione di un'emergenza mondiale.*

*Se era plausibile che il Governo si limitasse a sostenere l'economia con sostegni e assistenza nella cosiddetta fase 1, ora è venuto il tempo di procedere a riforme non più differibili, se si vuole salvare il Paese da un dramma sociale ancora più grave di quello luttuoso vissuto a livello sanitario. Il Piano Sud 2030, in questo scenario, è una tessera importante di un puzzle che si completa soltanto estendendone il metodo (quello di una seria pianificazione pluriennale) all'intero Paese."*

**E' di questi giorni la presentazione da parte dei parlamentari meridionali di "DEM" di una proposta di legge per prevedere un regime fiscale vantaggioso ( riduzione Irpef e Ires) per imprese e/o società che si insediano in aree ZES del Sud. Le faccio questa domanda perché le ZES, come quella campana, sono in una fase di stallo e perché in questi mesi sono emerse diverse proposte: il Ministro Provenzano, ad esempio, propone la nomina di Commissari, insieme alla semplificazione amministrativa; l'ex Ministro Claudio De Vincenti sostiene che sarebbe meglio un Commissario unico a livello nazionale e al contempo fissare tempi ristretti espliciti per ognuna delle procedure. Cosa ne pensa? Come si esce da quest'impasse?**

*"Nessun imprenditore può criticare una proposta che tende ad ampliare dei vantaggi fiscali. Faccio tuttavia presente che le Zes sono in teoria già parzialmente operative, nel senso che sono fruibili i crediti d'imposta già previsti. Quello che manca è la cosa più importante: la semplificazione amministrativa. Che a questo traguardo si pervenga con un commissario unico o con più commissari non importa, purché il risultato vada nella direzione auspicata. D'altra parte il problema della sburocratizzazione investe la pubblica amministrazione nel suo complesso, e quindi va risolto radicalmente con la grande riforma prospettata dal Governo con il decreto semplificazione. Accelerare*

*tempi e snellire procedure consentirebbe del resto di realizzare opere fondamentali per il decollo delle Zone economiche speciali, come i raccordi tra i porti e gli altri snodi della viabilità ferroviaria e stradale."*

**Presidente Grassi, Confindustria come si pone nei confronti della decisione del Presidente del Consiglio Conte, di indire gli "Stati Generali dell'Economia"?**

*"Abbiamo fornito un contributo di proposte, augurandoci che da questa assise si uscisse finalmente con la svolta riformatrice reclamata da operatori economici, forze sociali, cittadini tout court. La questione non è se porsi a favore o contro iniziative quali la task force coordinata da Vittorio Colao o i più enfatizzati Stati Generali, la questione è se queste iniziative producano o meno gli esiti sperati. Lo verificheremo in questi prossimi giorni."*

**Lei è stato sino a poche settimane fa, Presidente dell'Unione degli Industriali di Napoli e provincia, vorrei un suo parere sul recente studio di Anci-Cerved che prevede, nel biennio 2020-2022 una perdita del 90% dell'economia locale, in termini di fatturato tra i 15 e i 20 miliardi in meno. Come ritiene si debba affrontare la crisi post pandemia?**

*"Dobbiamo promuovere le condizioni della ripresa economica. Per farlo bisogna puntare sui fattori della crescita, a cominciare dall'innovazione, favorendo ad esempio la formazione di profili professionali capaci di abilitare i processi di digitalizzazione delle nostre aziende. Ma Napoli, come il Sud in genere, hanno bisogno anche di infrastrutture efficienti e integrate in una logica di sistema, cosa che, nell'epoca della connessione, significa 'dialoganti fra loro'. Più in generale, il Sud sconta un gap clamoroso su fronti fondamentali come il trasporto e in particolare l'alta velocità. Il rilancio dell'investimento pubblico, in tal senso, è una condizione ineludibile per lo sviluppo del Mezzogiorno e, di conseguenza, dell'intero Paese."*



*Vice Presidente di Confindustria Vito Grassi*

:: Attualità

## “STELLA MARIS” UNA STORIA, INIZIATA NEL 1922, CHE CONTINUA NEL PORTO DI NAPOLI E NEL MONDO

L'impegno di volontari e religiosi per assistere marinai di ogni nazionalità e fede

di Emilia Leonetti

“La cappellina”, così la chiamano gli uomini addetti al controllo dell'area crocieristica dello scalo partenopeo. D'altronde la stanza, posta accanto alla sede della polizia, sotto la galleria della Stazione Marittima, è una piccola cappella.

**Sconosciuta** ai più, perché una grande porta in ferro chiude l'accesso e impedisce, a chi non ne conosce l'esistenza, di capire che, oltre la porta, c'è un luogo di culto e che, entrando e percorrendo il corridoio sino all'altare, sulla destra, un'altra stanza, cieca, accoglie i marinai di passaggio nel porto di Napoli su navi da crociera e mercantili.

**Stella Maris** è il nome dell'associazione nata per sostenere e aiutare gli uomini di mare nei loro brevi soggiorni nei porti, costituita da volontari e guidata da un cappellano. In Campania sono attive ben quattro “Stella Maris”: Napoli, Salerno, Ischia e Torre del Greco. Quella di Napoli, la “cappellina”, è guidata da don Sabatino Perna, insieme al Diacono Eugenio Capezzuto e a Giovanni Santilli, Presidente dell'associazione.

**Sono operativi**, all'interno dello scalo, dal 2010. Prima la sede era l'antica chiesa di Porto Salvo, da tempo in corso di ristrutturazione. Bisogna, infatti, considerare che si tratta di un'attività pastorale, che si è, sin dal suo sorgere nel 1922 a Glasgow, sviluppata sotto l'egida della Chiesa Cattolica e testimoniata dalla scelta del nome dell'associazione che si rifà ad uno dei più antichi titoli attribuiti alla Vergine Maria, appunto Stella del Mare.

**Don Sabatino Perna** è un giovane parroco di Polena Trocchia, da circa quattro anni cappellano di Stella Maris, scelto dal Vescovo di Napoli anche per i suoi trascorsi marittimi. Per 12 anni è stato cappellano sulle navi da crociera. Ogni domenica, alle 8.30, celebra la messa nella cappella, lì sotto la galleria della Stazione Marittima.



Sede Stella Maris Napoli

**Ma l'impegno è**, prima che religioso, umano. L'associazione è nata e vive per offrire aiuto materiale e spirituale, solidarietà agli uomini che girano il mondo sulle navi, spesso lontani da casa e dagli affetti per mesi e mesi. Per questo, ogni volta, che toccano terra possono trovare ascolto nei volontari e nei preti che a Napoli, come a Genova, a Trieste e in tante altre città portuali italiane e del mondo, occupano spazi a loro dedicati.

**L'attività**, come spiegano Don Sabatino Perna e il Diacono Eugenio Capezzuto, si può suddividere in due momenti: l'accoglienza a terra nella sede dell'associazione e a bordo della nave dove, talvolta si officia la messa, più frequentemente si incontra l'equipaggio per raccogliere le eventuali richieste o semplicemente per uno scambio verbale.





*Padre Sabatino Perna con Diacono Eugenio Capezzuto*



*Sede Stella Maris Napoli*

**“Devo ammettere**– spiega Don Sabatino Perna- che, in altri porti, c’è una maggiore attenzione nei nostri confronti e soprattutto della missione cui siamo dedicati. Nel porto di Napoli c’è una certa difficoltà a far passare l’idea che l’accoglienza è un valore da sostenere. La Curia di Napoli ci sostiene. In questi anni abbiamo attrezzato il nostro spazio con pc, stampanti, tv anche per entrare più facilmente in contatto con le navi e il loro equipaggio, ma la burocrazia spesso frena il nostro impegno. Mi riferisco alla possibilità di salire a bordo e agli innumerevoli permessi richiesti. A questo si è aggiunto che dovremo spostarci e abbandonare lo spazio che con sacrificio abbiamo attrezzato. Siamo in attesa. Mi auguro che l’Autorità Portuale ci convochi, quanto prima, per definire il nostro spostamento.”

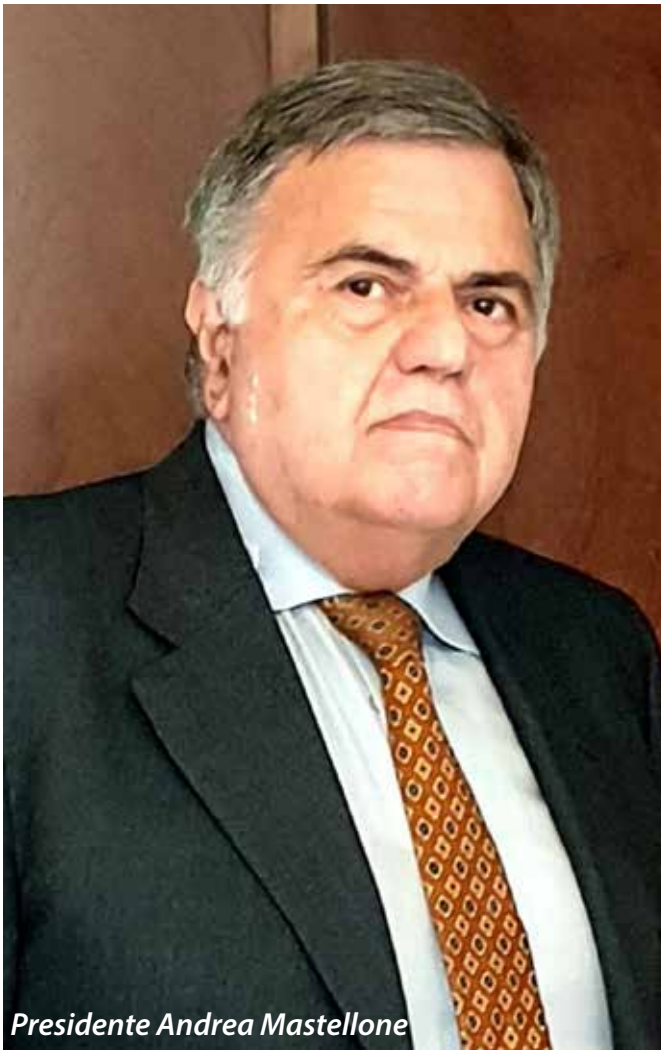
**Nell’attesa**, come sottolinea Eugenio Capezzuto, l’associazione continua ad essere punto di riferimento per i marinai di qualunque nazionalità e religione. “La nostra- dice- è una storia antica che nasce in Scozia e che si è propagata nel mondo. Oggi sono 300 i porti, nel mondo, sedi di “Stella Maris”. La nostra forza è data, non solo dall’attività che svolgiamo, ma anche dalla rete che abbiamo creato tra tutte le associazioni e con cui condividiamo impegno, iniziative, e con cui periodicamente ci incontriamo.”

:: Quattro domande a...

## ASSOAGENTI, IL PRESIDENTE ANDREA MASTELLONE "MANCA UNA VISIONE DI SISTEMA"

Riforma portuale del 2016: un' incompiuta. Manca un piano coerente di investimenti nei porti

di Emilia Leonetti



Presidente Andrea Mastellone

**Presidente Andrea Mastellone partiamo dalla situazione del comparto marittimo campano. I dati dei primi mesi del 2020 segnano valori negativi, nel settore crocieristico -100%, in quello passeggeri - 58,52%, va meglio nel settore del traffico container con un -2,37% e merci -13,82%. Come Presidente degli Agenti Marittimi di Napoli come valuta i dati e come, a suo parere, andrebbe affrontata la crisi.**

*"E' evidente che la maggiore flessione si registra nel settore crocieristico. Napoli è un porto che a regime realizzava 1.300.000 crocieristi.*

*Passare da un tale dato a zero è un colpo gravissimo. La stessa cosa vale per i traffici ro-ro a corto raggio verso le isole che hanno subito una flessione considerevole. Le merci si sono difese in considerazione del fatto che buona parte della filiera industriale è indirizzata verso l'agro-alimentare. Questo ha favorito una continuità di importazione di materie prime come granaglie e suoi derivati. Per quanto invece riguarda la movimentazione delle merci, traffico container, l'esportazione di prodotti alimentari ha registrato numeri in leggera crescita.*

*Il settore che ha risentito maggiormente è stato quello dell'importazione di manufatti dall'Estremo Oriente. A febbraio la Cina era uscita dal periodo dedicato alle festività del Capodanno e si apprestava a riprendere a pieno ritmo la produzione mentre l'Europa entrava nella crisi dovuta al Covid-19. Gli ordini d'acquisto si sono così ridotti cospicuamente e questo ha comportato il dimezzamento delle partenze dalla Cina verso l'Europa per compensare il crollo della domande di trasporto (blank sailings).*

*Gli arrivi in Italia e in Europa si sono ridotti di un 30% (importazione dall'Estremo Oriente). Infine per gli altri manufatti, non containerizzati, devo dire che i terminal multipurpose di Napoli e Salerno, non hanno subito significative flessioni di carico. Anche il traffico dei prodotti petroliferi raffinati ha sostanzialmente mantenuto le posizioni. In conclusione il sistema portuale campano nel traffico merci ha retto, meglio di altri sistemi portuali italiani."*

**Nel complesso i porti di Napoli e Salerno hanno reagito bene alla crisi, a questo punto, dunque, in una fase che definiamo di ripresa, quali iniziative, a suo parere, dovrebbero essere adottate?**



*La fase della ripresa per un'economia come quella della Campania che vive soprattutto di turismo, di commercio e della filiera agroalimentare deve puntare a far ripartire in tempi brevi il turismo. Così si riavvierà anche l'intero indotto ad esso collegato e la ricaduta positiva sull'intera economia della regione sarà evidente. Il turismo, è bene ricordarlo rappresenta il 15 % del nostro PIL, circa 250 miliardi di euro a livello nazionale."*

**Soffermiamoci sull'azione dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale. L'Autorità ha da qualche settimana avviato il confronto con gli operatori di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, per valutare insieme le criticità e capire in che modo sostenere il comparto anche verso il Governo e le scelte che sta adottando nei confronti dei diversi settori dell'economia. Qual è la situazione? Come sta procedendo il confronto e quali le principali richieste?**

*"Gli operatori del nostro sistema, come gli operatori degli altri scali italiani, chiedono un annullamento degli oneri concessori riferiti al 2020. E' indubbio che, per poter aderire a tale richiesta, c'è bisogno di una normativa nazionale. Non è, infatti, concepibile che ogni Autorità Portuale adotti un proprio comportamento. Ci vogliono delle linee guida nazionali applicabili in maniera uguale ed omogenea a tutte le AdSP. Penso che dovrà essere una cancellazione riferita all'effettivo calo di traffico registrato. Il tavolo serve a raccogliere i numeri, comprendere quali sono i terminal che hanno sofferto maggiormente e decidere in che modo portare le istanze dei porti campani a livello nazionale."*

**Veniamo ora alla proposta emersa, a seguito del lockdown, di destinare i terminal crocieristici ad attività culturali, in generale ripensando la loro funzione e aprendoli alla fruizione da parte dei cittadini. Cosa ne pensa anche in considerazione di quanto affermato da Lei prima e cioè che il settore più colpito è quello delle crociere? Soprattutto in che modo secondo Lei bisognerebbe muoversi nei confronti del Comune, della Sovrintendenza?**

*"Concordo con quanto proposto, tra gli altri da*

*Tomaso Cognolato, Ad della società che gestisce la Stazione Marittima del porto di Napoli. Sono convinto che la Stazione Marittima e le attività commerciali ad essa collegate devono essere aperte alla città. Non possono sopravvivere contando, esclusivamente, sull'apporto del traffico crocieristico.*

*Il problema è come far arrivare la città alla Stazione Marittima. Auspichiamo che l'apertura della stazione della linea 1 della metropolitana di Piazza Municipio avvenga in tempi brevi. Collegherà la città al waterfront e dunque alla Stazione Marittima. L'apertura della stazione, ma anche la tanto discussa apertura del molo San Vincenzo sostenuta dal Comune di Napoli, rappresenteranno l'occasione, che tanti di noi attendono, di integrare la città con il porto e renderlo uno spazio vivo per i cittadini di Napoli."*

**L'ultima domanda la vorrei riservare al suo ruolo di Presidente degli Agenti Marittimi di Napoli. Qual è il suo programma?**

*"Il nostro compito è rappresentare gli armatori e, in particolare nel campo del traffico delle merci, fungere da consulenti. Dobbiamo, infatti, suggerire all'armatore le tendenze commerciali del territorio in modo da poterlo indirizzare nelle scelte. A questo aggiungo che lavorerò per rinsaldare i legami tra i componenti della categoria che è stata toccata, come le altre, dalla crisi e collaborare con le altre categorie del cluster marittimo per condividere le problematiche. Vorrei, però, sottolineare un aspetto della legge di riforma del 2016 anche se non c'entra con la sua domanda..."*

**Prego dica, qual è l'aspetto della legge del 2016 che l'ha colpita e perché?**

*"La cabina di regia, che la legge aveva previsto e che avrebbe dovuto rappresentare il luogo delle scelte su scala nazionale, definendo anche in che modo investire, dove, in quali infrastrutture. Dico "avrebbe", perché purtroppo non è stata mai attivata. Il risultato è che manca un coerente piano di investimenti infrastrutturali nei nostri porti. Proliferano invece i doppioni, soprattutto permangono scelte scollegate da una visione di sistema."*

:: Approfondimenti in pillole

## PUNTO DEBOLE DI NAPOLI È STATO IL DISTACCO TRA CITTÀ E CLUSTER MARITTIMO

L'integrazione secondo Massimo Clemente urbanista e membro Comitato di Gestione

di Emilia Leonetti

E' stata una conversazione ricca di spunti interessanti su uno dei temi cruciali per le città portuali: il processo di integrazione che a Napoli, a differenza di altre città, non è ancora concluso per ragioni culturali ma anche per le difficoltà incontrate nell'avviare e realizzare le opere di trasformazione del waterfront portuale. Massimo Clemente è un urbanista, Direttore del CNR-IRISS di Napoli, studioso e ricercatore nel campo delle dinamiche legate alle relazioni porto-città.

Ci incontriamo, in periodo post Covid19, in uno spazio all'aperto per un'intervista sui temi a Lui più cari e che lo hanno condotto, nel tempo, a entrare in contatto stretto con il cluster marittimo non solo campano e poi ad essere designato dal Sindaco rappresentante della Città Metropolitana in seno al Comitato di Gestione dell'AdSP Mar Tirreno Centrale.

**Partiamo dal disegno di legge urbanistica predisposto dalla Giunta Regionale e che contiene un articolo sulla copianificazione porto-città. Può spiegare di cosa si tratta? Quali novità introduce per la città e per i suoi porti?**

*"Il disegno di legge regionale può rappresentare un passaggio importante per la nostra città e per il nostro sistema portuale grazie all'articolo proposto dall'Autorità di Sistema Portuale che prevede la copianificazione per le aree d'interazione porto-città. Si tratta, da un lato, di quelle aree interne al porto ma in stretto legame urbanistico con la città e non necessariamente funzionali alle attività portuali e, dall'altro lato, di quelle aree esterne al perimetro portuale ma funzionali alle attività marittime come, ad esempio, le aree di stoccaggio dei container.*

*Le aree d'interazione porto-città sono storicamente afflitte da un conflitto di competenza urbanistica che vede contrapporsi la pianificazione comunale e la pianificazione portuale. Il disegno di legge prevede la copianificazione su iniziativa della Regione sia per le aree d'interazione porto-città interne sia per quelle esterne al porto. La copianificazione coinvolge il Comune e l'AdSP con priorità di uno dei due soggetti in funzione della prevalenza funzionale. In realtà, si tratta dell'attuazione*



Massimo Clemente

*delle previsioni nazionali contenute nella legge 84/94 modificata nel 2016 che aveva in nuce già delineato il percorso legislativo affidato alle Regioni anche se solo la Campania si sta attivando.*

*La copianificazione è un'opportunità per situazioni come quella degli ex Magazzini Generali, da anni interessati da proposte di valorizzazione con diverse destinazioni d'uso ipotizzate, sino ad ora con un niente di fatto. Se venisse approvata la Legge Regionale, la scelta delle funzioni e del percorso amministrativo per realizzarle sarebbe facilitata dalla copianificazione, promossa dalla Regione Campania, tra Comune di Napoli e AdSP. Potremmo essere, se la legge regionale verrà approvata, il primo porto e la prima città in Italia a realizzare la copianificazione tra Autorità, Comune e Regione nelle scelte di aree d'interazione porto-città."*

**Lei, prima di essere nominato nel Comitato di Gestione in rappresentanza della Città Metropolitana, ha ricoperto e ricopre diversi ruoli, alcuni come quello di Direttore scientifico di "Rete" (Associazione per la collaborazione tra Porti e Città), legati al settore marittimo. In questi anni quale idea ha maturato sul tema relazione porto-città? Cosa è mancato, nello scalo partenopeo, perché si realizzasse una compiuta integrazione?**

*"L'esperienza che ho vissuto certamente è ricca e variegata. Essere nato e vissuto in una città di mare come Napoli mi ha spinto, da studioso, ad osservare la città dal mare, da una prospettiva marittima. Sono entrato così in contatto*

con la comunità portuale e dello shipping, integrandomi sempre di più. Ho potuto, allora, comprendere i meccanismi profondi del rapporto mare-città-comunità portuale. Il punto debole di Napoli, in passato, è stato il distacco tra il cluster marittimo e il resto della comunità locale. Negli ultimi anni, però, grazie ad associazioni come Propeller, il legame si è rafforzato e sviluppato. Dieci-venti anni fa i due mondi erano separati. Stiamo assistendo ad una convergenza d'interessi perché si è compreso quanto il porto sia fondamentale per lo sviluppo sociale, economico e ambientale della città.

Da ricercatore ho sempre cercato di agevolare i rapporti favorendo la reciproca conoscenza e suggerendo i possibili campi di collaborazione. C'è stato, per rispondere alla sua domanda, una lentezza nel processo evolutivo che in altre città portuali come Genova è stato più rapido. I contesti storici, economici, sociali hanno determinato la più lenta integrazione tra mondo portuale e città. Ma ora siamo sulla giusta rotta."

### **Quali sono le azioni che supportano le sue affermazioni?**

"Vedo un'attenzione della politica al rapporto porto-città, che è confermata, a livello metropolitano, dalla mia nomina a componente del Comitato di Gestione. Uno studioso di urbanistica che siede nell'organismo deliberativo dell'AdSP è un segnale importante. Così come vedo segnali significativi da parte della Regione con l'articolo specifico sulla copianificazione urbanistica di cui parlavamo prima. Noto, infine, una notevole attenzione da parte degli armatori e in generale degli operatori marittimi. Vi sono sempre maggiori occasioni di confronto pubblico e di collaborazione tra gli imprenditori dei diversi settori. Si è, finalmente, compresa la potenzialità non dello scalo o della città, ma l'importanza dell'unicum porto-città come sistema complesso, chiave di sviluppo sostenibile del territorio metropolitano e regionale."

### **La realizzazione, quindi, della nuova Stazione Marittima al molo Beverello e il termine dei lavori a piazza Municipio della Linea 1 della metro, potranno ulteriormente favorire l'integrazione? Oppure l'integrazione sarà determinata anche da altre componenti?**

"Quello che sta accadendo è molto importante, un buon segnale, Mi riferisco alla costruzione della nuova Stazione Marittima al Beverello finalizzando il percorso avviato nel 2004 con il concorso di progettazione, grazie alla caparbia dell'attuale vertice dell'AdSP.

E' fondamentale che, quando vi sono dei cambi ai vertici di un Ente come l'AdSP, i progetti d'interesse per la città vadano comunque avanti, non si può cambiare la programmazione ad ogni cambio politico. Il ridisegno del waterfront deve continuare e deve essere portato a termine e questo deve essere un impegno dell'AdSP così come del Comune, della Città Metropolitana e della Regione. L'area passeggeri è, tra le aree in cui si suddivide lo scalo partenopeo, quella che ha maggiore interazione

con la città. Per questo bisogna agire sui suoi spazi e sulle architetture: il Beverello, la Stazione Marittima al molo Angioino che dovrà essere sempre più una cerniera tra la città e lo scalo, i Magazzini Generali ancora in attesa di un futuro definito, l'Immacolatella Vecchia il cui restauro è in via di conclusione, la valorizzazione del Molo San Vincenzo."

### **Molo San Vincenzo, Lei è Presidente dell'associazione "Friends of Molo San Vincenzo", da alcuni anni. Ad oggi non pare che vi siano risultati. Primo tra tutti l'apertura ai cittadini. Non siamo a conoscenza di progetti sulla più antica banchina del porto. Perché? Si muove qualcosa? O tutto continua ad essere fermo?**

"Il caso del Molo San Vincenzo è molto interessante e mi consente di aprire una riflessione più ampia sui processi di trasformazione del waterfront. I processi di trasformazione non sono rapidi in nessuna parte del mondo, tranne in pochi casi. Cito spesso il waterfront di New York, un caso emblematico, dove il processo di recupero del waterfront di Manhattan iniziò negli anni '50 con un'interrogazione al Municipio di New York sul degrado presente nelle aree portuali, cui poi si ispirò il famoso film "Fronte del porto" con Marlon Brando. Dopo circa 50 anni il processo si è finalmente concluso con il recupero dei vari moli e la loro destinazione a spazi aperti alla pubblica fruizione.

Si è arrivati al termine del percorso dopo molti anni, anche grazie anche all'associazione "Metropolitan Waterfront Alliance" a cui ci siamo ispirati per la nascita dei nostri Friends of Molo San Vincenzo.

Qual è oggi la situazione? Siamo riusciti insieme all'Università Federico II, al CNR IRISSE ad altre associazioni come VIVOANAPOLI e Sii turista della tua città, a stimolare le Istituzioni e a far partire, grazie alla volontà della Marina Militare, un tavolo di confronto, cui partecipo in rappresentanza della Città Metropolitana e dell'AdSP. Il tavolo sta verificando le convergenze su cui fondare per realizzare un percorso che porti alla passeggiata pubblica lungo il molo. Il percorso inter-istituzionale non è semplice ma l'importante è considerare ciascun attore non come fattore di complicazione ma come attore per la soluzione."

### **Per il suo lavoro Lei ha viaggiato e visitato molti scali europei e italiani. Quali differenze ha notato rispetto al nostro porto in termini sempre di integrazione e relazione con il territorio?**

"L'integrazione nasce dalla reciproca conoscenza e penso che la strada intrapresa dalla nostra AdSP sia quella giusta. Mi riferisco, in particolare, all'evento "Porto aperto" che potrebbe essere accompagnato, durante l'anno, da altre iniziative simili, organizzate in collaborazione con le università, le scuole, le associazioni, per far conoscere il porto e i portuali. Sarebbe molto bello e utile creare un "Urban-Port Center" dove si possa visitare, anche virtualmente, il porto, permettendo così ai ragazzi, ma anche agli adulti, di conoscere la bellezza e il valore dell'interazione porto-città."



:: L'opinione

## IL TRASPORTO MARITTIMO INTERNAZIONALE E L'IMPATTO DELL'EPIDEMIA DA COVID-19

Un esame delle ricadute nei principali segmenti del traffico commerciale

di Alessandro Panaro\*



*Alessandro Panaro*

**Nel 2020** si è inserita negli scenari marittimi, in misura dirimpente, la pandemia da COVID-19 che rappresenta un'interruzione senza precedenti per l'economia e il commercio mondiale, poiché la produzione e il consumo si sono ridimensionati in tutto il mondo e, naturalmente, questo sta influenzando negativamente la domanda di shipping globale per il 2020.

**La velocità** di diffusione del virus rende difficile valutare tutte le conseguenze, nessuno dei segmenti dello shipping sarà immune, tuttavia le esperienze del passato mostrano come il container e il dry siano stati i settori che maggiormente hanno avvertito le ricadute, mentre il segmento delle petroliere trarrà beneficio dalla congiuntura geopolitica che comporterà un'inondazione del greggio saudita.

**Andiamo** con una breve rassegna a vedere i vari settori marittimi secondo un Osservatorio di SRM che andamento potranno avere:

## Rinfuse liquide

**Le tensioni** geopolitiche che nel marzo 2020 hanno fatto crollare l'alleanza OPEC+, hanno successivamente spinto il mercato del trasporto di petrolio greggio su navi cisterna, con un conseguente aumento dei noli. Gli eventi che hanno seguito la crisi andranno a beneficio soprattutto dell'industria delle petroliere, riducendo i costi del carburante in generale, in un momento in cui, per effetto del forte rallentamento dell'economia dovuto all'epidemia da Covid-19, la domanda di petrolio avrebbe dovuto a sua volta seguire un trend discendente.

**Nel breve termine**, dunque domanda è influenzata positivamente poiché la rottura dell'alleanza OPEC+ ha aumentato drasticamente le esportazioni dell'Arabia Saudita.

**A più lungo termine**, per effetto dell'epidemia da Covid-19 la domanda di trasporto sia merci sia passeggeri sta diminuendo per cui la domanda mondiale di petrolio per il 2020 si prevede subirà una riduzione rispetto all'anno precedente.

**I noli per** le product tankers saranno influenzati negativamente dalla domanda sostanzialmente inferiore, anche se, in base alle stime di BIMCO, dovrebbero mantenersi per l'anno superiori ai livelli di pareggio. I noli per i vettori di petrolio greggio sono attualmente molto alti, per effetto della rottura dell'alleanza OPEC+ ma se / quando il supporto geopolitico faciliterà l'eccesso di offerta del mercato probabilmente le tariffe di trasporto diventeranno inferiori ai livelli dello scorso anno.

## Container

**Il trasporto** containerizzato è quello più legato all'andamento dell'economia per cui con volumi di domanda influenzati negativamente per l'intero anno, si stima una riduzione per il settore. In base alle previsioni della società di ricerca e analisi danese SeaIntelligence Consulting, l'impatto della pandemia di Coronavirus peserà sulle linee di trasporto marittimo di container per circa 17 milioni di TEU e sui terminal portuali per circa 80 milioni di TEU imbarcati e sbarcati. Si aspetta comunque un significativo rimbalzo dei volumi trasportati nel 2021 dopo il crollo di quest'anno.

**La società** di consulenza inglese Drewry per il 2020, vede al ribasso la stima del +3,3% di crescita fino a giungere al -0,5% in uno scenario ottimistico (con ripresa da giugno) ed a un -3% in uno scenario pessimistico (ripresa che inizia solo a fine anno) e tutte e tre le principali rotte est-west subiranno gli effetti dell'indebolimento della domanda.

## Rinfuse solide

**Il calo** della domanda che si è avuto finora impatterà sulle performance dell'intero anno, poiché la Cina, che rappresenta il 35% di tutte le importazioni di rinfuse secche, ha ridotto i suoi acquisti per effetto dell'epidemia.

**A breve termine**, la domanda dalla Cina è ancora debole, ma i dati sull'import (-4%) ed export (-17%) dei primi 2 mesi del 2020 evidenziano che il coronavirus ha avuto un impatto meno marcato sui volumi delle importazioni di quanto si potesse temere. Le principali merci rilevanti per lo shipping, tra cui carbone (+33% sui primi 2 mesi del 2019, in gran parte a causa dei carichi, che sono stati ritardati negli sdoganamenti fino a dicembre per contenere i superamenti della quota annuale di importazione di carbone), minerale di ferro (+1%) e semi di soia (+14%), sono tutte aumentate.

**Altri dati suggeriscono** che la produzione cinese di acciaio ha resistito bene a gennaio / febbraio, crescendo del 3,1% su base annua. Altri settori di rinfuse secche sono relativamente migliori.

**A medio termine**, la maggiore domanda proveniente dalla Cina, si tradurrà in una prospettiva più positiva ma moderata poiché nel frattempo l'Europa e il Nord America sono nell'epicentro della pandemia.

**A più lungo termine**, è previsto un ritorno molto graduale alla normalità.

**I noli per** le navi dry saranno influenzati negativamente dalla domanda sostanzialmente inferiore.

## Covid-19: i tre scenari Drewry sui traffici globali marittimi

				2020	2021
 <b>A   Scenario Ottimistico</b>	3° trim	Interruzione a breve termine e volatilità		1,5%	2,8%
 <b>B   Scenario Base</b>	4° trim	Crescita globale negativa / positiva borderline per il 2020		-0,5%	4,8%
 <b>C   Scenario Negativo</b>	2021	Contrazione della domanda globale di container nel 2020 e prospettiva incerta per il 2021		-3%	5,5%*

\* Se il contenimento avverrà a inizio 2021. Fonte: SRM su Drewry Maritime Research, marzo 2020



**La risposta** dei carrier è stata pronta perché hanno gestito l'emergenza al meglio, togliendo rapidamente dal mercato capacità di stiva con ripetuti blank sailing e ottenendo che le tariffe di trasporto non crollassero.

**Una conseguenza** molto evidente consta nella quantità da record di viaggi a vuoto con capacità di flotta inattiva che ha raggiunto 2,46 milioni di TEU a marzo 2020 pari al 10,6% dell'intera flotta, livello superiore a quello che si è visto sulla scia della crisi finanziaria.

**Declinando questi** scenari nel contesto italiano,

le prime stime sugli impatti del COVID-19 sulla portualità e logistica parlano di un calo sui traffici portuali per il 2020 pari al 20-25% del totale con un impatto di circa 2 milioni di TEU e 80-90 milioni di tonnellate di merci in meno.

**In base** ai dati disponibili per i primi mesi del 2020 a soffrire è anche il comparto Ro-Ro sia per l'interruzione delle autostrade del mare tra i Paesi del Mediterraneo sia per la crisi del settore automobilistico.



**A seguito** delle disposizioni delle misure per il contenimento dell'epidemia di Covid-19 le autorità portuali e gli operatori del cluster portuale si sono trovati ad affrontare l'esigenza della completa digitalizzazione delle procedure relative all'import-export.

**L'obiettivo è**, da un lato, contenere la diffusione del coronavirus all'interno del porto limitando il contatto personale tra gli operatori della catena di approvvigionamento, dall'altro, semplificare le procedure e rendere più efficiente il ciclo logistico portuale, semplificando consegna e ritiro della merce da e verso i terminal portuali.

**Quel che sembra** certo è che dopo il coronavirus l'economia non sarà più la stessa.

**Il rallentamento** della globalizzazione potrebbe essere ancora più pronunciato di quello visto dalla crisi finanziaria del 2008.

**Non si esclude** il ricorso a misure protezionistiche sempre più forti nel caso in cui le nazioni avessero bisogno di difendersi dalla vulnerabilità cui la crisi sanitaria li avrà esposti.

**Le catene** di approvvigionamento globali e regionali saranno sottoposte a revisione e mentre alcune cambieranno, alcune delle modifiche andranno a beneficio della domanda di shipping, mentre altre no.

**Un'altra sfida** dunque per il Mediterraneo, i suoi porti, il suo shipping.

## Covid-19: i tre scenari SRM su import ed export via mare, un patrimonio di 190 miliardi

			
 <b>Scenario Base</b>	<b>Giugno</b>	Volatilità, sospensione a breve termine e ripresa graduale delle attività	<b>-22%</b>
 <b>Scenario Intermedio</b>	<b>Settembre</b>	Sospensione a medio termine e ripresa a rimbalzo delle attività non core	<b>-33% / -35%</b>
 <b>Scenario Critico</b>	<b>2021</b>	Contrazione consistente delle attività	<b>-50%</b>

**Nel primo scenario il calo sarebbe di 42 mld., nel secondo di 63.**

Fonte: elaborazioni SRM

srms 

\*Direttore SRM

## OPERE IN CORSO NEI PORTI DI NAPOLI E SALERNO

I porti di Napoli e Salerno hanno, attualmente, in corso lavori per oltre 500 milioni di euro. Di seguito le schede relative ai due scali con in dettaglio le tipologie di opere in corso, l'importo dei lavori e il loro stato di attuazione.

### 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 CERNICCHIARA, 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	Lavori in corso
PROLUNGAMENTO DEL MOLO SOPRAFLUTTO E RESECAZIONE DEL TRATTO FINALE DEL MOLO DI SOTTOFLUTTO	€ 23.000.000,00	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	Servizi da riavviare
MODIFICA DELL'IMBOCCATURA MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UN PENNELLO FRANGIFLUTTI ALL'INTERNO DEL BACINO MASUCCIO SALERNITANO	€ 870.000,00	Lavori in corso
REALIZZAZIONE DI UNA SCOGLIERA DI PROTEZIONE DELLO SPECCHIO ACQUEO DI SANTA TERESA	€ 1.830.000,00	Lavori in corso
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 Validazione della Progettazione Esecutiva
<b>Totale lavori</b>	<b>€ 194.165.788,54</b>	

## 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	Stipulato contratto 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	Stipulato contratto Progettazione - 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 in fase di ultimazione
Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini.	€ 15.900.000,00	Lavori 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 di completamento riaffidati
Adeguamento e ristrutturazione banchina di levante al molo Flavio Gioia e Calata Granili	€ 15.653.000,00	In corso stipula contratto per l'esecuzione dei lavori
Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane	€ 11.500.000,00	Stipula contratto per progettazione esecutiva e direzione lavori
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Calata Beverello - connessione urbana centro storico della città	€ 17.900.000,00	Lavori in corso
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	Stipulato contratto indagini propedeutiche alla progettazione definitiva
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
<b>Totale lavori</b>	<b>€ 378.753.000,00</b>	