



**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE**  
**ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE**  
**Seduta del 26 Luglio 2021**

**Convocazione e ordine del giorno di cui al prot. AdSP n. 0016768 del 19/07/2021**

- 1) **Comunicazioni del Presidente;**
- 2) **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) dell'AdSP MTC – art.5 Legge 84/94  
ess.mm.ii.**
- 3) **Varie ed eventuali**

**INIZIO ORE 10:14**

PRESIEDE il Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale Avv. Andrea **ANNUNZIATA**

SONO PRESENTI:

Rappresentante industriali CONFINDUSTRIA: Francesco TAVASSI

Rappresentante operatori Artt.16 e 18 ASSISTERMIAL -FISEUNIPORT: Erik KLINGENBER e Pasquale LEGORA DE FEO

Rappresentante spedizionieri FEDESPI/ANASPED: Domenico DE CRESCENZO

Rappresentante operatori logistici intermodali ASSOLOGISTICA: Agostino GALLOZZI

Rappresentante operatori ferroviari FERCARGO/AGENS: Simone TINTORI

Rappresentante Agenti e Raccom. Marittimi FEDERAGENTI: Andrea MASTELLONE

Rappresentante autotrasportatori: Ciro RUSSO

Rappresentanti dei lavoratori imprese portuali:

FILT-CGIL: Amedeo D'ALESSIO

FIT-CISL: Gennaro IMPERATO (membro supplente)

UIL TRASPORTI: Giuseppe TAMBURRO (membro supplente)

Rappresentante Operatori turismo e commercio CONFCOMMERCIO: Marco DI STEFANO

Rappresentanti Impresa o Agenzia art.17 ANCIP: Pierpaolo CASTIGLIONE

Partecipano alla seduta come uditori: Ing. FONTANA per ASSOCOSTIERI e Orazio DE NIGRIS per R.T.I. Salerno Stazione Marittima.

Assistono, altresì, alla seduta i componenti del Comitato di Gestione: CALABRESE E IAVARONE.

Sono presenti l'Ing. VASATURO, dirigente Ufficio Grandi Progetti Adsp (collegata in videoconferenza), l'Ing. Bracci e la Dott.ssa Lattaro, funzionari dell'Adsp e, su invito del Presidente, l'Ing. Turbolente, l'arch. Biego e l'arch. Perugini della società Acquatecno.

Verbalizza il Segretario Generale dell'AdSP Arch. Giuseppe GRIMALDI (collegato in videoconferenza), avvalendosi del servizio di stenotipia affidato ad una società esterna.

Il Presidente, verificata la presenza della metà più uno dei componenti (art. 4, comma 1, decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18.11.2016) apre la seduta.

**Punto n.1 O.d.g.**

**"Comunicazioni del Presidente"**

**Punto n.2 O.d.g.:**

**"Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) dell'AdSP MTC – art.5 Legge 84/94 e  
ss.mm.ii."**

**PRESIDENTE:** Buongiorno a tutti. Questo è il primo tavolo del nuovo Organismo di Partenariato per cui saluto specialmente i nuovi componenti, pochissimi, e faccio gli auguri di buon lavoro, non solo per il Recovery Plan, ma anche con tutto quello che abbiamo in corso e abbiamo tanto da lavorare. Vi voglio ringraziare subito per il lavoro che abbiamo fatto fino ad oggi e per quello che dovremo fare. Con un po' di pazienza contiamo sul senso di responsabilità di ognuno di noi perché abbiamo grandi sfide davanti a noi e se riusciamo nell'interesse collettivo, nell'interesse delle imprese, dei lavoratori e di quanti si aspettano risposte da noi, credo che questa Autorità di Sistema, che è tra le più importanti d'Italia, può aspirare sicuramente ad essere la prima per tanti motivi ed è un momento di soddisfazione e di orgoglio per questa terra.

Voglio ringraziare subito l'Ing. Bracci: è da diverse settimane su questo lavoro di "riammagliamento" per mettere insieme gli amici incaricati per la redazione di questa prima bozza. Voglio ringraziare l'Ing. Vasaturo e il Segretario Generale che, come sapete, è il responsabile per legge della redazione dei Documenti di Pianificazione Strategica. Come sapete a valle dell'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica vi sono i Piani regolatori dei singoli porti. Questo è il primo vero esempio di semplificazione amministrativa introdotto con la modifica 84 del '94; i termini li abbiamo sperimentati già



con queste procedure con il documento che abbiamo fatto un anno fa in Sicilia dove ero Presidente dell'Autorità di Sistema della Sicilia orientale: i tempi sono stati veloci per i tempi certi. E' questa la semplificazione che cerchiamo di fare: in 45 giorni i Comuni dovranno dare il loro parere. Non sfugge a nessuno l'importanza del Documento di Pianificazione Strategica perché strategicamente prevede l'assetto di tutta la portualità che ci interessa e oltre. Misurata, poi, in virtù delle zone economiche speciali perché noi raccoglieremo praticamente l'economia di una area molto vasta e parliamo di merci varie, container, turismo, crociere, tutti i settori.

Non vi sfugge una cosa importantissima di cui parliamo con il Ministro ogni qualvolta ci vediamo nella Conferenza Nazionale Presidenti (un'altra la avremo il 30): l'importanza è di avere questo documento. Ci farebbe piacere avere questo documento tra i primi perché oltre la metà delle AdSP non lo ha ancora (credo una decina su 15 ancora non ha questo documento strategico) e se riusciamo a farlo in tempi brevi, per noi sarà una ulteriore dimostrazione e soddisfazione a livello nazionale ed europeo della capacità che abbiamo noi dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale di velocizzare i tempi con i processi di digitalizzazione, di riordino anche di tutta la parte che riguarda il nuovo riordino della logistica nazionale e campana; in particolare, noi potremo accedere in maniera ancora più veloce a tanti altri finanziamenti. Io non voglio mai dimenticarlo, lo dico sempre perché il Recovery Plan ci ha distratto per tanti motivi, ma noi avremo un'altra linea di finanziamenti importantissimi che riguarderà il famoso "Corridoio 5" che arriva a Malta, noi siamo centrali specialmente per quanto riguarda la parte mare, per cui siamo incrociati da questa direttiva che riguarda soprattutto il ferro e incrocia poi tutta la organizzazione logistica cui siamo interessati. Avere, quindi, questo Documento di Pianificazione Strategica e successivamente in collaborazione formare anche i piani regolatori, per noi è importantissimo. Ringrazio tutti quanti voi, Salerno, Castellammare e Napoli perché pur avendolo lasciato per 4 anni vedo che il processo di saldatura tra le diverse realtà man mano è sempre più forte.

Il documento l'avete visto e avuto come sintesi, sapete bene l'Articolo 11 bis della Legge 84, allora diciamo che altrove, io l'ho avuta direttamente in Sicilia questa esperienza, abbiamo portato questo documento finale al tavolo del Partenariato. Con l'esperienza che ho avuto in Sicilia e con altri colleghi, insieme al Segretario Generale, l'Ing. Vasaturo e l'Ing. Bracci e a tutta l'Autorità che si è occupata di questo documento, abbiamo pensato che fosse importantissimo cominciare subito un confronto: consumeremo magari una riunione in più, però è utile costruire insieme, abbiamo messo su una bozza che può essere modificata nelle linee dove si penserà più utile migliorare questo documento. So bene che siete portatori di interessi di azienda, ma anche di interessi generali, per cui far combaciare questi due momenti è il nostro obiettivo. Dobbiamo stare sempre vicini alle imprese, ai lavoratori, a quanti hanno difficoltà perché possiamo costruire un sistema davvero invidiabile e importantissimo, però c'è bisogno per davvero anche in qualche caso di sacrificare un po' le vedute un po' particolari, ma che vanno nell'interesse generale.

Organizzeremo in questo modo, se siete d'accordo, questo primo incontro qualcuno mi ha chiesto, ovvero, una sola parte del Partenariato, il rinvio per esaminare meglio questo documento. Siccome non si esaurisce questa mattina questo confronto si è pensato di vederci lo stesso con l'illustrazione che ci farà l'Ing. Bracci e diamo il tempo che occorre, poi gli interventi se riusciamo a limitarli ai 3, 4, 5 minuti, avrete ognuno di voi una scheda, abbiamo pensato una settimana per darci suggerimenti scritti, e poi rivederci comunque prima di andare per pochi giorni in vacanza. Pensavamo quindi di recepire le osservazioni entro il 2: sarà distribuita dopo questa scheda ed entro il 2 ci farete pervenire via pec eventuali suggerimenti. Pensavamo, poi, se siete d'accordo tra il 4 e il 5, e mi rivolgo anche al Segretario Generale e all'Ing. Vasaturo, l'Ing. Bracci non ha problemi, lei sicuramente non ha problemi, il 4 - 5 agosto di vederci, se non avete problemi, per la seconda e spero ultima riunione per definire questo documento. Questo documento poi passerà ai Comuni i quali hanno 45 giorni di tempo per dare un loro parere. Sapete che e lo dico giusto per cronaca, non perché vogliamo costruire un documento che sia votato, uso questo termine ma è improprio, all'unanimità, vediamo se ci riusciamo, un'impresa specialmente per i Comuni, però per i Comuni qualsiasi parere non è vincolante ed è evidente, però, che per noi è importantissimo avere i migliori suggerimenti possibili, e in tal caso siamo pronti anche a modificarli, per carità. Quindi quando il Documento andrà ai Comuni questi si esprimeranno, daranno i loro pareri, ci potranno dare ulteriori suggerimenti. Dobbiamo dire, però, che con i Comuni vi è interlocuzione già da tempo attraverso i loro rappresentanti, i responsabili degli uffici di Pianificazione Urbana, sia con il Comune di Napoli, con il Comune di Castellammare di Stabia che con quello di Salerno.

Potremmo, quindi, anche andare avanti con la relazione dell'Ing. Bracci, che prenderà il tempo giusto che ci vuole e poi dopo passiamo agli interventi.

Devo aggiungere solo una cosa sui documenti: proprio perché siamo ancora in fase pre-bozza, io la chiamo così, abbiamo messo insieme un grande lavoro però è ancora una bozza, per cui vanno definiti ancora dei ruoli, degli incarichi, per esempio quello del professore Marzano che ha avuto l'incarico qualche giorno fa per tutta la parte trasportistica, così come per altre questioni che sono di carattere formale e sostanziale, ma che è tutto provvisorio. Grazie.

## **LA PRESENTAZIONE DEL DOCUMENTO VIENE FATTA CON PROIEZIONE DI SLIDE IN SALA SUL VIDEO PROIETTORE.**

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Buongiorno a tutti. Sono l'Ing. Bracci e sono un funzionario dell'Autorità di Sistema Portuale, lavoro qui dal 2001 e nel recente passato sono stato anche direttore della Cassa Ricolmata del Terminal di via Appia. Da qualche anno sono stato assegnato all'Ufficio Pianificazione e faccio parte del gruppo di pianificazione che vede come responsabile del procedimento il Segretario Generale e poi ci sono anche io. Ci siamo avvalsi della consulenza dei servizi di ingegneria dell'ATI TECHNITAL spa (capogruppo), nell'ambito di una convenzione già in essere con l' Area Tecnica. La prima cosa da precisare e per sgombrare il campo un po' da una serie di equivoci che ho avuto modo di



constatare nelle varie riunioni anche con gli uffici tecnici e con i rappresentanti dei Comuni, capire bene cos'è questo Documento di Pianificazione che è una novità normativa introdotta recentemente nel 2017, che ha modificato con il comma 1 bis l'Art. 5 della Legge 84/94: è in realtà un documento che fa seguito alla Conferenza generale dei trasporti e della logistica e prendendo spunto anche dal Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica, definisce gli obiettivi strategici del Sistema Portuale e anche ovviamente per perseguire questi obiettivi, delle linee di azione per conseguire gli obiettivi che si prefigge il documento. E quindi è una fase che viene ancora prima della scelta di quelli che poi sono gli interventi e le azioni che devono essere messe in campo nei singoli porti. Questa scelta degli interventi che meglio possono far conseguire gli obiettivi che ci siamo prefissati viene demandata ad un successivo studio a progetti di fattibilità e agli studi che vengono portati anche con i piani regolatori. Ecco che le linee guida dei piani regolatori vengono già definite in questo documento e poi svilupperanno attraverso una progettualità le azioni che sono state delineate in questo documento. E' un documento, quindi, che non prevede al suo interno già gli interventi, ma delinea in linea di massima solo le strategie e le ipotesi di sviluppo dei porti.

Un'altra cosa importante che viene demandata a questo documento di pianificazione, è la definizione dell'ambito portuale, così come anche la scelta di quelle aree di interfaccia Porto-città, che in qualche misura sono sensibili ad un affaccio urbano e quindi necessitano di una pianificazione più che condivisa con un intervento prioritario da parte del Comune e quindi vengono stralciate dalla pianificazione portuale in senso stretto. Fermo restando che il Comune dovrà sempre poi avere un parere sulla pianificazione delle aree demaniali che fanno parte di questa area di interfaccia Porto-città. Solo questi pochi punti vengono affrontati nel Documento di Pianificazione. Chiaramente, data la presenza di tre porti, tutto questo rende anche nei rapporti istituzionali con i Comuni, la difficoltà di dovere recepire le necessità e le aspirazioni a livello locale - territoriale e trasferirle in questo documento che si basa, quindi, sulla logica del piano processo, cioè individua gli obiettivi, le azioni e quindi anche attraverso il monitoraggio delle azioni nel tempo, prevede anche un suo aggiornamento proprio per tener conto delle eventuali mutazioni e delle necessità e della dinamicità che avvengono nell'ambito dei porti commerciali.

Partiamo a vedere quello che conoscete benissimo il Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, i tre porti sono quelli di Napoli, di Castellammare di Stabia e di Salerno. Altra cosa importante da evidenziare è l'appartenenza del sistema portuale alla rete trans-europea dei trasporti della rete Ten-T e in particolare del "Corridoio n. 5 Scandinavo-Mediterraneo", questo perché la rilevanza di questa appartenenza aumenterà un canale preferenziale per accedere ai finanziamenti della Comunità Europea. Ci torneremo su questo aspetto come ultimo miglio dei tre porti.

Ovviamente, sono cose scontate, ma il trasporto marittimo è il fulcro del commercio internazionale, lo sapete meglio di me: il 90% delle merci viaggia per mare e i trasporti e la logistica sviluppa circa il 12% del PIL mondiale. Scusatemi se vado veloce perché mi rendo conto che la parte più interessante riguarda gli aspetti funzionali delle varie parti del Porto e quindi poi ci soffermeremo sui singoli tre porti. La situazione dei traffici internazionali non può prescindere da una fase di pandemia e post pandemia: è solo per evidenziare che il PIL è crollato nel 2020 del 4,9% ma si prevede per l'anno corrente un recupero del PIL del 5,4%, così come a livello del commercio internazionale c'è stata una caduta del 12% dei traffici internazionali appunto, e una ripresa che si stima intorno all'8%. Per quello che riguarda nello specifico il trasporto marittimo, abbiamo una caduta nel 2020 del 4,4% e invece un incremento stimato di un recupero quasi integrale nel 2021 del 5%. Anche qui nell'ambito dei traffici marittimi in Italia abbiamo un trend costante negli ultimi 5 anni con un incremento del 37% delle rinfuse liquide e il 12% sulle rinfuse solide, il 23% sui container, il 5% sulle merci varie e il 22% invece sulle ro-ro; per i trasporti marittimi in Italia rappresenta circa il 36% degli scambi complessivi. La situazione post pandemia vede ovviamente una contrazione dei traffici in Italia del 21%. L'approccio che dicevo agli studi fatti sul Documento di Pianificazione ovviamente parte da una 1 analisi delle criticità e dei fabbisogni del Sistema Portuale. Questo è fatto per l'intero Sistema Portuale, poi le azioni vengono suddivise per singolo Porto per semplicità. I documenti vengono analizzati nel loro complesso, però chi è interessato più ad un Porto rispetto ad un altro è stata data questa chiave di lettura sintetica per singola scheda sul Porto. L'analisi svolta è generica e riguarda l'intero sistema. I punti di forza del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale sono un'identità di multifunzione dei singoli porti, ad eccezione di Castellammare che è un po' più sbilanciata sulla cantieristica nave; i porti di Salerno e di Napoli, invece, hanno sempre un'identità spiccata multi funzionale ed anche una posizione strategica rispetto ai mercati del centro-sud Italia ed hanno una rilevanza per il traffico passeggeri e sono tra i primi scali italiani come rilevanza appunto. In più, e questo è sicuramente un aspetto molto positivo, hanno anche una vocazione turistica perché risiedono in un territorio ad elevato interesse dal punto di vista turistico - paesaggistico e hanno una discreta complementarietà anche per quello che riguarda i traffici e le sinergie tra di loro. Ci sono molti operatori che hanno anche una elevata efficienza, così come una consolidata presenza nel network dei servizi marittimi. Altro elemento secondo me rilevante da prendere in considerazione come punto di forza è che ovviamente sono stati inseriti per quello che riguarda le zone economiche speciali l'area portuale che è sede di territorio che è stato inserito nelle aree economiche speciali (ZES) e quindi potrebbe essere un ulteriore volano per la ripresa economica all'interno dei porti del Sistema Portuale.

Ci sono anche una serie di interventi che già nelle precedenti pianificazioni sono state avviate che possono portare anche qui una leva per lo sviluppo economico. Ci sono, però, sicuramente dei punti di criticità e di debolezza: ci sono sicuramente nelle infrastrutture stradali e ferroviarie per il Porto di Napoli delle criticità e che in ragione di quella appartenenza al Corridoio 5 occorre sicuramente risolvere e migliorare.

Il problema dei porti, soprattutto di Napoli e di Salerno, è quello che risiede in zona urbana e di pregio storico e urbanistico con limitate possibilità di avviamento di espansione. Quindi esiste un problema di superfici, di aree, di saturazione e chiaramente un utilizzo poco razionale soprattutto nel caso del Porto di Napoli di alcune aree che vengono sotto impiegate.



Anche il mancato sviluppo della digitalizzazione o di un vero e proprio Porto di Sistema all'interno dei porti è un punto di debolezza che va affrontato e risolto proprio in virtù dell'impossibilità di avere grossi ampliamenti infrastrutturali dei porti; gioco forza per migliorare la capacità e la produttività del Porto bisogna accelerare il transito delle merci sulle banchine e per fare questo è indispensabile creare un Port system e trovare accordi con l'Agenzia del Dogane per inoltrare il più rapidamente possibile le merci nell'entroterra, anche creando degli interporti in aree retro portuali, e liberando le banchine. La potenzialità di scambio e di volumi di traffico possono aumentare con una gestione più efficiente e più rapida della movimentazione merci e non usare le banchine come stoccaggio, ma solo come banchine di transito.

Le schede che avete avuto sono schede sintetiche: il documento nella sua interezza è di circa 200 pagine. Chiaramente è una bozza che verrà inviata via e-mail oggi insieme ad un modulo. Sicuramente parte del documento si rifà ad una pianificazione fatta in precedenza, non è ex novo: sono stati ripresi dei concetti da precedenti strumenti urbanistici che come probabilmente voi conoscete bene, avevano delle idee alcune delle quali sono state portate avanti e altre sono state invece bloccate in altre sedi. Di conseguenza non possiamo cancellare il passato, ma dobbiamo in qualche maniera attingere da alcuni concetti passati per trasporli in questo documento di pianificazione.

Detto questo, queste schede sono sintetiche, ma il documento nella sua interezza vi verrà inviato per oggi, insieme ad un modello in formato word con una scheda; in realtà è un modulo per raccogliere le vostre osservazioni, dove ci sono delle indicazioni su come e quando presentarle.

Detto questo, veniamo alle *swot*, cioè alle opportunità e alle criticità, ma siete già consapevoli di queste cose, andiamo avanti, è inutile rimanere su cose che ormai conoscete già, anche sugli obiettivi come vi dicevo, la struttura del documento segue una logica in cui definire degli obiettivi e andare ad individuare le azioni per i singoli porti, anche qui sono cose che probabilmente sono già note, cioè accessibilità marittima, etc. Naturalmente sono obiettivi che vengono posti in coerenza dei piani nazionali strategici della portualità logistica, vengono mutuati in gran parte questi obiettivi e vengono individuate le singole azioni per i porti. Vediamo singolarmente, naturalmente per un problema di accessibilità marittima e sicurezza nella relazione c'è un aspetto di sicurezza legata al potenziamento e alla manutenzione delle opere di difesa, delle opere di sopraflutto che vengono periodicamente esposte a eventi marittimi di particolare intensità e richiedono l'intervento ...

**DI STEFANO:** Chiedo scusa se interrompo, ma sono le stesse cose che sono indicate in questo documento o ci sono altre cose aggiuntive?

**LEGORA DE FEO:** Possiamo entrare nel dettaglio su queste opere? Vorremmo confrontarci su cose concrete, adesso al di là di indicazioni di carattere generale.

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Purtroppo il discorso che lei vuole fare di entrare nel concreto ....

**LEGORA DE FEO:** ...io capisco che il Presidente lo abbia definito pre bozza, per questo lo ringrazio perché lo scetticismo è proprio la mancanza di elementi più concreti, più oggettivi su tutti questi punti che poi rappresentano parte dell'insieme del nostro sistema dell'Autorità di Sistema tutto, cioè al di là delle indicazioni, che mi dispiace dirvi Ingegnere, ma noi le conosciamo, l'abbiamo letta tante volte, per questo lo scetticismo, per evitare di perdere altri 4 anni, vorremmo partire con il piede giusto, cercando di avere a supporto elementi molto più concreti. E devo dire anche un'altra cosa, e questo lo dico non perché è lo stesso ritornello, mi fa piacere che è venuto l'amico ex Assessore Calabrese, lo salutiamo vivamente, ma al di là di questo vorremmo confrontarci anche su un altro argomento importante che più volte è stato sbeffeggiato dai concessionari tutti. Qua bisogna pure partire da un'analisi di costi anche dettagliata tra i vari porti, lo so che dico sempre la stessa cosa, ma che comunque mi vede più o meno competitivo in un sistema molto più grande, al di là di tutte queste belle parole e che rispettiamo, però ripeto, le conosciamo tutti, almeno credo che tutti quelli che fanno questo mestiere lo conoscono. Quindi vorrei confrontarmi su cose concrete su cui tutti questi punti che lei pedissequamente ha elencato nei lavori precedenti, vorremmo sentire qualche cosa di più concreto. Bellissimo argomento, però io vedo un copia e incolla di documenti passati.

**PRESIDENTE:** Vorrei intervenire un attimo per riordinare i nostri lavori. Sulla questione è l'ennesima volta che sento questa storia della diversità di applicazione dei canoni tra i diversi porti: abbiamo avviato concretamente un'analisi perché siamo una sola cosa oggi, per cui dovremmo avere applicazioni, nell'ultimo Comitato di Gestione, se avete avuto modo di vedere l'ordine del giorno, c'era questo argomento. Per cui recuperare una ventina d'anni. Per me non è molto facile, finché ce la farò resterò qui, poi dopo è evidente che uno neanche si può ammazzare. Vorrei solo ricordare a me stesso che stiamo parlando del Documento di Pianificazione Strategica, i particolari saranno rinviati ai piani regolatori. In questo momento noi a parte il copia e incolla che non conosco perché non so in passato che cosa si è fatto, o meglio, ho potuto vedere qualcosa ma non tanto, stiamo definendo i ruoli in ambito di ogni Porto, non è che stiamo andando avanti per specializzazione, cioè Salerno fa una cosa, Napoli un'altra e Castellammare di Stabia un'altra ancora. Confidiamo, seppure insieme anche al mantenimento dei traffici consolidati ad oggi, di aiutare tutti quanti voi in uno sviluppo continuo, ci mancherebbe altro; però stiamo parlando di un Documento di Pianificazione Strategica: quando diciamo i particolari quanti più particolari possiamo inserire in questo documento tanto meglio, ce li ritroviamo, poi, per il Piano Regolatore che è la fase vera di quanto si diceva prima. Però è meglio andare nel dettaglio laddove si può.



**DI STEFANO:** Chiedo scusa, lo dico solo per una questione di semplicità. Se il documento che ci viene esposto contiene altri dati rispetto a queste pagine che ci sono state date qualche giorno fa, forse vale la pena leggerlo; però se non ci sono novità potremmo scendere nel merito per cercare di dare un contributo a quella che è la proiezione del Presidente, cioè quella di portare avanti un documento di pianificazione di area vasta. Io penso che tutti l'abbiamo letto questo documento, se l'esposizione contiene ulteriori dati come ci aspettavamo, va bene, altrimenti rimandiamo il nostro confronto solo fra un'ora. Ditemi voi se ci sono novità.

**PRESIDENTE:** Se siamo tutti d'accordo che lo diamo per letto questo documento che non c'è bisogno di illustrarlo, andiamo avanti con gli interventi di ognuno; se qualcuno dice che dobbiamo andare avanti per l'illustrazione, va bene. E' una proposta quella di andare avanti per darlo per letto, ma se c'è qualcuno che mi dice no, diciamo che è la normalità quella di illustrare il documento, poi qualcuno l'ha già visto, rivisto, siamo qui apposta per cercare in questa pre-bozza, seppure c'è un lavoro importante, e poi è logico che in passato come dice l'Ing. Bracci non è che si può cancellare. Noi raccogliamo sempre in tutti i settori della nostra rete il buono che ci consegna il passato e mettiamolo anche sul tavolo rispetto alle necessità di tutti. Io non pensavo ad una proposta distruttiva, ci mancherebbe altro!

**KLINGENBERG:** Presidente, io credo che soprattutto quelle che sono le questioni strategiche, etc., etc., ci sono tutte chiare. Quello che forse conviene è entrare un po' più nel merito di questo documento: è quando si parla di specifiche aree settore per settore, io parlo delle ultime tavole del commerciale, del ro-ro e questa parte qua che, probabilmente mi permetterei di suggerire, analizzerei area per area, cioè partirei da un lato del Porto per andare a vedere i vari settori come sono stati indicati e quali sono le specificità di quei settori. Tutta la parte indicativa di obiettivi, etc., etc., l'abbiamo tutti letta e possiamo darla per condivisa.

**TAVASSI:** Io volevo solo per una questione di educazione far completare la presentazione all'Ing. Bracci, anche se ritengo che sicuramente possa essere più concisa e saltando forse delle pagine. Però, per quello che riguarda l'aspetto politico che c'è dietro a questo percorso, per quello che riguarda anche gli altri porti e per quello che riguarda appunto la responsabilità di questo tavolo che insiste anche su altri porti, io come rappresentante di Confindustria che ho delle responsabilità anche per quanto riguarda i porti di Castellammare e di Salerno, mi farebbe piacere che ci fosse anche se in forma un po' più sintetica, una esposizione che ci possa dare anche una posizione che va al di là di quello che è stato scritto in questo documento nella forma che l'Ing. Bracci riterrà più opportuna.

**RUSSO:** Vorrei intervenire perché anch'io sono d'accordo con l'ingegnere, cioè il documento è ben fatto, contiene tutte le linee guida, ci mancherebbe altro, ma detto per quello che ci sentiamo a casa, anch'io questo documento lo conosco, gli obiettivi li conosciamo, sarebbe interessante ma non perché la presentazione non è positiva, ma capire chi fa cosa e quando e perché: questo è un po' il tema. Quindi possiamo scendere nel dettaglio, focalizzando quelli che sono i contenuti necessari, dando per letto questo documento che per la verità è ben fatto, però iniziamo a capire sulla difesa dei porti, sulla questione delle banchine, sulla questione dell'illuminazione, sulla questione dei canoni, tutta una serie di cose che possiamo scegliere insieme qual è la strada.

**PRESIDENTE:** Cioè lei vuole sapere sui canoni?

**RUSSO:** Conoscere in dettaglio le problematiche che abbiamo sulla riorganizzazione, quali sono le linee strategiche ma sapendo che già ci sono delle necessità che avanzano sulla questione della viabilità, rappresentando la Fai, rappresentando CONFCOMMERCIO la conosciamo, cioè sapere quale potrebbe essere una alternativa e insieme andiamo a valutare, solo questo, senza fare l'elenco delle questioni.

**D'ALESSIO:** Io come tutti ho letto anticipatamente il documento di sintesi che ci avete inviato preventivamente a questo tavolo di Partenariato. Il Presidente credo che abbia fatto anche ordine, nel senso che ci ha detto questo è un primo momento di discussione e vi invieremo poi il documento in maniera più specifica e avrete la possibilità poi dopo successivamente anche di fornirci qualche elemento critico di suggerimento e altro.

**PRESIDENTE:** Scusa se interrompo. Ho detto questa fase di stamane riguarda l'illustrazione del Piano, riguarda il confronto tra noi, per capire le strategie complessive, quello che vogliamo fare della portualità campana. Sarà consegnato un modulo dove si indicheranno per iscritto le idee che ognuno del tavolo può mettere in campo e poi faremo questo per lunedì prossimo, dopodiché diciamo che con quei suggerimenti cercheremo di completare quel piano che sarà poi consegnato. Quindi non sarà consegnato un piano più generale, aspettiamo i vostri suggerimenti, di tutte le parti.

**D'ALESSIO:** Però alla luce di ciò io ritengo utile che l'Ingegnere continui l'illustrazione del documento che c'è stato inviato, credo che sia superfluo non farlo.

**PRESIDENTE:** Se vogliamo continuare contemperando le due esigenze o le due proposte, di una sintesi maggiore rispetto però al quadro più generale e più importante. Poi dopo entriamo nei dettagli.



**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Se voi siete d'accordo salterei tutto l'aspetto dell'analisi svolta che conoscete bene, l'aspetto riguardante l'evidenziazione delle criticità e gli obiettivi da raggiungere, e partirei direttamente a questo punto da quello che ci interessa, ossia da una sintesi in base alla planimetria di quelle che sono le novità magari rispetto ai precedenti strumenti urbanistici che voi magari già conoscete, però sottolineo che non entreremo nel merito delle soluzioni operative alle problematiche, o agli obiettivi come si intende raggiungerli, cioè le scelte di dettaglio finalizzate al raggiungimento degli obiettivi e le azioni individuate verranno ovviamente, e non può che essere così, approfondite in un successivo step perché è previsto che sia così, che è lo studio del Piano regolatore portuale. E' vero che noi abbiamo nella nostra storia, almeno come Porto di Napoli per chi è di Napoli, ma anche nel Porto di Salerno, dei precedenti piani regolatori che erano stati adottati già in precedenza, chiaramente noi non è che disconosciamo tutto quello che è stato fatto e studiato nei precedenti piani regolatori, ma alla luce di questo documento che raccoglie un po' tutte le problematiche, le esigenze, gli obiettivi e le possibili azioni per il perseguimento di questi obiettivi, e necessario rivedere quelle scelte per renderle ovviamente coerenti anche ai precedenti strumenti urbanistici che significa non fare cose nuove, ma prendere spunto da quelle, renderle coerenti una volta che ci sia stata intesa su questo documento di pianificazione. È rilevante, infatti, non solo il confronto con gli operatori portuali, ma anche poi con le istituzioni; una volta che si è raggiunto un accordo con le istituzioni, a quel punto si approfondiranno tutte le soluzioni e quella sarà la sede, a mio modesto modo di vedere, per entrare poi nel merito dei singoli interventi che si prevedono, degli eventuali lavori, oppure iniziative a livello organizzativo del Porto per migliorare la funzionalità dei singoli porti. Questo documento non ha questa valenza, questo documento ha soltanto l'obiettivo di vedere il Sistema Portuale nel suo insieme, definire quelle che sono le linee strategiche di sviluppo dei porti, definire, insisto, gli ambiti portuali e le aree di interfaccia Porto-città e individuare delle possibili azioni. Poi come queste azioni si tradurranno in concreta organizzazione dei singoli porti in interventi infrastrutturali, piuttosto che di potenziamento delle banchine, trasferimento di traffici da una banchina all'altra, tutto questo non può prescindere da studi fatti sicuramente con criterio e rigore scientifico, e questi studi si è precisato in tutti i modi in questo documento, sono stati demandati perché è previsto che sia così, alla redazione del piano regolatore dei singoli porti. Quindi illustrerò brevemente quelle che sono le novità rispetto ai precedenti strumenti adottati, e poi a questo punto ci sarà un confronto su quello che voi ci farete osservare. Però al di là di questo, se volete avere delle informazioni in dettaglio su quelle che possono essere nel concreto le azioni delineate, io penso, e il Presidente mi darà conferma dal suo punto di vista, non siamo in grado di darvi delle risposte che cercate.

Detto questo e fatta questa premessa, se siete d'accordo partirei prima da Castellammare: una novità che pongo all'ordine del giorno perché è Castellammare è sempre l'ultima in ordine cronologico ad essere affrontata e non le si dà mai la giusta attenzione. Proprio perché magari è più semplice affrontare il discorso di Castellammare di Stabia, partiamo di là, poi magari parliamo di Salerno e infine tocchiamo Napoli. Se siete tutti d'accordo naturalmente. Tutti d'accordo, perfetto.

Castellammare come voi tutti ben sapete, è ubicata secondo anche chi gestisce la città e il Comune, è la porta della penisola sorrentina, per esigenze anche del Comune ha proclamato una vocazione turistica che noi in questa fase abbiamo fatto nostra e lo abbiamo evidenziato in questo documento, cioè Castellammare è un Porto che da sempre è abbinato alla Fincantieri che è il cantiere navale che è stato fondato all'epoca già prima dei Borboni, ha avuto un grosso impulso durante l'epoca borbonica ed è tutt'oggi un fiore all'occhiello sicuramente dell'ultima risorsa industriale di Castellammare. Ragione per la quale per noi, come Autorità di Sistema Portuale, viene innanzitutto la tutela del cantiere navale. Non possiamo, però, ignorare anche le legittime aspirazioni che ha il Comune di Castellammare per cercare di sfruttare da un punto di vista anche turistico l'infrastruttura portuale. Ragione per cui e qui occorre essere chiarissimi su questo aspetto, noi non siamo andati minimamente a sfiorare di un centimetro quadrato l'attuale assetto del cantiere navale: tutte le polemiche che ci sono state a mezzo stampa, attraverso scioperi dei lavoratori della Fincantieri, sono tutte strumentalizzazioni, noi non siamo andati a modificare di una virgola, siamo andati solo a prevedere la possibilità, lì dove non si è in conflitto con l'attività del cantiere, quindi viene prima l'attività del cantiere, quindi se Fincantieri domani mattina viene da noi, ci presenta un piano industriale nel quale decide di fare allestimento navale al cantiere e quindi ha bisogno di due banchine, noi faremo in modo di mettere a disposizione due banchine di Fincantieri affinché si abbia un allestimento. Se Fincantieri viene con un progetto di impresa in cui ci viene a proporre il bacino di costruzione, cercheremo di collaborare con Fincantieri perché si possa realizzare un bacino di costruzione a Castellammare di Stabia. Ma è chiaro che c'è bisogno di un interlocutore che in questi giorni onestamente abbiamo cercato più volte di incontrare anche con gli Enti Pubblici, con il Comune, con le RSU, etc., non ci ha dato nessuna indicazione. Ragione per cui noi non possiamo fermare questo documento che il Presidente ha accennato è fondamentale, non solo perché il documento descritto debba fornire le linee guida successive ai piani regolatori, ma questo è un documento che è necessario anche per poter accedere ai finanziamenti; Ormai se non si ha un Documento di Pianificazione Strategica non si può neanche accedere ai finanziamenti, quindi è diventato un elemento essenziale per la gestione dell'Autorità di Sistema Portuale e fermare un documento in attesa che Fincantieri ci faccia sapere qual è il suo piano industriale, noi andiamo avanti mettendo nero su bianco che per noi va innanzitutto all'attività del cantiere e noi faremo di tutto per collaborare e contribuire al rilancio del cantiere di Castellammare di Stabia, ma ovviamente c'è bisogno che l'interlocutore principe Fincantieri scenda in campo e ci faccia capire esattamente cosa vuole fare di Castellammare di Stabia.

Detto questo, da questa planimetria che vedete, in realtà è abbastanza semplice, cioè il Porto di Castellammare di Stabia ha due affacci urbani privilegiati, uno è quello dopo la banchina che vedete che il molo di sottoflutto attualmente destinata all'ormeggio dei maxi yacht, si chiama Banchina del Mar Morto, quella abbraccia tutta la zona di affaccio privilegiato urbano anche perché ci sono edifici, il cinema Montil, alberghi, circoli, canottaggio, insomma ha una vocazione di affaccio urbano. E una seconda parte di vocazione di affaccio urbano che è quella della Banchina Fontana della zona dell'Acqua della



Madonna e dei chioschi, e lì viene definita proprio nel documento un'area di interfaccia Porto - città che è proprio quella dei chioschi, che verrà stralciata dalla pianificazione portuale e passerà alla pianificazione del Comune di Castellammare di Stabia. Altra area molto interessante è quella della zona dei silos granari e della relativa banchina perché è evidente c'è stata da decenni la funzionalità a silos e questa è un'opera che impatta notevolmente sulla possibilità di un affaccio urbano sul Porto. Si porterà avanti una istanza di demolizione per una risistemazione di tutta la zona che riguarda i silos e gli edifici adiacenti ai silos. La funzione è quella di un possibile ormeggio di navi da crociera di piccole dimensioni, viceversa, se si troverà una compatibilità con le attività del cantiere, lì dove la parte del molo di sopraflutto in questa zona qui dove vedete questa campitura diversa, attualmente inutilizzata dal cantiere, ove mai dovesse rimanere inutilizzata dal cantiere, può, attraverso un ampliamento del molo, riuscire ad avere un ormeggio di circa 400 metri lineari, può essere sede per l'ormeggio di una nave da crociera di dimensioni come quelle che arrivano a Napoli, per intenderci. E con un adeguato collegamento, ovviamente tutto da verificare in sede di relazioni del piano regolatore portuale, su aree esterne all'attuale cantiere, quindi perimetrali se non addirittura su un'area di potenziale colmata del cantiere, si potrà mettere in comunicazione questo molo con la viabilità sorrentina con la zona dove arriva la stazione della Circumvesuviana che andrebbe riattivata, e si potrebbe creare un vero e proprio polo turistico, un "hub" termine impropriamente utilizzato in passato che ha creato confusione, un polo turistico integrato dove ci può essere anche una zona di interscambio di mobilità diverse proprio perché c'è la Circumvesuviana che arriva alla stazione delle Terme, ci sono le Terme Antiche che potrebbero essere rivalutate e valorizzate dal Comune, c'è la viabilità che collega la statale Sorrentina in uscita dalla città, quindi consentirebbe di non impegnare la viabilità cittadina. Insomma si potrebbe trovare una soluzione sempre in sede di redazione di piano regolatore portuale, per la convivenza del cantiere insieme ad un eventuale ormeggio sul molo di sopraflutto laddove lo stesso non venga utilizzato da Fincantieri; perché se Fincantieri decide di fare allestimento delle navi sappiamo che l'allestimento comporta un maggiore apporto di professionalità di manodopera, di ricchezza per la città, ovviamente l'ampliamento del molo consentirebbe di poter ubicare delle gru e quindi utilizzare anche quel molo per potenziali allestimenti.

**LEGORA DE FEO:** Questa Darsena di fronte a questo che ha appena indicato lei come potenziale ormeggio di navi da crociera, è una Darsena per diporto?

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** No, nessuna Darsena per diporto. Il diporto rimane limitato alla banchina di sottoflutto, quella che vedete ortogonale fino al Mar Morto. Questo è il molo di sottoflutto dove c'è attualmente l'ormeggio dei maxi yacht. Io sono stato proprio ieri a Castellammare di Stabia e devo dire che c'è un bel via vai di maxi yacht ed è una bella realtà attualmente esistente. Qui viene ancora il diporto nautico, la nave passeggeri di piccola dimensione si prevede come per gli adeguamenti con la demolizione della zona Silos dei Granari e l'utilizzo eventualmente di questo altro pontile può essere di dimensione ridotte.

**LEGORA DE FEO:** Quindi tre tipologie e quindi tre esigenze diverse: nave da crociera, nave da crociera di minore tonnellaggio, diportistica e diportistica media. Voglio dire, l'interesse è sempre lo stesso, tutto questo si sposa bene, domando, una mia riflessione, andando un po' per mare. La nave da crociera grande lì eventualmente Fincantieri non la usa, le vasche da diporto di ormeggio per grandi yacht, le barche di Porto, più le navi da crociera a medio tonnellaggio.

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Qui ci sono dei pontili e rimangono tali fino all'Acqua della Madonna, per intenderci, questa zona Acqua della Madonna in questo momento sono pontili diportistici, però è chiaro che se si organizza questo pontile per l'ormeggio di navi piccole da crociera perché lo sviluppo lineare di questo pontile non è molto lungo, va rivista, ma questa loro ubicazione e mobilitazione è abbastanza semplice.

**KLINGENBERG:** Ingegnere, se posso dare un supporto dal punto di vista tecnico, il futuro delle navi da crociera di piccolo tonnellaggio che potrebbero entrare in quell'ormeggio è zero: sono più grandi gli yacht delle navi piccole. Cioè il trend delle navi di piccolo tonnellaggio oggi non esiste più, il futuro è sempre più grande anche per quelle di lusso, yacht sempre più grandi, quindi probabilmente la vocazione più grandi yacht perché ormai sono di 150 metri.

**PRESIDENTE:** Vorrei sottolineare ancora una volta perché sono stati mesi impegnativi su questo argomento, per Castellammare rispetto a quanto ha detto l'Ing. Bracci è tutto da sottoscrivere da parte nostra. C'è una questione da sottolineare definitivamente e vi pregherei di darci una mano su questo perché la polemica è sempre pronta. Noi diciamo Fincantieri prima di tutto, ma se Fincantieri una volta per sempre non si siede a questo tavolo, che dobbiamo fare qui? C'è un'azienda al 71% a capitale dello Stato che continua a disertare gli incontri di carattere pubblico; abbiamo anche noi messo degli investimenti, abbiamo superato il problema degli aiuti di Stato. Adesso siamo pronti almeno all'ipotesi residuale, chiamiamolo così, ma è lo sviluppo che potrebbe essere consentito rispetto a quello di 10 anni fa perché ricorderete che ci fu un accordo di programma con l'allora Presidente Bassolino che prevedeva tutto un nuovo impianto fuori dall'attuale posizionamento e quindi si sarebbe recuperata all'interno tutta la parte turistica. Ma non sfugge a nessuno di noi, però, che se diciamo priorità a Fincantieri, Fincantieri che vuole fare? Può bloccare lo sviluppo di una città? Può bloccare lo sviluppo di Napoli e Salerno perché il documento comprende tutti e tre? Allora noi andiamo avanti in questo modo, parliamo sempre di un Documento di Pianificazione Strategica, diciamo per l'ennesima volta che viene prima Fincantieri con i suoi mille dipendenti e se ci assicura non solo stabilità per quei dipendenti, ma ulteriore sviluppo, è



evidente che la nave da crociera non potrà arrivare, oppure guarderà alla Darsena se è possibile, se ne andrà da qualche altra parte. Per le crociere, ormai, Salerno e Napoli, sono super impegnate per questo, se l'ulteriore sviluppo che prevediamo e quindi la saturazione, perché non poter dare anche ad una città che cerca, chiede, certo, fa meno rumore di Fincantieri, tutta l'altra parte della città che vuole turismo. Non è l'interscambio perché anche questo è stato confuso, il fatto che arriva la nave ed è una sorta di interscambio per Sorrento, quando si va in una città come Castellammare i tour sono per Pompei, sono per la stessa Castellammare, poi la bravura è degli Enti Locali a portare i turisti nella città, questo è un fatto importantissimo ma che riguarda un settore altrettanto importante dell'economia di un Porto che è tutto il settore crociera. Ripeto, però, che se diamo priorità a Fincantieri è evidente che tutto il resto resta così, cioè i maxi yacht lì dove sono da tempo e quindi è una bella attività economica. Se Fincantieri ci conferma il suo impegno è evidente che il piano regolatore costruirà possibilità concrete e definitive. Fincantieri prima di tutto, poi come ci va più una nave, se si mette a fare allestimento sul molo è evidente che la nave starà lì per sei mesi e non è più la nave che viene varata a pezzetti e quindi puoi trovare lo spazio di una nave. Ma se Fincantieri non fa questo? Per dire, metteremo ferro e fuoco tutti in termini ideologici, di battaglia per conservare i posti di lavoro, però non possiamo togliere la possibilità anche turistica, se combacerà insieme a quella di Fincantieri tanto meglio; se invece Fincantieri non investirà lì andremo avanti con la lotta insieme a voi, ma con la possibilità di fare altri posti di lavoro anche lì. Quindi, definiamo una volta e per sempre: priorità per Fincantieri per gli investimenti che vuole fare e se ce li viene a dire definitivamente senza sottoscrivere più programmi perché già 10 anni fa ha fatto due tre stampe di investimenti.

**KLINGERBERG:** Quindi la logica sarebbe molo di sottoflutto diventa prioritariamente cantieristica o che cosa? Perché nel documento di programmazione viene detto ha due vocazioni, turistico o cantieristico con priorità cantieristica.

**PRESIDENTE:** Sì, così abbiamo scritto, però vi dirò di più, che noi quando avremo tra 10 – 15 giorni se ci riusciamo stabilito tutto l'insieme, è evidente che poi dopo se Fincantieri in questi 10 – 15 giorni si fa vivo e dice io sono pronti ad investire, eccoci qui, lo definiamo così, nel senso della priorità assoluta, comunque lasciamo aperto.

**KLINGERBERG:** Presidente, il documento urbanistico durerà 30 anni le previsioni cambieranno ogni 2 anni.

**PRESIDENTE:** Io non credo che voi siete i tipi che vogliono andare a 30 anni anche perché i tempi non ce lo consentono.

**KLINGERBERG:** Secondo me sarebbe molto più corretto lasciare l'alternativa perché Fincantieri potrebbe decidere l'allestimento di una nave e otto mesi dopo ...

**PRESIDENTE:** Ma come si fa a confondere? Non sto dicendo che voglio togliere l'alternativa, oltretutto non ci costa niente lasciare l'alternativa.

**LEGORA DE FEO:** Io francamente la toglierei l'alternativa, avere la possibilità di rispondere ad altre esigenze di mercato per il nostro sistema di interporto, so che bisogna dare altre priorità, però sono dieci anni che lo stiamo dicendo.

**PRESIDENTE:** Però l'alternativa a noi non ci cambia nulla, non è che ci costringe a fare una cosa oppure un'altra, però è evidente che lo diremo in maniera forte nel documento.

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** L'elemento fondamentale, comprenderete bene, è il collegamento carrabile, se non riusciamo ad avere un collegamento carrabile con il molo di sopraflutto che è questa linea tratteggiata funzionale, è chiaro che diventa solo un ormeggio della nave da crociera e non ci sarà quella possibilità né per chi fa rifornimento delle navi per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri, bisogna far navetta e tutta una serie di complicazioni, però è chiaro che prioritariamente 400 metri lineari di ormeggio e un collegamento stradale e una viabilità.

**PRESIDENTE:** Per questo motivo diventa estremamente importante, sono informati tutti. Il Vicepresidente della Giunta Regionale Bonavita mi ha inviato per conoscenza una ulteriore richiesta fatta a Fincantieri per sederci. Definitivamente cerchiamo di stabilire un po' cosa fare, lasceremo l'alternativa perché è giusto così, però sottolineando e stigmatizzando il comportamento di un'azienda di Stato che riceve tutta la garanzia e la sicurezza di stare sul mercato. Se ognuno di voi avesse il 70% del capitale dallo Stato da gestire sarebbe tutto più tranquillo e non è giusto che si lasci un territorio, o l'occupazione sempre con l'ansia di poter prima o poi vedere in discussione il proprio lavoro. Noi siamo andati avanti sulle questioni strettamente tecniche. Poi è evidente che a Castellammare pensiamo ad un turismo che non vada solo come parcheggio, definiamo pure questo, non arriva la nave per andare a Sorrento, se uno vuole andare a Sorrento la nave se ne va a Sorrento in rada, viene qui a Castellammare perché ha tanta offerta turistica, tra Castellammare, Pompei e la stessa Sorrento.

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Aggiungerei che a Castellammare le Ville Stabiesi non hanno niente da invidiare ad Ercolano, il Monte Faito, la Reggia di Quisisana. Castellammare ha numerose cose turistiche che potrebbero essere valorizzate. Se siete d'accordo andiamo avanti.





L'unica cosa che vorrei dire: c'è questo quadratino verde che vedete qui (indicato sullo schermo), nella zona angolare vicino al Molo Quartuccio, rimane zona Peschereccio per garantire ai pescatori la pesca locale.

Procediamo ora con Salerno. Tra le criticità, sapete tutti, vi è il collegamento stradale che attualmente si sta cercando di risolvere con la Galleria di Porta Ovest: dopo una serie di vicissitudini il lavoro ha ripreso, sta andando avanti e speriamo che a breve la viabilità possa garantire, appunto, questo collegamento diretto tra l'A3 e il Porto. Oltretutto, sempre per la sostenibilità ambientale, è prevista anche di utilizzare la galleria per una sperimentazione ad alta tensione del Porto che consentirebbe una più agevole elettrificazione delle banchine.

Detto questo, non c'è un raccordo ferroviario da e per il Porto, quindi questo è sicuramente un elemento negativo per il Porto di Salerno. Da un punto di vista di previsioni, in realtà quello che vedete qui è esattamente quello che era previsto nel Piano regolatore adottato, non c'è nessuna differenza. C'è in realtà la previsione di modulare l'ampliamento del molo Trapezio perché ci sono pareri contrastanti tra i piloti e quindi vanno fatti studi più di dettaglio sulla navigabilità per capire se il molo Trapezio effettivamente può essere allungato, se non si perdono gli ormeggi. È previsto un affaccio urbano che è la zona del molo Manfredi in continuità con Piazza della Libertà: dovrebbe essere previsto questo, così come il prolungamento del molo Manfredi, ma questo veniva già da precedenti strumenti urbanistici, la separazione di Porto Nautico e il Porto di Santa Teresa; rimane la funzione di Porto Nautico insieme a quella turistica perché ci sono circoli nautici in questa zona della Darsena di levante, anzi, un Porto vecchio, mentre sul molo 3 Gennaio è previsto anche qui un ampliamento ancora da definire. Permangono, comunque, le funzioni che vedete qui di attività pescherecce sul molo 3 Gennaio a levante, mentre tutta la parte turistica da crociera viene concentrata sul molo Manfredi e sul prolungamento del molo Manfredi. L'imboccatura, così come il molo di sottoflutto, vengono rimodellati sempre in recepimento di quelle che erano le indicazioni del piano regolatore adottato. Rimane dedicata alla ro-ro e anche passeggeri, ro-pax, la zona di ponente, su Salerno non ci sono novità o previsioni diverse rispetto al piano regolatore.

**DI STEFANO:** Chiedo scusa se intervengo. Quindi rimane quel conflitto che oggi è presente all'interno del Porto per il diporto Nautico, spezzando la continuità del Porto sulla banchina di riva? Perché questa è una proiezione a larga scala dove ovviamente c'entra anche il tema della portualità turistica su scala regionale. È un ambito sul quale sono stati fatti grossi investimenti, includendo la possibilità di eliminare la portualità turistica dall'interno del bacino del porto commerciale. Oggi con il documento strategico noi lasciamo la banchina che viene interrotta al molo 3 Gennaio e dal Porto si deve uscire e rientrare in quella zona. Bisogna lasciare all'interno del Porto, vicino alla nave da crociera, vicino al molo Manfredi, tutta l'area dei pontili dove oggi è presente il Polo Nautico?

**PRESIDENTE:** Ingegnere, io la pregherei di non fare così. Noi non è che stiamo sottovalutando nulla. Lei dia dei consigli, dei suggerimenti, non è che state valutando il nostro lavoro. Abbiamo messo sul tavolo una bozza, ognuno dica che cosa propone per migliorare tutto. Qui stiamo per collaborare, l'ho detto fin dall'inizio, e lei che dice lì è mai possibile fare questo, quest'altro? Qual è il suggerimento che dà? Poi ci sono i Salernitani che conoscono ancora meglio di noi la situazione, quindi ci daranno indicazioni ancora più precise.

**DI STEFANO:** E' una domanda che ho fatto! E' così, confermiamo questo conflitto?

**PRESIDENTE:** Ho capito, ma stiamo costruendo insieme un documento, per favore, allora non si vuole capire, sono polemiche, non esiste, stiamo costruendo un documento.

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** In questo momento è confermata la funzione turistica nautica da diporto e cantieristica nautica. Vedete nella legenda se si riesce a leggere.

**LEGORA DE FEO:** Posso fare io una domanda? Un collegamento ferroviario non è possibile realizzarlo?

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Il vecchio collegamento per una questione altimetrica attraversava tutto il lungomare, purtroppo è l'unica strada percorribile e il Comune non ci ha dato nessuna indicazione possibile.

**GALLOZZI:** Un commento per Salerno, quindi qualche parola mi sembra giusto dirla. A noi sembra un lavoro ben fatto, nel senso che noi con in questa tavola vediamo confermate tutte le ipotesi che abbiamo fatto come comunità portuale Salernitana, per altro con la presidenza del Presidente Annunziata; quindi risponde alla visione di espansione massima del Porto di Salerno alla sua configurazione naturale. Credo che sia interessante perché non è stata resa graficamente l'espansione del molo di ponente, quello che fa parte del sottoflutto se dovessimo chiamarlo in un altro modo. Per altro l'imboccatura e i lavori sono stati già completati, quindi siamo con una planimetria che indica anche lavori in corso che sono in un'ampia fase di conclusione.

Il discorso della ferrovia lo sappiamo, tra l'altro oggi è influente rispetto ai traffici del Porto commerciale di Salerno. C'è stata anche la ricrescita di Original Force, un hinterland che viene servito attraverso la strada del trasporto su gomma. Quindi c'è la criticità rispetto alla configurazione del Porto di Salerno.

L'ipotesi di espansione della banchina, al di là del molo Ponente che è importante perché in realtà per come è configurato il Porto di Salerno che non ha dei limiti fisici della fruizione delle aree, nel momento in cui si espande in un ambito c'è un



effetto vasi comunicanti e quindi l'espansione della banchina di Ponente mette metri quadri a disposizione dell'intera portualità.

L'allungamento del molo Trapezio soggetto ad ulteriori verifiche fa parte delle previsioni del piano regolatore e noi come operatori portuali ci crediamo e riteniamo che possa essere allungata l'estensione, se devono essere 70, 80, o 50 metri, fa parte degli studi di approfondimento e riteniamo che vada fatto, così come l'allargamento del molo 3 Gennaio verso Levante perché anche lì assicurerà più piazzali che per via di vasi comunicanti sono a beneficio di tutta la portualità.

C'è senza dubbio alcuno il tema della permanenza del diporto all'interno del bacino attuale che è un tema da approfondire perché tra l'altro c'è da dire che la pianificazione fatta circa 20 anni fa tra Regione, Comune, Autorità Portuale e i Documenti di Pianificazione sottoscritti all'epoca, prevedevano l'uscita del diporto dal Porto commerciale proprio per separare in maniera netta i flussi a cui si faceva riferimento per il Porto di Castellammare. C'è un elemento di forte criticità specialmente in queste giornate d'estate in cui si concentrano entrate e uscite di diporto, entrate e uscite di navi ro-pax che sono tantissime a Salerno, le grandi navi porta contenitori e domani anche le tante navi da crociera che andranno al molo Manfredi. Bisogna fare attenzione tant'è che la pianificazione originale prevedeva l'uscita del diporto dal Porto commerciale per separare i flussi dal punto di vista nautico. Però sono questi i temi che andranno approfonditi, io ho capito perfettamente, ragioniamo di un documento strategico che andrà poi sottoposto ad ulteriori approfondimenti e verificare e quindi va bene così. Grazie.

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Volevo sottolineare che purtroppo l'ambito portuale come vedete proprio in quella Darsena è abbastanza a ridosso della linea di demanio, in alcuni casi taglia anche lo specchio, per cui ci sono anche delle proprietà di natura privata, alberghi, circoli nautici, e questo non si può prescindere da un'attività congiunta con il Comune per una eventuale riconversione di quell'area.

**GALLOZZI:** Credo che sia tutto demanio, per la verità, non credo che si siano proprie attività su quel lato della Darsena, però è oggetto di approfondimento così come anche la pesca.

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Non sono proprio un esperto, però mi dicevano che c'è un verbale in cui certe aree sono state individuate e perimetrare, poi le cose da valutare sono negli approfondimenti successivi, però l'ambito che vedete perimetrato è un ambito di competenza del piano regolatore. Quindi ove mai questo diventasse vigente è evidente che le aree retrostanti sono pianificate e disciplinate da attività pianificatoria comune.

**PRESIDENTE:** Pare che su Castellammare e Salerno complessivamente qualche ulteriore aggiustamento, ma credo che poi voi ci insegnate che è il mercato che decide tutto. Quando abbiamo posto le migliori condizioni per tutto e per tutti, sarà il mercato a decidere, compresa tutta la questione della commistione, lì sì, a Salerno, Erik la conosci bene Salerno, è un insieme di Porto, crociera, container, come voi in periodo invernale in cui avete lavorato in condizioni difficilissime, c'è solo da fare un plauso a tutti quanti voi per come siete riusciti a lavorare in questi anni. Per questo motivo adesso passiamo a Napoli, sempre con l'intento di costruire un migliore piano possibile, siamo aperti a qualsiasi tipo di suggerimento, cambiamenti, niente è parzialmente definitivo, cioè costruiamolo insieme, per favore, una cosa che non ci metteremo 30 anni caro Erik, altrimenti me ne vado tra 3 mesi.

**KLINGERBERG:** Mi hai frainteso, spero che questo documento durerà per 30 anni.

**PRESIDENTE:** Non avevo mai messo in discussione le tue doti di grande Avvocato!

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Su Napoli si aprono vari argomenti di discussione, uno sicuramente sui collegamenti. Ho sentito parlare prima di indicazioni sull'allungamento stradale e ferroviario. Partiamo dallo stato di fatto. Esiste ancora oggi, nonostante sia in una fase avanzata di realizzazione il molo Terminal di Levante, un mancato collegamento stradale tra le zone di Levante del Porto e le zone di Ponente: per andare dal Bausan al Terminal di Levante bisogna uscire sulla viabilità cittadina, rientrare dal varco Vigliena e chiaramente dal 2014 che è in corso un appalto per la realizzazione del collegamento stradale, in sopraelevata tra il varco Bausan e la Darsena di Levante. Credo che finalmente dovremmo incominciare a vedere i lavori in fase di esecuzione, quindi diciamo che insiste una progettualità, esiste un appalto in corso, il collegamento stradale da e per il molo Terminal di Levante mette in comunicazione la zona est con la restante parte del Porto di Napoli, lo diamo in corso di esecuzione un po' come Porta Ovest per Salerno. Quello che è rimasto in sospeso da un punto di vista amministrativo, e non solo, anche esecutivo, è il fascio di collegamento ferroviario tra il Terminal di Levante e il fascio di Ponente che è propedeutico ad una eventuale emissione a traccia. Chiaramente sono state scelte con il precedente vertice amministrativo, io ero responsabile del procedimento fino al 2014, fino al 2014 si è parlato del raccordo ferroviario, sappiamo e siamo consapevoli che quel raccordo ferroviario era l'unico possibile in questo scenario attuale con queste condizioni a contorno. È chiaro che se noi espropriamo parte di Napoli est il problema non si pone, facciamo un bel raccordo ferroviario diretto dalla Darsena a traccia con una sola manovra ferroviaria andiamo su ambiti che sono esterni alla nostra pianificazione. Nei nostri ambiti portuali la soluzione di raccordo ferroviario, quella del 2014, per intenderci, dalla Darsena di Levante al fascio di Ponente, era l'unico tracciato tecnicamente perseguibile, non c'erano soluzioni alternative. Noi lo prevediamo perché questo raccordo per noi è essenziale, anche se poi va studiato un modello di funzionamento per renderlo poi competitivo, nel senso che siamo consapevoli che ci sarà bisogno di una manovra aggiuntiva, cioè la



formazione di una parte del convoglio alla Darsena di Levante, al Terminal di Levante, poi deve essere trasferito sul fascio di Ponente e da quest'ultimo poi c'è un modello di funzionamento previsto che può essere quello di stazione ferroviaria e di elettrificazione del restante raccordo, per cui le manovre sono due, oppure addirittura uno scenario peggiore che prevede ancora in regime di raccordo sempre con trasferimento. Tutti questi sono studi che noi stiamo affidando proprio perché vogliamo avere ad oggi la situazione sullo stato attuale qualcosa di forte, come possiamo cercare di migliorare e ottimizzare questo tipo di modello di funzionamento per renderlo più competitivo possibile.

**LEGORA DE FEO:** Su questo argomento in passato l'Autorità Portuale aveva anche assegnato ad un vincitore questo tipo di collegamenti, rispetto a quell'epoca lì, adesso stiamo rivedendo un'altra volta, con gli studi di cui lei parlava, altre possibilità aggiuntive, o ritorniamo su quel tipo di gare? Io mi ricordo che a quei tempi, tra l'altro eravamo pronti per cedere tutte le aree e lo siamo ancora oggi, mi sembra che anche gli altri che sono coinvolti siano abbastanza lineari. Allora a quei tempi, tra l'altro eravamo intorno a questo tavolo, c'era il vincitore della gara che ci fece vedere questi movimenti, rispetto a quell'epoca noi ci ritorneremo, lasciando stare la *governance* di Spirito che andava in un'altra direzione, si rifà di nuovo la gara? Sicuramente non è una cosa di pertinenza di questo documento. Lei ha detto una cosa molto chiara: questa è l'idea che noi stiamo seguendo sulla quale è l'unica possibilità per realizzare il Terminal di Levante in tempi brevi, la mia è una domanda di carattere tecnico essendo anche parzialmente interessato.

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Dal punto di vista tecnico io ritengo che sia imprescindibile il collegamento ferroviario. Chiaramente però dal punto di vista politico lascio parlare il Presidente.

**PRESIDENTE:** Io ho fatto politica in passato, ma adesso non la faccio più, non è una questione politica. Noi abbiamo detto, poi c'è Calabrese che rappresenta il Comune di Napoli, che questo tavolo c'è utile per guardare e laddove è possibile modificare le cose, lo facciamo, fermo restando che la previsione per noi deve essere quella del collegamento ferroviario. Sarà difficile? Sarà impossibile? come ci poniamo con quella gara fatta nel passato? sono tutte cose da risolvere. In questo Documento di Pianificazione Strategica quanto più è possibile prevedere la migliore logistica possibile al nostro servizio, al servizio del lavoro che si fa nel Porto la prevediamo; poi vediamo nel dettaglio come si potrà realizzare, fermo restando questa gara che abbiamo fatto, io l'ho scoperta da qualche giorno che c'era questa gara fatta.

**LEGORA DE FEO:** Un'altra domanda sempre relativa a quell'area commerciale quindi la parte di Levante, perché è una cosa che mi sono sempre chiesto. Allora c'era un contenzioso con Porto Fiorito che rappresentava un po' il tappo di bottiglia per il Porto ...

**RUSSO:** Io direi parliamo di una cosa alla volta, altrimenti mi perdo anch'io. Poi, sempre sulla questione della viabilità ricordo che pure nella scorsa pianificazione c'era la questione di rifare il molo Bausan per consentirci di avere una uscita degli automezzi più fluida. Volevo sapere se questa cosa è ancora contenuta, oppure la vogliamo contenere. Poi c'è un altro elemento importante che è necessario sottolineare: la possibilità di avere il controllo della Guardia di Finanza perché siamo sempre sottoposti ad una doppia fila, quindi questa cosa qui per noi è fondamentale, al di là che è coerente creare un collegamento ferroviario, però sicuramente gli automezzi sono importanti.

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Rapidamente sul Bausan: è prevista una rotatoria per chi viene dall'autostrada e vuole andare al Terminal di Levante, deve raggiungere questa rotatoria del Bausan, c'è un torna indietro, quindi un tornare, per cui il varco sarà spostato dall'attuale Bausan verso l'uscita San Erasmo. Quindi ci sarà il nuovo varco doganale e non si può prescindere, come sottolineato più volte nel documento, da un nuovo modello di funzionamento anche delle verifiche doganali: non è pensabile l'attuale situazione per un Porto come Napoli; bisogna rivedere un po' il protocollo con l'Agenzia delle Dogane, ormai siamo arrivati ad un punto in cui bisogna informatizzare, velocizzare, c'è anche una disponibilità anche ad istituire "fast corridor" che agevolerebbe enormemente la velocità con la quale le merci potranno uscire. Ovviamente ci sarà la fase dei protocolli di sicurezza, dei protocolli di affidabilità e quant'altro. Però sicuramente c'è una disponibilità da parte dell'Agenzia delle Dogane che è molto importante. Con la messa appunto di un nuovo modello di funzionamento dei varchi doganali come indicato nel documento, arriveremo ad un "Port system" che ormai è l'ABC di tutti i porti che hanno un funzionamento moderno. Non si può prescindere che tutte le Agenzie lavorino in rete e che anche i portatori di interessi, quindi gli stakeholders portuali abbiano un accesso a questa piattaforma comune e quindi ci sia uno scambio di dati in tempo reale. Tutto questo non può che migliorare il modello di funzionamento, quindi è chiaro che si cercherà di evitare che ci siano anche in futuro queste file di camion in attesa dove il camionista scende, porta il foglietto, si deve mettere il timbro, insomma, sono cose storiche che ci auguriamo che prima o poi riusciremo a modificare.

**TINTORI:** Sono Simone Tintori, nuovo a questo tavolo, sono Direttore Commerciale dell'Interporto Servizi Cargo. Mi ha fatto piacere leggere l'attenzione al corridoio TeNT, però mi collego a quelle che sono le necessità dei Porti, alle necessità infrastrutturali, alle sagome, alla capacità di rendere questi collegamenti utili alla maggior parte dei traffici che oggi intervengono su questa Regione. Abbiamo fatto un progetto sull'Alta Velocità, perché ISC con un contratto quadro con RFI sarà il primo operatore in Italia a lanciare il progetto Verona-Pomezia sull'Alta Velocità per le merci: un profilo di 400 attraversando le gallerie, e questo lo dico perché oggi l'apertura di corridoi, che ovviamente fanno riferimento al 90 % delle merci che interviene su questi corridoi è importante ed è sicuramente il progetto per il futuro, perché arrivare in



questa Regione collegando l'Europa significa interagire sui traffici che sono sia di ro-ro, ovviamente. Io provengo da Grimaldi, dove sono stato per 13 anni e quei traffici che oggi vengono intercettati attraverso quei flussi possono essere rilanciati in tutta Europa. Oggi lo stiamo facendo, lo stiamo facendo da Nola verso Verona e da Nola verso Milano e verso Segrate. Volevo solo capire se abbiamo in previsione un tavolo con RFI: questo è importantissimo, perché su quel tavolo si discuterà quali sono gli interventi di miglioramento; RFI ha un contratto di programma con interventi specifici sulle reti, quindi vorremmo capire esattamente quali interventi e come per poi pianificare l'eventuale raggiungimento del Porto di Napoli, quel raccordo di cui si parlava prima, del molo di levante e ponente che è strategico per il Porto.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** E' un raccordo interno e poi c'è l'aspetto raccordo esterno, dal Porto a Napoli traccia.

**TINTORI:** Infatti le informazioni importanti per le imprese ferroviarie, mi sono segnato tre punti, giusto per discutere in maniera fattiva: i miglioramenti per le imprese, manovre e costi; ogni impresa ferroviaria necessita di sapere quali sono i collegamenti e se si arriverà allo standard europeo di 750 metri. Oggi si diceva che va spezzato, è strutturalmente difficile renderlo operativo per motivi morfologici e per le aree disponibili. Prima ho sentito un passaggio sull'elettrificazione dei binari: questo aiuta la manovra, la rende fruibile, e la portata della linea, perché sia per quanto riguarda i container, sia per quanto riguarda un servizio ro-ro con servizi che possono essere utili al raggiungimento per sviluppare altra parte dei sedimi vuoti su ferrovia, oggi è importante capire qual è la portata della linea. Grazie.

**KLINGENBERG:** Se permettete volevo aggiungere una cosa dal punto di vista stradale: tutti i Porti del mondo hanno delle aree, che sono vaste zone, sia in entrata che in uscita ma non mi sembra che il piano le preveda. Noi prevediamo il dialogo con le dogane, ma anche se lo azzeriamo qualcuno che digitalizza il proprio ingresso in un'area antecedente va previsto. In tutti i Porti del mondo, totalmente automatizzati, c'è un punto dove il camionista scende e va a digitare la propria entrata, non è detto che lui abbia il collegamento, però un minimo di polmone in entrata e in uscita va immaginato, francamente non so dove, ma credo che vada immaginato.

**PRESIDENTE:** Grazie, perché questa è una cosa che va sottolineata nel nostro documento.

**DE CRESCENZO:** Saluto tutti, finalmente in presenza ci vediamo. Volevo solo chiarire l'aspetto del riscontro al varco: abbiamo partecipato a tante riunioni, se ricordate all'entrata la Finanza apponeva il visto entrata che dopo decenni siamo riusciti a scongiurare, ma sull'uscita dal Porto devo dire una cosa, è giusto che venga fatto all'interno dei Terminal, almeno all'uscita dei Terminal, e lo stesso problema ce l'ha anche Salerno e non solo Napoli, di congestione. Noi dobbiamo chiarire una cosa ed abbiamo il riscontro della Guardia di Finanza: finché si uscirà solo al Bausan noi congestioneremo i magazzini; c'è CONATECO, c'è SOTECO, la soluzione sarebbe quella del famoso varco ad esempio all'interno di CONATECO e di fare il riscontro lì, perché se abbiamo il riscontro all'interno dei varchi e poi c'è il tappo a Bausan, il problema non lo risolveremo mai e la stessa cosa è a Salerno. Addirittura Salerno non è meccanizzata, mentre Napoli è meccanizzata, quindi c'è collegamento, mentre a Salerno bisogna andare al varco con il documento doganale e nel 2021 con il nuovo Codice, nel 2016 c'è stata la quinta edizione del Codice Doganale, non è ammissibile anche per una questione di sicurezza, perché la gente che va a piedi, Presidente, e va a portare il foglio di riscontro oltrepassando i camion, dove non ci sono neanche le strisce pedonali, è una cosa che fa male a tutti. Lo Smart Port lo vogliamo tutti, abbiamo tanti progetti, però dobbiamo avviare a quelle cose elementari che ci impediscono di essere in sicurezza. Ben lieti di partecipare a qualche tavolo costruttivo con la Guardia di Finanza: sapete che è stato prorogato fino al 31 dicembre lo stato di allerta per il Covid, le dogane al 50 % sulla carta ma in realtà sono al 30 %, abbiamo dei rallentamenti pazzeschi che ci stanno condizionando.

**LEGORA DE FEO:** Purtroppo tra poco devo andare via ma vorrei chiedere se è possibile avere un po' più tempo per le considerazioni. Lo dico in modo molto sommesso, perché i temi sul Porto di Napoli sono importanti, mi fa piacere che a Salerno non c'è bisogno nonostante il grosso carico di navi ro-ro di collegamenti ferroviari; a Napoli serve, purtroppo senza le ferrovie.

Volevo fare due domande veloci e ringrazio il Presidente per aver fatto un'analisi dei costi ed è stata una notizia bellissima quella che ci ha dato questa mattina, perché mi confrontavo, parlo anche delle licenze di impresa etc... Sullo sviluppo di levante, è una domanda un po' più tecnica che va nella strategia, quindi dovrebbe essere parte integrante di questo documento. Noi ci auguriamo che si dovrebbe finalmente realizzare grazie al grande entusiasmo di questa nuova governante del Terminal di levante. Poiché c'era quel progetto di Porto Fiorito che bloccava un'eventuale espansione, non so che fine ha fatto quel contenzioso.

**PRESIDENTE:** Abbiamo vinto.

**LEGORA DE FEO:** Mi fa molto piacere. La cosa che non riesco a capire in questo momento: poiché quel pennello è 650-670 metri, poiché questo progetto dura da vent'anni, si prevede un ulteriore allungamento nel documento oltre al discorso ferroviario?

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Riguardo al prolungamento in questo momento ci sono 670 metri di banchina nella configurazione attuale. E' vero che c'era l'accordo di programma del 2000 che è stato recepito dal Piano Regolatore



Generale del Comune nel 2004 per la realizzazione di un Porto Turistico, costruito nell'area di levante, che in qualche maniera bloccava qualunque tipo di sviluppo del Porto. Poiché tutti gli strumenti urbanistici del Comune prevedono una riqualificazione e una riapertura della città di San Giovanni e una fruizione della spiaggia, qualunque ipotesi di ampliamento verso levante del Porto di Napoli ci sarebbe preclusa da parte del Comune di Napoli. C'è questa possibilità ma è legata al traffico petrolifero, perché un'altra novità che non sarà sfuggita guardando le planimetrie che abbiamo allegato è che la Darsena Petroli continua ad esserci. Per questa Darsena Petroli, siamo stati più realisti del re: non possiamo prescindere da un progetto di delocalizzazione, peraltro inserito in tutti gli strumenti urbanistici del Comune di Napoli, ma è altrettanto vero che esiste un piano energetico nazionale che prevede la strategicità dei depositi costieri. Sono stati fatti una serie di atti a livello centrale che impongono la presenza di questi depositi costieri e noi con un Terminal lato mare di questi depositi costieri non possiamo che prevedere il mantenimento della funzione della Darsena Petroli fin tanto che a livello nazionale non si trovino delle soluzioni alternative all'ubicazione di questi depositi costieri, nel quale caso cesserebbe, e questo lo abbiamo già previsto, la funzione di Terminal petrolifero della Darsena Petroli, con riassorbimento nella funzione limitrofa. In questo scenario non si esclude che si possa tombare l'eventuale Darsena Petroli e si arriva a ben più di mille metri di fronte di banchina.

Dai miei conti modesti, non sono uno specialista di terminali, con 6 gru il limite è la capacità di stoccaggio a terra, non il fronte di banchina, già da 2 navi da 4 mila teus ci vanno ormeggiate su 670 metri. Una sola nave da 20 mila teus ci andrebbe lì dove riuscissimo a dare fondali adeguati, perché il problema non è in fondale del Terminal di levante, il problema è che abbiamo anche delle strutture che possono essere approfondite all'occorrenza, proprio per la tipologia strutturale che abbiamo previsto. Il problema è il canale di ingresso, perché si può accedere solo da levante, e da levante abbiamo 10-11 metri; li possiamo dragare ma essendo fondali bassi all'esterno mantenere un canale di accesso sempre agibile per navi che pescano 16-17 metri occorre un piano di dragaggi che con l'impianto normativo attuale comporta un problema serio, la gestione di questi sedimenti. Finché non si risolve il problema della gestione dei sedimenti dei dragaggi marini diventerà difficile garantire l'accessibilità di una nave del genere da levante.

Riguardo ai collegamenti ferroviari, giusto per completare il ragionamento, che è estremamente complesso, che va calato in una realtà e in uno studio di dettaglio che in questo momento non c'è, possiamo basarci su quello che è stato studiato fino a qualche tempo fa, stiamo parlando di tracce disponibili, di studi di qualche lustro fa che vanno tutti aggiornati. E' in corso un tavolo con RFI, a cui sto partecipando personalmente, per studiare soluzioni tecnicamente sostenibili di un raccordo ferroviario nel Porto di Napoli efficiente. Il problema vero dell'elettrificazione riguarda un'area comunale che non è nelle nostre disponibilità, quindi è l'interferenza a raso con via Galileo Ferraris, perché se elettrifichiamo dal Porto c'è bisogno di risolvere quella interferenza per avere un instradamento diretto in rete senza necessità di una ulteriore verifica e controllo a traccia, che comporta ulteriori manovre e ulteriori costi. E' un modello che a suo tempo abbiamo già messo a punto ma perché si arrivi a risolvere quel tipo di interferenza dobbiamo dimostrare che c'è un mercato. Non possiamo prescindere oggi da uno studio della situazione attuale per vedere nello stato attuale qual è il modello di funzionamento e soprattutto con le esigenze, in previsione futura anche con il Terminal di levante, quali sono effettivamente i livelli di funzionamento richiesti. Dopodiché possiamo sederci ad un tavolo con il Comune e ragionare: è un problema tecnico risolvibile, abbiamo anche degli studi di fattibilità, anche da parte di RFI sulla risoluzione di quella interferenza, manca ora la dimostrazione con degli studi seri, con progetti di fattibilità, valutare anche gli aspetti tecnico ed economici di modelli di funzionamento, che impongano l'esigenza di risolvere questa interferenza. Lo scenario della stazione ferroviaria portuale è ampiamente percorribile. Anche in questo caso per gli scenari di funzionamento con una manovra in meno è necessario vedere che costi comporta. Non dimentichiamo che c'è sempre un'incognita, e sono le Direttive Europee riguardo all'abbattimento delle emissioni dei gas clima-alteranti, obiettivi ambiziosissimi, che potrebbero anche far rivedere la politica di trasporto su gomma. Oggi ragioniamo sul trasporto su gomma per come è oggi, però bisogna ragionare in termini di sostenibilità ambientale e capire che magari potranno accedere solo mezzi che abbiano emissione zero. Sono scenari futuribili, che siano a GNL, tutto è in divenire e bisogna fare degli studi e valutare. Sicuramente c'è questo scenario con RFI: abbiamo anche paventato la possibilità dell'Alta Velocità nuova su Bari, perché ci potrebbe essere la possibilità di un corridoio sull'Adriatica, ma è tutto da valutare, così come in questo momento ci concentriamo sugli Interporti, dove ci sono dei problemi, c'è la messa fuori servizio della forchetta. Con RFI ci sono dei contatti, lo studio che abbiamo in programma di fare nell'immediato, propedeutico alle scelte che dovremo fare sul Piano Regolatore, sarà fatto di concerto con RFI, è poco ma sicuro.

**PRESIDENTE:** Vorrei ribadire il concetto della strategicità di un documento come il nostro: tenendo in conto l'occupazione, tenendo in conto la sicurezza e la tutela dell'ambiente, confrontiamoci su tutto e vediamo un po' come porre le basi perché questi 5-6 mesi, perché prevediamo che per fine anno, se tutto va bene, questo documento sarà approvato dal Comitato di gestione, tra il momento che stiamo discutendo, poi i Comuni, speriamo di non incrociare le elezioni, altrimenti non sappiamo più. Per fine anno potrebbe essere pronto. Ci sono 4-5 mesi speriamo con il Recovery Plan, con la semplificazione, con l'appello a fare presto, tutto può essere deciso non dico da un giorno all'altro ma in tempi brevi. Noi non ci castriamo a nessun livello: la previsione deve essere per uno sviluppo complessivo, tenendo in conto tutte le necessità, che adegueremo al momento rispetto a quanto ci verrà indicato dal Governo europeo e nazionale. Gli scenari sono aperti, siamo tutti un po' pessimisti per quello che è accaduto nel passato. Mi dispiace che Gianfranco Battisti, mio grande amico, non ci sia più, almeno come incarico, perché con lui avrei lavorato ancora meglio ma ci siete voi a creare una bella squadra in questi anni, per cui siamo convinti che a Napoli dedicherete tutta l'attenzione che merita una città così importante e con



un Porto così importante. Gli scenari sono aperti ed i vostri suggerimenti per costruire definitivamente per i prossimi 30 anni il miglior documento possibile.

**ALLE ORE 11:55 ESCE LEGORA DE FEO.**

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Volevo completare perché non ho risposto a tutte le domande, c'era il discorso sul varco doganale a Bausan. Sul modello di funzionamento del progetto, il Bausan è diventato una rotatoria, per cui smista traffici verso levante e verso ponente, quindi ci sarà necessità di nuovi varchi doganali in prossimità del Terminal di levante.

**ALLE ORE 12:00 ESCE DE NIGRIS.**

**RUSSO:** Il Bausan è diventata una porta di accesso.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Una porta di accesso che non dovrebbe bloccarsi secondo gli studi di traffico fatti a suo tempo e che vanno aggiornati, ragion per cui pretendiamo che ci sia prima il Piano Regolatore e una ulteriore verifica che quei dati che avevamo vengano aggiornati all'attualità.

**RUSSO:** Se i flussi sono consistenti, la giacenza media dei contenitori è elevatissima, l'organico della finanza non riesce a sopperire, pure con gli strumenti messi a disposizione.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Il modello di funzionamento con il Terminal di levante e con i varchi doganali è tutto ancora da verificare: sicuramente l'infrastruttura è fatta in maniera tale che dovrebbe diventare indipendente, il varco viene avanzato molto per evitare che si blocchi la rotatoria, che funziona finché non si blocca.

**RUSSO:** Come si effettua il controllo? Avevamo chiesto una cosa molto semplice: la possibilità di avere un lettore ottico invece di aver bisogno del finanziere che segna dieci numeri nel contenitore.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** E' evidente che dovrà essere oggetto di protocollo con l'Agenzia di dogana.

**KLINGENBERG:** Forse sarebbe il caso di prevedere comunque una separazione dei flussi, nel senso che oggi una delle criticità che abbiamo è la sommatoria dei contenitori a tutte le altre merci ro-ro, etc..; nel piano strategico, probabilmente, va ipotizzata la diversa uscita dei contenitori e l'uscita di tutto il resto dei flussi, perché è una delle criticità maggiori che oggi riscontriamo, con un unico varco di ingresso e di uscita.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Giusto per chiudere il discorso collegamenti: è evidente che se avessimo la possibilità di avere più viabilità nel Porto tutto sarebbe più semplice. Il fatto di avere più uscite, più ingressi, più varchi ma manca l'interlocutore.

**RUSSO:** La possibilità di dare un solo varco al traffico merci, senza che incroci la viabilità ordinaria, già questo ci permetterà di recuperare una corsia.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** La vostra preoccupazione verrà trasferita negli studi che faremo. Se avessimo più spazio si potrebbero fare più varchi o più corsie.

**KLINGENBERG:** Lo strumento urbanistico deve individuare due varchi come esigenza; poi sarà la Finanza che dovrà avere il coraggio di dirci che non lo fa.

**FONTANA:** Presidente, apprezzo moltissimo l'impostazione e soprattutto l'opportunità che ci dà di esprimere un'opinione su un documento così importante come il Piano strategico. Volevo solo integrare quello che giustamente ha detto l'Ing. Bracci, che peraltro non è rappresentato nel documento strategico, quello che ha detto sui depositi costieri, cioè quell'asset strategico è funzionale allo sviluppo del piano energetico, mentre nel documento ci aspettavamo delle parole, visto che si parla di sviluppo, tese a supportare e favorire i processi logistici del comparto energetico per raggiungere il piano energetico. Nel cappello del documento si parla di mera manutenzione, che peraltro è un atto dovuto a chiunque fa qualsiasi attività piuttosto che una previsione di sviluppo: un supporto a un qualcosa che diventa cardine per poter raggiungere quello che ci sta chiedendo la nazione e la Comunità Europea. Scrivere che è consentita la sola manutenzione, leggendo questa decisione ad un Piano Regolatore di 20 anni fa, che non poteva sapere quello che sarebbe successo e quello che ci aspetta, forse sarebbe più coerente con le parole che lo stesso Presidente ha espresso in premessa. Mi associo a quello che diceva Legora, poiché siamo in un periodo bruttissimo, aldilà delle ferie, ma anche rinnovi contrattuali con gli arabi, che hanno dei tempi diversi dai nostri, se si potesse avere un po' più di tempo per collettare le indicazioni, perché non è una cosa facile.

**PRESIDENTE:** Ci siamo occupati in queste settimane della questione energetica, specialmente per la questione del deposito GNL, poi la gara di progettazione che riguardava circa 5 milioni di gara di progettazione per le vasche di colmata.



L'argomento che ci interessa di più è la questione energetica e Napoli vista non solo a livello nazionale ma anche a livello europeo, Napoli o la Campania, come sito importante per il sud. Noi ci muoviamo in un ambito di confronto con il territorio, con il Comune, sarà anche di 15-20 anni fa questa impostazione urbanistica del Comune di Napoli ma è vigente e valida, per cui dobbiamo tenerne conto. Lo dico senza falsa modestia: con il Comitato di gestione, rappresentato oggi dall'Ing. Iavarone e dal prof. Calabrese, manca il prof. Garofalo, ma ampiamente giustificato per impegni all'Università, abbiamo deciso per quello che è il nostro ruolo, non lo dico per falsa modestia, di essere esecutori di quanto si decide a livello di associazioni, a livello di istituzioni, a livello di imprenditoria, a livello di sindacati. Se le considerazioni di tutti questi momenti di confronto coincidono con quello che penserei io da cittadino, mi fa più piacere, se non coincidono, e resta la mia impostazione una cosa mia personale, e quello che decide il mondo intero, perché se vogliamo andare contro la volontà di un territorio non riusciremo né voi, né noi. Io sono uno di quelli che il GNL l'ha voluto in Sicilia, perché non siamo contrari in maniera aprioristica, poi è venuta fuori tutta la valutazione. Non c'è stato un rappresentante di questo mondo che abbia dato parere favorevole, per cui dobbiamo misurarci su queste cose. Genova rientra come Napoli nel documento di pianificazione strategica per quanto riguarda l'energia. Noi siamo alla ricerca di energia alternative insieme a voi, perché voi ve ne state occupando, già guardate oltre il fossile. Non voglio difendere il nostro documento perché lo arricchiremo ancora di più, però non va in direzione diversa da come è stato già indicato, fermo restando le considerazioni che fate voi. Non confermiamo assolutamente la possibilità del deposito costiero, perché già viene fuori da documenti ufficiali questa contrarietà istituzionale a questo impianto. Per quanto riguarda il resto, per i depositi, è una considerazione del comune e resta tale, noi non possiamo fare diversamente, quindi è valida la considerazione iniziale, arricchita con le considerazioni che faceva lei.

**FONTANA:** Osservavo che in un documento di pianificazione mettere una cosa ovvia come la manutenzione ma non pensare che probabilmente una innovazione tecnologica, non mi riferivo all'energia, per essere più specifico mi riferivo al GPL, che è uno dei prodotti individuati per la fase di transazione. Impedire ad un esercizio, come quello del GPL, una variazione tecnologica, un riassetto logistico operativo per raggiungere il piano energetico, forse non è una strategia vincente. Anche se vogliamo parlare del Piano Regolatore rapidissimamente, qui si parla di dislocazione o meglio di riallocazione dei depositi costieri, ma il punto di approdo non è un'opzione, è un vincolo, perché certi prodotti non si possono portare né via terra, né via area; quindi a meno che non si ammette che vogliamo trasferire i depositi costieri in un'altra Regione, se restano nella Regione Campania c'è poco da fare. Il vincolo di approdo è un vincolo e non una opzione, per questo mi meravigliava quella impostazione in premessa, che ti inchioda prima come Autorità e poi come Azienda, salvo poi dire anche che questi documenti sono importanti per le Aziende raggiungere i piani di investimento e le permanenze in certe aree.

**PRESIDENTE:** Credo che sia utile la sua considerazione rispetto alle ulteriori energie alternative, perché allo stato per quello che abbiamo vissuto nei confronti continui tra Comune, Regione e Municipalità di San Giovanni, noi registriamo una contrarietà ferma ai depositi costieri; poi la questione manutenzione è una cosa scontata, ma è un modo per sottolineare.

**FONTANA:** I piani energetici sono un fatto oggettivo, non sono un fatto di opinione: trovare l'alternativa a quasi 5 milioni di tonnellate all'anno di prodotti, che vengono riversati per la maggior parte nella Regione Campania, forse questo è un tema importante. Non è che facendoci convincere da qualcuno, dalle masse o da altri risolviamo il problema energetico, resta il fatto che a Napoli arrivano 5 milioni di tonnellate di prodotto, compreso il GPL, che se vogliamo sostituirlo non è proprio uno scherzo.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** E' stato frutto di incontri con il Comune, con cui ne abbiamo parlato molto. La logica che noi come Autorità di Sistema Portuale abbiamo cercato di portare avanti è che la Darsena è un Terminale, quindi ha funzione di deposito costiero. Se si autorizza un cambio di tecnologia al deposito costiero e necessita di un aggiornamento alla Darsena Petroli, noi siamo in cascata. Il problema è che voi dovete riuscire con gli strumenti che avete, essendo un deposito strategico potete andare anche attraverso decreti del Ministero, sovraordinati rispetto alle realtà locali. Noi in quanto Terminale dei depositi costieri possiamo solo autorizzare interventi finalizzati. Se voi vi fate autorizzare una diversa tecnologia noi ne prendiamo atto, per carità.

Il nostro scopo è quello di agevolare l'operatività dei depositi.

**FONTANA:** E' il contrario, il punto di approdo è l'ingresso, il punto di approdo è funzionale al deposito costiero, non il contrario. Se si decide di spostare i depositi dalla Campania in altre Regioni allora sono d'accordo con voi, perché ci sarà un altro approdo, un'altra realtà completamente diversa; ma finché restano in Campania è difficile immaginare depositi costieri senza un punto di approdo che non può essere il Porto. Parliamo di quantitativi troppo importanti per portarli diversamente.

**PRESIDENTE:** Stiamo andando in contraddizione, vorrei dare la parola ad Andrea Mastellone.

**MASTELLONE:** Sono Andrea Mastellone e rappresento gli agenti marittimi. Quello che volevo chiedere l'ha esaurito in buona parte l'Ing. Fontana, però volevo dire che è necessario un approfondimento del termine "delocalizzazione". Il vecchio Piano Regolatore che prevedeva la delocalizzazione sulle boe a mare di tutto lo sbarco dei prodotti petroliferi di fatto è



stata bocciata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che ha rimandato indietro il PRG e quindi la soluzione della delocalizzazione a mare è stata bocciata. A questo punto, prendo atto con piacere di quanto ha detto stamattina l'Ing. Bracci, che in effetti è un chiarimento rispetto al primo documento che ci avete inviato, in cui sembrava che la delocalizzazione fosse qualcosa di scontato. Questa mattina l'Ing. Bracci ha detto che i depositi costieri di Napoli rientrano nel pacchetto strategico italiano, quindi la delocalizzazione dovrà essere decisa a livello nazionale. Dicevo di approfondire il termine "delocalizzazione", perché scontato che a mare i prodotti petroliferi non possono essere sbarcati, l'unica delocalizzazione possibile oltre il cambio di Regione, come diceva l'Ing. Fontana, è delocalizzare nell'area di Marciianise. Questo fu visto già 4-5 anni fa, vedemmo che era una cosa tecnicamente realizzabile. Prendo atto del volere del Comune e della popolazione che vive nell'area di San Giovanni, ma siamo in un punto esatto: la delocalizzazione è praticamente impossibile e o i depositi restano dove stanno oppure devono essere chiusi, non ci sono altre alternative, se vince la volontà del Comune e della popolazione residente nell'area.

**KLINGENBERG:** Forse mi sfugge qualche cosa, a me sembra che voi come Autorità Portuale avete detto che finché c'è un deposito costiero e la Regione, lo Stato, chi per esso, mantiene quel deposito costiero esiste la Darsena Petroli. Nel momento in cui la Regione troverà una nuova collocazione, ovviamente ci sarà la conversione, è giusto? Ho capito bene?

**PRESIDENTE:** Sì, se siamo d'accordo.

**FONTANA:** E' una questione di bilancio di materia. Se dobbiamo sostituire un prodotto con un altro prodotto e nell'elenco dei prodotti strategici, anche GPL, facciamo il caso specifico, significa che io per sostituire 10 Kg di qualcosa devo portare 10 Kg in più di GPL, questo significa avere la libertà o la concessione di variare qualche tecnologia, di variare qualche strategia operativa, di variare qualche strategia logistica, sempre nell'ambito della Darsena Petroli, senza aggravare ambiente e sicurezza, però una libertà in un piano strategico che deve prevedere uno sviluppo. Ma qui è furbizia, non è una questione politica: io non impedirei, non sfilerei, ti faccio fare solo la manutenzione, cambia solo l'olio alla macchina e se le strade prevedono dei pneumatici particolari, perché mi devo vincolare in un documento che è di pianificazione strategica? E' una contraddizione in termini.

**PRESIDENTE:** Non c'è nessuna contraddizione, stiamo stati chiari, magari specificheremo ancora meglio, ma lei pensa che noi ad oggi con le strategie in corso, che speriamo siano concrete, perché i soldi ci sono ma tutto il resto è da vedere, ma noi pensiamo veramente che mentre parliamo di energia alternativa, mentre parliamo di un mondo più pulito, non voglio fare questioni politiche, non tocca a me, noi dobbiamo mettere solamente a punto quello che indicate tutti quanti voi e quello che ci indica il Comune, quello che ci indica il Governo. Se il Governo si assume la responsabilità vera di dire che nel centro della città di Napoli, a San Giovanni, che può essere una polveriera sociale, noi abbiamo indicato 15 anni fa la delocalizzazione e la bonifica, poi facciamo altro, allora non è problema di incolumità personale per venire a lavorare, ma è un problema sociale, di cui dobbiamo tenere conto. Quando il Governo nazionale ci dirà "voi dovete fare così" lo faremo, ci mancherebbe altro. Alla luce di quello che è avvenuto per il GNL, valutazione di impatto ambientale, non c'è stato un Ente che abbia dato parere favorevole, allora cosa dobbiamo prevedere contro la volontà popolare? Lasciamo aperta una possibilità, come dicevamo prima, quello che ci indicherà il Governo certamente lo metteremo a punto. Per la situazione industriale ci confrontiamo, ci confrontiamo con i Sindacati, con tutti, c'è un interesse comune da portare avanti, qui non c'è nessuna battaglia ideologica, ci mancherebbe altro, per il petrolio o per altro. Per noi esiste un momento importante per l'approvvigionamento e per tanti motivi.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Fondamentalmente stiamo dicendo tutti la stessa cosa: non è nostra volontà impedire degli adeguamenti. Ci siamo anche confrontati in sedi istituzionali con il Comune, è stato oggetto di grossa discussione, siamo riusciti ad avere un assenso nel mantenere le funzioni attuali. Se lei come Consorzio deve potenziare il GPL rispetto ad un altro prodotto già esistente, va da sé che è un adeguamento dei depositi costieri che lei chiederà nelle sedi opportune, le verrà concesso e lo comunicherà a noi, noi non possiamo che dare l'autorizzazione a mettere una tubazione di GPL in più. Se il discorso è: io voglio cambiare tipologia di prodotto petrolifero, devo cambiare necessariamente il deposito costiero, perché il GNL ha un tipo di stoccaggio completamente diverso, di stanze massime a cui posso mettere lo stoccaggio e così via, devo prima chiedere le autorizzazioni per gli stoccaggi che non possono essere in ambito portuale, perché in ambito portuale con la vicinanza che abbiamo di civili abitazioni, un territorio portuale che è molto limitato, è chiaro che deve passare prima per studi di sicurezza, autorizzazione dei Vigili del fuoco e poi lo prenderemo in considerazione, deve avere tutto un altro iter. Sicuramente lì dove lei si riesce a far autorizzare un deposito costiero o un cambio di tipologia nel deposito costiero a livello regionale, nazionale, comunale noi ne prenderemo atto, non saremo noi ad impedirlo, ciò in base a questo documento. Fin tanto che c'è l'esigenza dei depositi costieri noi come Autorità Portuale dedichiamo la Darsena Petroli al traffico petrolifero. Il discorso della manutenzione ordinaria e straordinaria, l'adeguamento per motivi di sicurezza di impianti e quant'altro è legata agli impianti che servono il deposito costiero.

**TAVASSI:** Sono Francesco Tavassi, ho qui l'onore di rappresentare CONFINDUSTRIA. Voglio sottolineare alcuni aspetti importanti che colgo, innanzitutto un caloroso ringraziamento al Presidente, che dai primi giorni di insediamento ha subito avviato dei confronti positivi continui con le Associazioni, con tutti per cercare di far comprendere come la volontà era quella di ascoltare, come sta facendo più volte da stamane, gli interessi di tutti gli imprenditori e di tutti coloro che vivono





questo territorio. Io rappresentando CONFINDUSTRIA a livello regionale voglio esprimere alcuni concetti, per quanto riguarda le tempistiche, anche se noi personalmente abbiamo letto il documento ma è del tutto evidente che da giovedì ad oggi non c'è stata la possibilità di fare condivisioni con gli organi delle nostre Associazioni territoriali. Da domani farò incontri con le territoriali di Napoli e di Salerno, avrò piacere di incontrare un rappresentante di Fincantieri. Purtroppo questo rappresentante non si occupa di aspetti strategici ma è il Direttore del personale della filiale di Castellammare, però mi farò portavoce per poter eventualmente comprendere loro che cosa ci diranno e vorranno dire in merito a questo piano strategico.

Voglio sottolineare un aspetto che mi sembra molto importante: qui oggi abbiamo la presenza di due componenti del Consiglio che rappresenta le istituzioni e questo ha una valenza importante, perché questo documento, e speriamo che venga nei tempi brevi portato a finire il proprio percorso, rappresenta una precondizione determinante per lo sviluppo economico della nostra Regione e del sud intero. Certamente ci sono delle criticità, certamente va ampliato, va integrato, le nostre indicazioni sicuramente verranno prese in considerazione, però l'aspetto riguardante il Porto non è solo un aspetto che riguarda gli imprenditori portuali esistenti all'interno dei Porti di Napoli, Castellammare e Salerno. Io lo voglio dire con forza: l'aspetto riguardante lo sviluppo delle portualità, delle retro portualità, degli aspetti che abbiamo toccato oggi molto probabilmente sono le precondizioni per lo sviluppo di questo territorio. Noi come industriali siamo pronti a fare la nostra parte, però occorre, e qui mi rivolgo ai rappresentanti che oggi sono seduti qui, e li ringrazio per la loro presenza, che la politica comprenda come gli investimenti, siano essi finanziati dal PNR, siano essi fatti con altre fonti, siano necessari ed indispensabili, perché i Porti hanno un'importanza anche per le Aziende che sono fuori, anche per coloro che sono all'esterno e che hanno la necessità di avere Porti che funzionano, Porti che danno semplificazioni, come è stato detto più volte per quel che riguarda l'aspetto dei controlli, Porti che danno la possibilità, non abbiamo toccato oggi l'argomento ZES. Ma è del tutto evidente che se il legislatore aveva indicato come i territori che dovevano avere delle agevolazioni i Porti e gli Interporti, io non posso pensare che con le infrastrutture obsolete che ci ritroviamo potremmo mai sperare che un investitore entri in questi territori. Quindi dobbiamo partire da questo documento, sperare che questo documento sia il volano per poter andare avanti con procedure più semplificate e con la possibilità di permettere a chi vuole fare investimenti nel mezzogiorno, in Campania ne abbia la possibilità. Ultime due cose che ho colto nella presentazione dell'Ingegnere, le zone portuali in tutti e tre i Porti con affaccio verso la città verranno verificate insieme ai Comuni: questo secondo me è un passaggio che sottolineerei con forza, perché soprattutto nel Porto di Napoli per quel che riguarda la zona turistica, ma anche per quanto abbiamo detto su Castellammare e su Salerno. Questo è un passaggio importante, determinante, che vede a maggior ragione la necessaria integrazione del Comune e della Città Metropolitana. L'altro aspetto è un aspetto sottile e politico simpatico: siamo sicuri che il Comune di Napoli che va in crisi politica abbia la volontà entro 45 giorni di dare il suo assenso a questo piano?

**PRESIDENTE:** C'è il silenzio-assenso, quindi non c'è problema. Non dimenticate che stiamo lavorando anche sul programma di rigenerazione, altro argomento importantissimo, per rendere il Porto fruibile alla città, sistemare un po' tutto il patrimonio immobiliare. Anche su questo può esserci un attimo di confronto, specialmente con questo documento o questionario che vi sarà inviato.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Via email insieme al documento nella sua interezza. Ricordo che qualcosa in più forse lo avevamo scritto sugli aspetti strategici dei depositi costieri, laddove le varie revisioni, se è stato espunto, faremo in modo di reinserirlo, come è giusto che sia, facendo riferimento al piano nazionale.

**KLINGENBERG:** Visto che lei si è soffermato sul discorso, vorrei capire anche le altre aree.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Ci siamo fermati a levante. In realtà la suddivisione del Porto viene fatta in due grossi settori: il settore Porto Storico e Porto Operativo. Il Porto Storico è tutto quello che va da Molo Carmine fino a Molo San Vincenzo, dal Molo Carmine alla Darsena di levante viene definito Porto Operativo. Il Porto Operativo è strettamente connesso all'esigenza di avere un'area a regime doganale distinta da un'area che non lo ha.

**KLINGENBERG:** Porto Storico per me significa che si dà prospettiva alla città.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** La parte doganale mantiene la configurazione attuale: la zona di calata Granili e gran parte del Pisacane rimane sempre in regime doganale, però quello che ci chiede il Comune è un'apertura della zona perimetrale, quindi tutta la fascia esterna in previsione, laddove le autostrade del mare riusciranno a delocalizzare dall'area di ponente all'area di levante, sia per quanto riguarda gli ormeggi e gli aspetti legati alla navigazione, sia per quanto riguarda gli aspetti trasportistici e di collegamento stradale, che insistono. È nostra intenzione far partire un istante dopo che chiudiamo questo documento preliminare, specifici studi che verranno affidati al Piano Regolatore, nel dettaglio, individuando tutti quelli che sono gli interventi necessari da poter verificare. Laddove non riusciamo ad alleggerire la dorsale di collegamento est-ovest del Porto da tutto il traffico ro-ro e ro-pax si potrà pensare anche ad una progressiva apertura della recinzione doganale per creare una sorta di percorso preferenziale, come desidera il Comune, per la riqualificazione urbana da e per Piazza Mercato.



**KLINGENBERG:** Si sta confondendo quelli che sono i ro-pax dai ro-ro: i ro-ro uso merci è un ambito, i ro-pax è un altro ambito. Pensare di trasferire i ro-pax in un ambito puramente commerciale è una pura follia, secondo me, è un'impostazione completamente sbagliata. Per me il ro-pax va nell'area passeggeri storica, dove è il camion è un elemento di disturbo ma va tollerato, mentre il ro-ro merci sono merci che oggi restano all'Immacolatella e va sicuramente delocalizzato. Ma è folle, secondo me, pensare di imbarcare al Bausan l'automobile che va in Sardegna piuttosto che alle Eolie, piuttosto che a Palermo, perché dentro ci sono bambini, vecchi e si va a mettere in un'area di movimentazione merci.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Non siamo preclusi a questo.

**PRESIDENTE:** E' stata la premessa iniziale, ci stiamo confrontando.

**KLINGENBERG:** Se devo esternare un elemento di polemica è quello che si è guardato un po' troppo l'interesse della città a fronte dell'interesse cooperativo. Vedo difficile far diventare città le casette della Guardia di Finanza del Porto.

**PRESIDENTE:** Mai dire mai: anche se il Porto è un'altra cosa e dobbiamo contemperare le esigenze di impresa del lavoro.

**KLINGENBERG:** Dico che è una follia oggi pensare di andare a dislocare dei passeggeri....

**PRESIDENTE:** ...ripeto..ci stiamo confrontando.

**MASTELLONE:** Questo è un argomento che è stato discusso anche negli anni passati all'epoca dell'ultimo Comitato Portuale. L'attuale Bausan si parlò all'epoca di destinarlo, quando il terminalista contenitore sarebbe stato delocalizzato sulla nuova Darsena di Levante, al traffico ro-ro extra Schengen, ma non all'intero traffico ro-ro. Questa era l'idea che fu unanimemente recepita e condivisa all'epoca.

**KLINGENBERG:** Il traffico ro-ro è cresciuto anche in ambito Schengen notevolmente, io capisco che oggi lo ampli a tutte le merci.

**MASTELLONE:** E' difficile condividere in un'area doganale anche traffici nazionali.

**KLINGENBERG:** Oggi attraversiamo l'area doganale per andare a fare un imbarco, se si vuole creare il problema lo si crea, però non penso che ci sia un problema, cioè il problema è risolvibile.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** La parte di Porto Storico continuerà a rimanere passeggeri da e per le isole, non confondiamo. Il grosso del traffico passeggeri rimane nel Porto Storico perché si pensa ad un'accessibilità cittadina e non carrabile. Laddove ci sono le autostrade del mare, l'idea di abbinare le autostrade del mare ai ro-ro non è peregrina per un motivo molto semplice, non è una follia. L'idea era quella di limitare attraversamenti parassiti della viabilità di mezzi che vengono dall'autostrada, chi si imbarca per andare in Sicilia e in Sardegna viene dall'autostrada, allora entra al Bausan, deve arrivare a ponente, dopo non sa dove mettersi e si parcheggia dove può, creando ulteriore ingorgo. L'idea è tutta da studiare e da valutare e da studiare, per carità, non abbiamo la soluzione preconfezionata, bisogna individuare anche l'area doganale un traffico extra doganale ro-pax destinato alle isole maggiori. E' tutto da verificare se riusciamo, perché il passaggio avverrebbe tramite la rotatoria del Bausan che è extra doganale.

**KLINGENBERG:** Nel Bausan entrano 3 navi e non 50.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** nel modello di funzionamento attuale per cui la nave arriva la mattina e parte la sera. Ma potrebbe anche essere previsto di potenziare il numero di accosti, magari ottimizzando che è soltanto per le fasi di imbarco che la nave accosta, dopo andrà altrove. Le banchine sono quelle, però è previsto un potenziamento negli studi, mettendo dei pennelli, per cui gli ormeggi potrebbero diventare 4 o 5. E' tutto da definire, in questo momento non mi appiglierei più di tanto su questa cosa perché è tutto da studiare e da verificare.

**GALLOZZI:** Questo è un tema che interessa il sistema, non interessa Napoli, non interessa Salerno, interessa tutti perché è un tema che dobbiamo affrontare tutti insieme. Il fenomeno delle autostrade del mare che attiene innanzitutto a trailer non accompagnati, cargo quindi, sebbene qualche servizio di autostrade del mare si porti anche una quota di passeggeri e spesso le navi autostrade del mare sono classificate anche come navi passeggeri, non possiamo portare un certo numero di autisti. E' un tema che dobbiamo tenere in grande considerazione. Mentre la dinamica di crescita di altri traffici mercantili contenitori è legata alla dinamica di crescita dell'economia del paese, cresce l'export e crescono i contenitori, cresce l'import e crescono i contenitori. La dinamica di crescita dell'autostrada del mare è legata ad un cambio di modalità del sistema dei trasporti: si trasferiscono dei trasporti che già esistono dalla via di strada alla via del mare, quindi le dinamiche di crescita di questo segmento non sono strettamente legate al PIL che cresce ma sono più accelerate, tant'è che le stiamo vivendo in un settore che nei Porti è difficilissimo da gestire. Il non accompagnato cresce a dismisura, perché ha bisogno



di piazzali e di un attimo in cui si atterra tutta la quantità di trailer da imbarcare e bisogna sbarcare quello che è a bordo, quando c'è una nave c'è sempre un accavallarsi di spazi necessari per tutto l'imbarco e tutto lo sbarco.

Questo tema all'interno della pianificazione strategica di sistema va tenuto in grandissima considerazione, facendo molta attenzione, perché sento cose che sono tutte giuste, cioè nell'ambito ro-ro ci sono molte più caratteristiche rispetto ad una semplificazione autostrade del mare, ro-pax o tutto cargo, perché il traghetto che va in Sicilia e che oggi è di fatto a Piazza Municipio imbarca molti passeggeri con autovettura, quindi ha la caratteristica della vera autostrada del mare ma è più prossima al traffico passeggeri. Le autostrade del mare per la Spagna, per la Francia, domani per il nord Africa, per la Grecia, che sono in larga parte tratti di trailer non accompagnati, è una formazione cargo. Quindi penso che questi temi vanno approfonditi e di questi temi occorre tener conto, perché altrimenti il sistema complessivamente non ce la fa a gestire questa modalità che sta crescendo molto a Salerno, e che prima o poi andrà affrontata anche nel Porto di Napoli. So che c'è l'idea del Bausan, un'idea che va assolutamente coltivata, partendo dal piano strategico che dà linee di carattere generale e andando per il Piano Regolatore dovranno essere sviluppati in maniera specifica. Però è tema che va tenuto in grandissima considerazione, perché è un argomento di difficilissima gestione per i Porti, che non nascono per il non accompagnato.

**PRESIDENTE:** E' importante arrivare ad una sintesi di queste riflessioni così importanti.

**KLINGENBERG:** Oggi abbiamo linee per capire dove sta la differenziazione di tipologia.

**TAVASSI:** Dobbiamo partire dal presupposto che è necessario capire nella Darsena di levante cosa iniziamo a trasferire, perché quando si tratta di Bausan si parla di Bausan libero da coloro i quali oggi sono i concessionari. I concessionari quando andranno alla Darsena di levante? comprendere quando lasceranno? cosa si potrà fare? quanto la Darsena di levante prenderà se tutto o parziale il concessionario? Ci sono degli aspetti, secondo me, propedeutici che dobbiamo capire, perché tutti gli altri aspetti vanno a valle del discorso.

**PRESIDENTE:** Approfondiamo tutti i temi con le considerazioni che fate voi: è questo consesso che ci indica, abbiamo delle idee sulla Darsena di levante ma le indicate anche voi.

**KLINGENBERG:** Io non concordo: credo che il documento urbanistico prescinde da un soggetto di riferimento, a me non interessa chi sarà. Per me è 100 % nell'ambito contenitori o 98 % nell'ambito contenitori, se io dico che il Bausan va al ro-ro, il Bausan va al ro-ro, poi chi opererà non mi interessa.

**PRESIDENTE:** E' evidente questo, questa è la nostra idea.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Comunque l'area dove attualmente ci sono i contenitori rimane commerciale, quindi merci varie, tra i quali c'è anche un'aliquota residuale di contenitori; il Terminal di levante è dedicato esclusivamente ai contenitori, quindi la possibilità di continuare a fare merci varie nella restante parte è tutta da verificare in relazione alla delocalizzazione che vorremmo fare delle autostrade del mare, laddove gli studi specialistici che faremo indicheranno la possibilità di trasferire un ro-ro o un ro-pax in determinate condizioni, lo vedremo. È evidente che la parte residuale, che non sarà necessaria a questo tipo di delocalizzazione, continuerà a sviluppare traffico per merci varie.

**MASTELLONE:** A questo punto il traffico ro-ro avrà due punti di uscita, dall'Immacolatella e dal Bausan e poi si individuerà quali saranno i flussi ro-ro che verranno indirizzati verso il Terminal Immacolatella. Il mio quesito ritorna sempre alla Darsena di levante e alla Darsena petroli, atteso che la soluzione verrà a livello nazionale, quindi la delocalizzazione sarà decisa a livello nazionale, quindi i tempi saranno sicuramente biblici, la Darsena di levante con una banchina di soli 650 metri non va da nessuna parte. Non sarebbe possibile una situazione di compromesso che studiasse un allungamento parziale della banchina di 650 metri per ulteriori 100/150 metri, che avrebbe un impatto limitato sulle possibili proteste nella popolazione residente a San Giovanni e risolverebbe il problema del nuovo terminal di levante. Con 650 metri non andiamo da nessuna parte. Un terminal che è in grado di sviluppare un output di almeno 1 milione di teus con un solo fronte banchina di 650 metri è assolutamente insufficiente. Questo è il tipo di proposta che mi permetto di fare e che sicuramente proporrò al mio Direttivo e formulerò nel modulo di risposta ai quesiti posti oggi. Grazie.

**KLINGENBERG:** Noi stiamo parlando di un sistema portuale che utilizza 650 metri su un Porto, ma ne utilizza quanti in un altro? A Salerno quanti ne utilizza?

Noi stiamo parlando di Salerno e di Napoli, capisco la posizione e il dire che sono 650 metri, però valutiamo il tutto.

**MASTELLONE:** Un Terminal che dovrebbe avere un pescaggio di 16 metri ed avere un fronte di banchina di 650 metri, con 650 metri a stento si affiancano due navi da 4 mila.

**DI STEFANO:** Sul problema del Terminal di levante, vi devo chiedere scusa ma temo che in questa riunione, molto interessante, in cui abbiamo approfondito una serie di temi, abbiamo parlato più di argomenti che riguardano i piani regolatori portuali piuttosto che del documento di pianificazione strategica che ha un'identità diversa ed interessa un'area



vasta. Siamo scesi in dettagli che tutto sommato potrebbero essere affrontati dopo. I temi scivolosi che oggi vengono messi in rilievo, ad esempio nel Porto di Napoli di cui stiamo parlando, riguardano il problema della Darsena di levante: penso che la Darsena di levante, indipendentemente dalla pochezza della dimensione di 650 metri della banchina, che è comunque molto superiore a quelle che oggi abbiamo, è dimensionata per fare solo a Napoli 1 milione di contenitori all'anno, cosa che noi non vediamo e che difficilmente vedremo. C'è un tema scivolosissimo sul quale siamo caduti in conflitto quando abbiamo analizzato il precedente Piano Regolatore che è quello di non considerare adeguatamente la presenza dei depositi costieri, tentando quasi un braccio di ferro per delocalizzare una funzione che purtroppo c'è e di cui non possiamo non tener conto. Innanzitutto sarebbe inutile perché la delocalizzazione che c'è nell'aria - perché dal 2004 il PRG comunale lo prevede e anche (se avete letto) la bozza di PUC del Comune prevede la stessa cosa - e ritengo, come ha detto il Presidente Annunziata, non si possa non tenere conto di documentazione che è già consolidata. Altra cosa è il quando si consoliderà, quando si sposterà. Il vero problema non sono i 650 metri ma è il conflitto che c'è tra l'area (ovvero la viabilità) che dovrà servire in ingresso ed in uscita 1 milione di contenitori e una Darsena Petroli. Oggi, a mio avviso, andrebbe esplorata una terza via, andrebbe esplorata con l'assistenza di tutti, poiché è un dato di fatto che oggi la Darsena petroli ha necessità di un punto di ormeggio (mettendo da parte se spostare i depositi costieri in un'altra Regione o meno) ma che non è verosimile nella proiezione delle cose, probabilmente proprio in questa fase di pianificazione urbanistica di larga scala come quella che stiamo analizzando, non prevedere la terza via, cioè quella di allungare leggermente le tubazioni che alimentano i depositi costieri ad est della Nuova Darsena, senza andare in conflitto con l'ipotesi del Comune di riqualificazione dell'area orientale. Questo servirebbe a dare stabilità ai depositi costieri fin quando dureranno, e dureranno sicuro a lungo, e allo stesso tempo darebbe la possibilità all'Autorità Portuale di concludere l'investimento della nuova Darsena, che è già costata 150 milioni, ma porterebbe altri 200 milioni di investimenti privati. E' importante che una volta che si libera il Bausan si fanno tutti i ragionamenti su ro-ro, sui quali deve innestarsi quella valutazione che facevate voi, perché una cosa è il ro-ro senza passeggeri e altra cosa è il ro-ro pax. Se noi scendessimo un po' meno nelle valutazioni di dettaglio che possono essere tipiche delle analisi di un Piano Regolatore, perché purtroppo noi abbiamo un Piano Regolatore vecchio di 63 anni, oggi dovremmo preoccuparci - nell'ambito del sistema portuale - qual è la grande matrice da mettere in campo per poter fare questa valutazione. Forse qui potremmo lasciare una traccia da approfondire in una fase successiva e temo che non lo faremo con questa Amministrazione Comunale. Presidente, mi associo alle richieste che hanno fatto tutti gli altri; l'argomento è troppo ghiotto e troppo importante per non dare un contributo operativo. Apprezziamo tutto quello che è stato detto fino ad ora, soprattutto l'apertura di una traccia su cui tutti collaborare ed inviterei a fare un ragionamento più ampio. Qui c'è il professore Calabrese che è designato per l'Area Metropolitana, se non erro.

Il nostro Sistema Portuale è un sistema che riguarda una costa di 550 Km dove in 300 Km si concentrano 6 Porti, nella parte dell'Area Metropolitana di Napoli se ne concentrano 5.

La programmazione su Castellammare è molto difficile perché è Fincantieri a determinare le regole del gioco. Di contro ci sarebbe l'opportunità data dall'Art. 22 del D.Lgs 169/2016 di chiedere alla Regione di fare un passo diverso e includere nelle aree di valutazione del Sistema Portuale, quindi con un respiro completamente diverso, anche Torre Annunziata, Torre del Greco e Pozzuoli, non per la parte che oggi la Regione vorrebbe cedere ai Comuni.

Questo ci consentirebbe di fare un ragionamento degno di quello che era l'area logistica integrata e non litigare su questioni di dettaglio, che sono tipiche di scenari da Piano Regolatore Portuale, sul quale il confronto è certamente necessario. Mi permetto di far rilevare che siamo caduti anni fa in una trappola, quando volevamo portare a casa il grande progetto Porto con 154 milioni di euro, che - per inciso - nella prima tornata (FEST 2007-2013) ha registrato una spesa di circa 2 milioni e mezzo di euro, tentammo di fare delle linee di indirizzo ed un programma di piano regolatore. Il conflitto muscolare che nacque con gli operatori del settore della Darsena Petroli, in particolare con gli Assocostieri, non ci ha portato da nessuna parte. Oggi forse varrebbe la pena fare una riflessione ulteriore e trovare una modalità diversa per superare questo conflitto, che è insostenibile: è evidente che non possiamo modificare le carte degli altri, se un PUC decide che da qui a 100 anni andranno via i depositi costieri sarà un ragionamento che gli operatori del settore faranno con il Ministero competente e con l'Amministrazione e di tanto giustamente l'AdSP non può non tenerne conto; ma poiché ci sarà un lungo periodo di convivenza tra Darsena di Levante e Darsena Petroli forse sarebbe utile sedersi a un tavolo e ragionare già in questa sede di un'ipotesi, molto light, per avere un adeguamento e una conformità dei due sistemi. Altrimenti tutto quello che ci stiamo raccontando rimarrà nell'aria: la nuova Darsena non si potrà fare non perché 650 metri sono corti, ma perché abbiamo 15 metri di strada dove dovrebbero transitare 800 mila rimorchi con contenitori all'anno o rispetto ai traffici attuali 600 mila contenitori all'anno e permarrà il conflitto, che si rileverà in tutta evidenza e nella sua reale dimensione quando si apriranno i tavoli tecnici con gli Assocostieri. Oggi, secondo me, il tema vero, è quello di dire che poiché dobbiamo convivere tutti, e questo è un tema molto caro all'Unione Industriali ed a Confcommercio, dovremmo imparare a cooperare per trovare la soluzione che fino a ieri non era stata condivisa.

Quando sento dire che si la Port Authority si è liberata dal contenzioso di Porto Fiorito, viva Dio: quello potrebbe essere un cambio di rotta eccellente, avendo acquisito un grado di libertà che prima non c'era. Sempre senza calpestare gli interessi e la dignità di nessuno, però andrebbero guardati in questi termini. In ultima analisi mi permetto di sottolineare quello che abilmente l'Ing. Bracci, che è un amico, ha riferito illustrando questo DPSS con le mille difficoltà che ci sono: l'importanza e l'identità di un documento strategico la conosciamo tutti, non c'entra nulla con i piani regolatori. Oggi, per tale motivo, dovremmo rappresentare con un'analisi dettagliata, che non leggo ma sicuramente voi avrete, quali sono i destini dei Porti e come li possiamo definire, perché parlare di ZES senza avere Porti che hanno performance tali da poter rendere operative le ZES, è del tutto inutile. Come ritengo utile integrare in questo documento quelle che sono delle possibili aree retro



portuali, dove finalmente si parla di fast-corridor, perché se pensiamo di inseguire i collegamenti con gli Interporti soltanto con la rete ferroviaria tra 50 anni parleremo la stessa cosa! Se invece cominciamo a parlare attivamente dei fast-corridor, che non necessariamente devono essere con i due Interporti, ma anche con altre aree retro-portuali che la ZES potrebbe includere in questa fase, ovviamente lo scenario diventa di grandissimo interesse. Nonostante il Presidente abbia recepito il mio intervento come una critica, ma non lo era, lo ringrazio molto perché questo documento, che doveva essere attivato dal primo giorno del 2017 è stato finalmente avviato, sebbene con 5 anni di ritardo. Il DPSS non è la soluzione ai problemi endemici del porto perché siamo in un tempo in cui avremmo bisogno di un Piano Regolatore, avremmo bisogno di essere strutturati per avere un confronto non con un piano, che oggi è una carta bianca del '57 che non serve a niente, però avviare il DPSS è meglio che niente. Se abbiamo aspettato 63 anni per rivedere una strategia di questo livello, sempre ringraziando per questa vostra attenzione, forse meriterebbe, sempre sul piano della strategia e non del dettaglio e delle scelte, un'analisi più dettagliata dove potreste condividere con noi un po' di dati; tanto si rileva perché fino a questo momento abbiamo letto dei documenti di sintesi per ciascun porto di 7 pagine, di cui le prime 4 pagine sono uguali per tutti i porti e l'analisi è stata ridotta per 2/3 da un'analisi di SRM e per 1/3 da una proposta Svimez. E' evidente che non valgono i numeri del Covid, né della lettura dei singoli Porti negli ultimi 10 anni in quanto le analisi dovrebbero riguardare una strategia di sistema. A noi servirebbe, e di questo vi saremmo particolarmente grati, qualche tempo in più per mettere su carta delle proposte che potreste recepire come idea, ma sempre rimanendo nel profilo del documento di sistema, che è un documento che non scende in quel dettaglio, provando contemporaneamente ad avviare un percorso, per evitare conflitti inutili, insieme a Confcommercio, Unione Industriali, Assocostieri e tutti quelli che stanno interessandosi dell'area orientale, perché l'area est è quella che sbloccherà tutto; quindi appare necessario trovare una soluzione condivisa che fino a ieri per colpa di alcuni, tra cui io stesso, non è stata raggiunta. Il vero passo in avanti lo facciamo se cerchiamo una terza via. Grazie.

**PRESIDENTE:** Le terze vie sono state sperimentate negli ultimi 50 anni nella nostra nazione, non hanno dato sempre grandi risultati. La terza via è la mediazione, è il confronto che stiamo facendo oggi, che continueremo nei prossimi giorni. E' evidente il confronto continuo, ci vediamo mercoledì noi in maniera informale, perché stiamo recependo tutte le osservazioni. Vi esorto a non procrastinare più il termine per diversi motivi: oggi siamo all'attenzione nazionale per chi riesce a mettere su i progetti, lo faccio per la comunità che rappresentiamo, parlando con il Ministro che dice "ma quando siete pronti?", non è una fesseria dire che Napoli impiega qualche altro anno per fare questo documento di pianificazione strategica, ma il dettaglio viene dopo, quello stiamo studiando con la trasportistica, con il prof. Marzano e con tutti gli amici che stanno dando un contributo notevole, che non smetterò mai di ringraziare per il grande impegno che ci mettono. Quanto detto questa mattina è importantissimo: dobbiamo comprendere le questioni che sono state affrontate, quello di Assocostieri è un argomento importante, da precisare ancora meglio, non dobbiamo chiuderci a nulla. Il documento di pianificazione strategica ci darà il merito che il Porto di Napoli, di Salerno e di Castellammare della Campania, che è tra le prime a portare avanti il documento, cominciamo a cambiare rotta, ad essere tra i primi, non essere additati come quelli del sud che perdono tempo, perché ci sono le condizioni per andare avanti. Tra 10 giorni ci rivediamo, nel frattempo vengono recepite le osservazioni, le questioni, ci mancherebbe altro, purché si abbia la migliore portualità possibile. Siccome siete tutti a un livello eccezionale, non abbiamo niente da invidiare ad altri Porti che già hanno presentato il documento, però lo dobbiamo dimostrare, altrimenti comunque perdiamo tempo, se superiamo agosto io non so quando arriveremo, perché poi ci saranno le elezioni. Secondo te, non è importante vedersi con i candidati che lo chiedono? Speriamo ci chiedano di avere un confronto, inizieranno a recepire le nostre problematiche, le nostre speranze, inizieranno a comprendere bene il nostro mondo, che non è fatto di interessi personali ma di interessi anche aziendali, ma che comprendono le questioni di tutti. Voglio ringraziare anche il Cavaliere per come ha affrontato il problema: chi più di Salerno ha il "problema", che è parte del successo del Porto di Salerno, far convivere in uno spazio così ristretto containers, merci varie, qualche crociera che ogni tanto arriva. Contemperiamo le diverse esigenze, questi sono giorni importanti, un po' di sacrificio per metterci a lavoro.

**DI STEFANO:** Non è solo una questione di tempo, perché io come Confcommercio ho ricevuto una serie di sollecitazioni tramite Russo ed altri associati a Confcommercio di fare delle riunioni interne. Ritengo che lo stesso problema lo abbia Tavassi. Non possiamo chiedere alle persone domani mattina di vederci perché entro il 7 agosto dobbiamo dare le osservazioni. Temo che non ce la faremo, questo è il problema. Sul fatto che proprio questo Consiglio Comunale (uscente) dovrà essere chiamato ad esprimersi su un Piano Strategico di questa importanza ho delle riserve ma sono valutazioni che ognuno conserva per sé.

**PRESIDENTE:** Il fatto di fare riunione con i vostri organismi, ci mancherebbe altro, però ci sono le esigenze di tutti, si possono vedere in 24 ore queste cose o no?

**KLINGENBERG:** Concordo con il Presidente, credo che dobbiamo fare uno sforzo e correre, invito il Presidente a darci una data, che sarà quella definitiva.

**PRESIDENTE:** Diamo la parola al Prof. Calabrese.



**CALABRESE:** Partecipo come osservatore, però la logica che ci siamo dati è quella che ha detto più volte con il Presidente: dobbiamo uscire con questo documento strategico e poi alcuni temi fondamentali ed importanti verranno attivati subito dopo, anzi in parallelo. Dobbiamo fare tutti un progetto di fattibilità tecnica sugli argomenti importanti, perché tutti gli argomenti che avete sollevato non richiedono un tempo banale, non un tempo in ordine di giorni ma di mesi.

Il processo che porterà all'attuazione dello studio di fattibilità tecnica fino ai piani regolatori verrà sempre tutto condiviso e discusso. Questo è l'inizio di un processo nuovo, in cui tutta la fase del Porto verrà fatta, accompagnata da voi e dagli operatori, nella mia visione originaria anche dai cittadini. Quindi mettiamo un primo tassello, facciamo gli studi, ci confrontiamo, litighiamo, andiamo avanti, verrà il piano regolatore, però insieme.

**IAVARONE:** Ringrazio tutti perché tutti gli spunti hanno arricchito molto il dibattito. Vorrei fare solo due considerazioni di carattere generale. La necessità dei tempi purtroppo rimane questa, perché abbiamo una serie di procedure a valle del nostro operato a livello nazionale ed europeo che è inutile ricordare. Da questo punto di vista credo la questione tempi è una questione non negoziabile, perché a nostra volta dobbiamo rispondere a delle domande che ci sono state fatte.

La seconda considerazione è questa: credo che se un documento strategico di un Sistema Portuale non è condiviso della comunità portuale perde di significato. Quindi il mio appello è quello di fare ciascuno il massimo dello sforzo perché la comunità portuale emerga da questo documento non solo per le soluzioni tracciate e non definitive ma soprattutto come entità quasi deontologica.

Esiste una comunità portuale, questo elemento per me è centrale, vengo dalla passata gestione, anche per mia responsabilità, mi sono occupato forse poco, ho fatto materialmente il mio compito nei Comitati di gestione e nemmeno in tutti. Ho capito che le cose vanno impostate diversamente, sarà stato il Covid, non lo so, la personalità del management è cambiata. Quindi chiudo facendo un appello a che possa emergere la comunità portuale, l'entità che sarà la prima destinataria rispetto al territorio e all'economia.

Come ultimo punto voglio dire che colgo con attenzione, dal punto di vista della Regione, l'osservazione dell'Ing. Di Stefano sul tema dell'apertura ad altre realtà portuali: è un'osservazione acuta che colgo, non so se tecnicamente sarà possibile, però credo che il livello strategico di questo documento consente di traguardare un'ipotesi che poi si andrà a verificare.

**DI STEFANO:** Mi permetto di evidenziare che l'Articolo 22, comma 7, del D. Lgs. 169/16 dà la possibilità alla Regione senza sentire i Consigli Comunali, perché il problema è che non avete neanche il rallentamento dei Consigli. I Porti che sono in capo alla Regione possono essere proposti al Ministero per rientrare nelle competenze delle Adsp, è scritto "previa emanazione di un Regolamento", comunque possono essere proposti al Ministero.

**IAVARONE:** Ringrazio per la precisazione ma eravamo al corrente degli articolati. Ho cercato di fare un ragionamento di più alta dimensione. Grazie.

**GALLOZZI:** Visto che stiamo ragionando su temi in maniera strategica e di sistema, noi siamo professionisti del just in time e siamo tutti d'accordo a dare velocemente i nostri pareri. Una domanda, perché si è parlato molto della Darsena di levante che poi genera una serie di cambiamenti che hanno anche un impatto di sistema, quindi sono argomenti che ci vedono coinvolti non solo a Napoli ma si riverberano anche sul Porto di Salerno. Sulla Darsena di levante ho sentito un commento sulla viabilità, si è detto che passeranno 1 milione di teus di contenitori insieme a petroli ed altre cose. Se non ricordo male la valutazione di impatto ambientale sulla Darsena di levante fu data sulla premessa di una significativa quota di traffico su ferrovia?

**PRESIDENTE:** Sì, il 50 %.

**DI STEFANO:** Anche se fosse il 50 % sarebbero 500 mila contenitori che passano.

**DE CRESCENZO:** Visto che si parlava di varchi, ma il varco Carmine che è chiuso da dieci anni, era un polmone del Porto, che previsioni ci sono? Si può riaprire? Il Carmine potrebbe essere un polmone per le merci, almeno quelle alla rinfusa.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Questo fa parte di studi di dettaglio che non abbiamo fatto, quindi valuteremo anche la possibilità di utilizzare il varco Carmine. L'aspetto che non ho sottolineato e che abbiamo cercato di perseguire insieme al Comune era quello di individuare delle aree retro portuali, oggetto di pianificazione. In realtà da una ricognizione fatta abbiamo individuato delle aree che hanno dei vincoli urbanistici che le rendono non appetibili alle attività portuali. Per cui nel documento abbiamo manifestato la nostra esigenza, in relazione al fatto che c'è una impossibilità di espandersi del Porto a reperire aree retro portuali, che possono essere finalizzate a terminal per ro-ro non accompagnati, piuttosto che per altre attività terminalisti che di altra natura. Il Comune in qualche maniera recepirà questa nostra richiesta e dovrà rivedere attraverso una variante al PRG delle aree che in questo momento non hanno sviluppo particolare. Laddove ci fossero aree retro portuali, di cui non siamo a conoscenza, che possano avere requisiti per attività commerciali al Porto.

**KLINGENBERG:** In conclusione volevo toccare un argomento che non è stato toccato, ed è quello del San Vincenzo: inviterei l'Ing. Bracci a rivedere un attimo la destinazione, perché la destinazione a diporto nautico è assolutamente impossibile, non potete pensare che uno che noleggia uno yacht da 50-70-150 mila dollari al giorno si vada a mischiare



con traffici commerciali, non succede in nessun posto del mondo. I Porti da yacht e mega yacht sono Porti tali, la diportistica minore non ci può andare per una questione di moto ondoso, perché il traffico delle isole minori è assolutamente incompatibile. Credo che la previsione dell'utilizzo del San Vincenzo per quella destinazione sia francamente irrealizzabile.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Facendo la solita premessa che tutto questo deve essere frutto di studi, è chiaro che parlare del San Vincenzo e di traffico commerciale quando in realtà tutta la zona del Molo Angioino e del Beverello è destinata a traffico passeggeri, va bene per la restante parte del Porto. E' vero che entrano dall'imboccatura di ponente navigli con stazze consistenti, ma è pur vero che le modalità operative con cui questi aliscafi, traghetti, navi da crociera e quant'altro devono transitare può essere benissimo disciplinata in maniera tale che le velocità siano tali da non creare queste onde, che crea un aliscafo quando arriva. Esistono anche barriere frangiflutto galleggianti, esiste la possibilità tecnica di garantire un'adeguata attenuazione del moto ondoso.

**KLINGENBERG:** Un diportista da 150 mila dollari non va a San Vincenzo, va a Saint Tropez, va a Capri, va a Portofino. Questo è il problema. E' una richiesta di mercato.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Io li vedo andare a Castellammare e non capisco perché non possono venire a Napoli.

**KLINGENBERG:** Castellammare ha un Porto che è molto più accogliente.

**FUNZIONARIO ADSP BRACCI:** Personalmente quando sono arrivato con una nave da crociera ed ho ormeggiato al Molo Angioino all'interno della città Napoli su Piazza Municipio ho ritenuto che fosse uno degli approdi più belli che ho fatto, affascinante. Se fosse sistemato bene il San Vincenzo, se fosse organizzato adeguatamente con un accesso pedonale sulla parte esterna e carrabile nella parte interna avrebbe tutti i requisiti.

**PRESIDENTE:** Questo è il documento più completo che non tutti avete, ma lo avrete. Comprendo le necessità di tutti. Adesso vi verrà dato questo modulo unitamente al documento, entro lunedì vi chiedo di darci i suggerimenti, non da ultimo anche il San Vincenzo, non è la parte più importante anche se è un momento strategico. Trovare la possibilità in una città così bella come Napoli è una cosa importante. Il 5 agosto giovedì ci possiamo rivedere, blocchiamo la data, con una preghiera, se è possibile in quella data chiudere questo ragionamento.

**ALLE ORE 13:20 LA SEDUTA E' SCIOLTA.**

Del che è verbale  
IL SEGRETARIO GENERALE  
arch. Giuseppe Grimaldi

IL PRESIDENTE  
avv. Andrea Annunziata