



i Protagonisti



Giordano Editore

il denaro.it

i Protagonisti

EDITORIALE

- 4 **Editoriale**
di Umberto Cutolo

I PROTAGONISTI

- 5 **L'indicazione di De Luca:
meno burocrazia,
più investimenti**
VINCENZO DE LUCA
- 7 **Annunziata:
"I porti sono il core business
dello sviluppo del territorio"**
ANDREA ANNUNZIATA
- 9 **La Grimaldi Lines
sbarca a casa
e guarda all'Africa**
EMANUELE GRIMALDI
- 11 **Il Gruppo Gallozzi
pronto alla sfida
del futuro**
AGOSTINO GALLOZZI



- 13 **Il Gruppo Lauro:
"Bisogna fare di più.
Noi non ci tireremo indietro"**
SALVATORE LAURO

- 15 **Stabia Main Port:
una scommessa
vinta di lusso**
LUISA DEL SORBO

FOCUS

- 19 **Piano Strategico
del Mar Tirreno Centrale**

Editoriale

Attenzione, il mondo sta cambiando. C'è chi parla di fine della globalizzazione, di un mondo diviso nuovamente in due blocchi, con l'Asia (Russia, Cina, India) a contrapporsi all'Occidente al posto dell'Unione Sovietica, in uno scontro che - con buona pace di Putin - sarà sempre meno militare e sempre più economico. Quel che è certo è che dalla pandemia, con gli squilibri che ha creato e continua a creare sui mercati mondiali, e dall'invasione dell'Ucraina, che ha spezzato le linee di collegamento terrestri fra Asia ed Europa, esce una nuova centralità del Mediterraneo che si offre ai commerci internazionali come strada alternativa e più sicura di per portare le merci a destino.

Ma ne esce anche una nuova dimensione del territorio dove la logistica è sempre di più protagonista dei processi economici: la necessità di avvicinare alle fabbriche le fonti di produzione dei materiali e di creare rifornimenti alternativi per evitare ogni tipo di dipendenza ne sono le due direttrici più evidenti.

In questo contesto, il sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, sembra avere un'opportunità irripetibile. Posto al centro di questo nuovo Mediterraneo e sostenuto alle spalle da un sistema logistico che fa capo all'interporto di Nola e soprattutto alla ricchezza ferroviaria di Marcianise ha solo bisogno di uno strumento che connetta il territorio, privilegiando l'imprenditorialità, aprendo alla concorrenza, confrontandosi sul mercato. Questo strumento può essere la Zona economica speciale (ZES) istituita intorno ai porti di Napoli, Salerno e Castellammare.

È la ZES che può velocizzare il confronto, migliorare l'accessibilità dei territori e delle infrastrutture, semplificare le procedure burocratiche, sviluppare le specializzazioni dei tre scali, trasformandoli in motori di questa nuova logistica del territorio - I porti del Mar Tirreno Centrale - sono i Protagonisti non solo di questo numero della nostra rivista, ma del rilancio dell'economia del Mezzogiorno e del Paese nel Mediterraneo.

a firma di

Umberto Cutolo

L'indicazione di De Luca: meno burocrazia, più investimenti



VINCENZO DE LUCA

Il presidente della Regione in un'intervista rilasciata: "Le ZES sono una concreta possibilità di sviluppo"

S burocratizzare. È la parola d'ordine che ricorre ogni qualvolta il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, è chiamato a discutere di portualità locale e, più in generale, di opere pubbliche. "Senza ridurre il peso di norme che spesso si accavallano tra loro, costringendo chi vuole lavorare a impiegare risorse e energie che potrebbero essere sfruttate diversamente, non c'è possibilità di sviluppo. Soprattutto per il nostro sistema portuale". Lo snodo principale è rappresentato dalle ZES, le Zone Economiche Speciali, che caratterizzeranno i porti di Napoli e Salerno. "Possono essere una concreta possibilità di sviluppo per i nostri territori – afferma il governatore – però oltre a dover essere inserite in un sistema semplificato dal punto di vista amministrativo hanno bisogno, al momento, di ulteriori interventi per poter decollare". Su tutti, secondo De Luca, "un'azione concreta per affrontare l'ormai urgente problema dei costi energetici. Se pensiamo di attrarre investitori non pos-

siamo più far finta che questo problema sia inesistente. I costi energetici erano già un ostacolo per gli investimenti prima della guerra in Ucraina, ora hanno assunto una dimensione drammatica". Il tema della portualità è legato a doppio filo all'attuazione del Pnrr. "Anche qui sono emersi problemi burocratici molto consistenti – evidenzia il presidente della Regione – però dobbiamo anche dire che per quel che concerne le infrastrutture le risorse sono tantissime. Bisogna solo impiegarle al meglio". Un esempio calzante il governatore l'ha fatto al Riformista, in un'intervista che qui richiama. "Vogliamo modificare il piano paesaggistico perché paralizza mezza regione ed è una di quelle materie nelle quali c'è una legislazione concorrente. Non si capisce per quale motivo dobbiamo concordare con il ministero della Cultura per decidere l'assetto del territorio in Campania. Il governatore si scaglia contro la figura "di qualche direttore generale perduto in qualche stanza dei Ministeri, se ne perdono pure le tracce, non si sa ne-

anche dove siano, serve il navigatore solo per trovarli. Noi dovremmo interloquire con questi. Cercheremo di eliminare tutti i pareri che riteniamo inutili, sperando di non essere chiamati dinanzi alla Corte Costituzionale da qualche direttore generale, qualche anima persa che abbiamo lì. Inutile dire che il più sciocco di questi diretti generali guadagna minimo cinque volte più del presidente della Regione Campania, senza fare niente”. Rientra nell’attività che De Luca svolge a supporto del sistema portua-

le anche l’interlocuzione con grandi player, come Fincantieri, per promuovere nuovi investimenti su Castellammare di Stabia (Napoli). Quasi un anno fa l’incontro tra il governatore e i vertici della società cantieristica. In quella circostanza viene ribadita l’indispensabilità di tutelare e valorizzare il Polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano. La Regione Campania ha ribadito l’impegno a supportare tali investimenti,

necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche del sito. Gli interrogativi che ancora oggi attendono risposte riguardano l’azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l’impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico. “Sarebbe davvero intollerabile – dichiara De Luca – che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare”.



Porto di Napoli



Porto di Salerno



Porto di Castellammare di Stabia

Annunziata: “I porti sono il core business dello sviluppo del territorio”



ANDREA ANNUNZIATA

Intervista al presidente
dell’Autorità di Sistema
portuale del Mar Tirreno
centrale

Lo scenario di mercato del sistema portuale del Mar Tirreno Centrale qual è?

Lo ruolo dei sistemi portuali è profondamente cambiato negli ultimi anni. La geografia dei flussi di traffico si è modificata a seguito del sistema globale che si è venuto a creare ma che risente di una forte instabilità

dettata dai fattori geopolitici che stiamo registrando, sia per la guerra microbiologica che ha determinato i processi di cambiamento che pur erano necessari sia per i conflitti bellici che si stanno susseguendo. Veniamo da un decennio di profonde ristrutturazioni dell’economia mondiale con una perdurante crisi del settore industriale occidentale, e rallentamento della crescita economica. È in questo scenario che dobbiamo trovare la strada maestra.



La Regione Campania il 6 dicembre del 2016 ha istituito intorno ai porti di Salerno, Napoli e Castellamare le ZES.

Come pensa di riorganizzare il territorio?

Torneremo a leggere l'economia del territorio migliorando l'accessibilità dei territori non solo regionali, e la connettività delle reti. La qualità e la densità dei collegamenti può certamente migliorare l'idea di ripartenza di ciascun porto. Certo che attualmente il cluster marittimo è molto condizionato da una economia globale, e cerco di vincere le sfide migliorando il sistema dei servizi, fermo restando il consenso di tutti. Abbiamo troppi soggetti che entrano in gioco, soprattutto nelle scelte perché abbiamo un sistema di rappresentanza molto "frammentato". Confidiamo che con le Zes si possa aprire un tavolo delle discussioni più veloce di quello attuale. Abbiamo la possibilità oggi di avere un quadro delle risorse Statali e Regionali che ci consente di avviare con tempestività le scelte.

Sia chiaro che la Logistica è un importante fattore di competitività e determina lo sviluppo. Stiamo puntando su questo aspetto per offrire un sistema portuale più connesso con il territorio e dare una spinta anche allo sviluppo regionale.

Qual è la differenza rispetto ai porti del Nord Europa?

Lil legislatore nazionale, spinto dalla necessità di procedere ad una sostanziale apertura al mercato dell'ormai sclerotizzato sistema della portualità italiana rivolse la sua attenzione al mondo anglosassone del quale già da decenni si erano affermati modelli organizzativi totalmente diversi da quelli presenti in Italia. Tali modelli, nello spirito del più classico pragmatismo anglosassone, erano orientati:

- ✓ alla più spinta imprenditorialità, nell'ottica del raggiungimento della massima efficienza, della ottimizzazione del rapporto costi/benefici;
- ✓ alla competizione e dalla concorrenza più aperta;
- ✓ al continuo confronto offerto dal mercato.

In questo quadro contestuale i porti, sin dalla loro nascita si impongono, come "core business", non soltanto quello della mera gestione "conservativa" della risorsa "porto" e delle acque marine circostanti quanto, più oculatamente, quello dello sviluppo integrato di un intero complesso infrastrutturale di comunicazioni, tra di loro interdipendenti e combinate, di cui le strutture portuali costituiscono uno dei tanti "assets". Non senza trascurare l'attenzione alla necessaria connessione con i sistemi stradali e

autostradali e di comunicazione, con le infrastrutture aeroportuali, le aree di sosta e parcheggio, i sistemi di controllo e di sicurezza.

I modelli organizzativi italiani consentono di essere performanti?

L' inadeguatezza dei modelli organizzativi nostrani, non solo sono contrastanti rispetto al diritto comunitario quanto e soprattutto perché inadeguati rispetto alla realtà ben più dinamica e preponderante di tutti i principali competitors del nostro sistema portuale e della nostra economia, sia in ambito comunitario che internazionale extra UE.

Il sistema della portualità campana deve ogni giorno confrontarsi in termini di mancata competitività, o di eventi infrastrutturali. È sempre più difficile fare sistema!

Il sistema Porto attuale ha troppi interlocutori sia pubblici che privati che dilungano il tempo delle decisioni. Confidiamo che in futuro, anche la proposta che ha fatto il World Shipping Council possa consentire in dibattito del Green Deal dell'UE e di poter contribuire alla transizione verso zero emissioni di carbonio per il trasporto marittimo internazionale, con sistemi di controllo più rapidi e più semplici. Questo obiettivo di riportare il sistema porto al centro delle decisioni è sempre presente nel nostro lavoro di ogni giorno.

La Grimaldi Lines sbarca a casa e guarda all'Africa



EMANUELE GRIMALDI

L'amministratore delegato della compagnia napoletana illustra le strategie del Gruppo marittimo

È il mese di giugno del 2021 quando la compagnia Grimaldi Lines avvia per la prima volta un servizio dal Porto di Napoli. Nonostante una storia legata visceralmente alla città campana, una flotta di 120 navi e tantissime iniziative a sostegno del capoluogo il gruppo partenopeo prima dello scorso anno mai aveva fatto base da queste parti. Dopo l'aggiudicazione da parte del competente ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Grimaldi Group ha annunciato "lo sbarco finalmente a casa" con l'attivazione dall'estate 2021 del servizio di trasporto marittimo ro-pax Napoli - Cagliari - Palermo in continuità territoriale.

La motonave impiegata è il traghetto ro/pax Corfù che può trasportare 956 passeggeri e 2.256 metri lineari di merce rotabile tra automobili, furgoni, camion, semirimorchi ed altro" informa la compagnia in una nota. Il servizio avrà frequenza bisettimanale da tutti i porti, con partenza da Napoli (Molo 15/C - Banchina Immacolatel-

la Vecchia) ogni lunedì e venerdì alle ore 19:00 e arrivo a Cagliari il giorno dopo alle ore 08:00. Da Cagliari per Napoli, il Gruppo ha programmato partenze ogni giovedì alle ore 19:00 con arrivo nel capoluogo campano il giorno seguente alle ore 08:00, e la domenica alle 23:00 con arrivo a Napoli il lunedì alle ore 12:00. Le partenze da Cagliari per Palermo sono, invece, previste ogni martedì e sabato alle ore 19:00 con arrivo l'indomani alle ore 06:00. Infine, da Palermo per Cagliari ci saranno partenze ogni mercoledì alle ore 19:00 con arrivo nel capoluogo sardo il giorno dopo alle ore 06:00, ed ogni domenica alle ore 09:00 con arrivo a Cagliari alle ore 20:00.

"La linea ro-pax Napoli - Cagliari - Palermo rappresenta una novità assoluta per il nostro Gruppo che così conferma il proprio impegno per la continuità territoriale tra il continente e le isole maggiori, nonché per i collegamenti tra la Sicilia e la Sardegna" afferma a suo tempo Emanuele

Grimaldi, amministratore delegato del gruppo partenopeo. Che poi aggiunge: “Saranno, infine, grandi la soddisfazione e l’orgoglio nel vedere finalmente una nave con la livrea Grimaldi Lines fare scalo nel porto della città di Napoli, in cui il nostro Gruppo ha da sempre il proprio quartier generale”.

Allievo della prestigiosa Nunziatella, sportivo e studente eccellente, Emanuele Grimaldi è un innamorato di Napoli. “Qui ho portato a vivere i miei figli quando sono nati, perché all’epoca ero di stanza a Londra, dove ovviamente lavoravo per la nostra compagnia”. Sulla narrazione positiva di Napoli ha investito tanto. “Sulle nostre navi si trovano prodotti tipici e qualunque cosa possa promuovere un’immagine positiva della città e del territorio”.

Il post pandemia è stato un momento di grande rilancio per la compagnia

napoletana. “Il 2021 si è chiuso in modo positivo, non ci sono ancora i numeri del bilancio ma sarà probabilmente il più alto fatturato, o comunque il risultato migliore di questi ultimi anni”.

“Un risultato molto buono e ci sono grandi investimenti e navi nuove che stanno arrivando. Il settore contenitori va molto bene e la nostra consociata, Atlantic container line, che opera nei collegamenti fra Nord Europa e Nord America credo abbia fatto il miglior risultato della sua storia. La parte passeggeri è andata molto meglio del 2020 ma ancora un po’ peggio del 2019. Molta luce invece sulla parte carico e un po’ di sofferenza nell’automotive per la crisi dei microchip. Ma per il 2022 le attese sono ancora migliori”. Fra le sfide di crescita, Grimaldi punta anche all’acquisizione di porti in Grecia. “La risposta spetta al governo – dice l’ad – siamo sicura-

mente fra le aziende prese in considerazione. Il primo porto dovrebbe essere Igoumenitsa, se ne dovrebbe parlare a febbraio. Con il governo greco abbiamo discusso di recente della tutela degli interessi generali, su cui puntiamo molto: chiunque comprerà deve rispettare la concorrenza. Pubblico o privato il porto deve essere aperto e dare prezzi ragionevoli a chiunque voglia operare”. Il gruppo napoletano, specializzato nelle operazioni navi roll-on/roll off, car carrier e traghetti, primo armatore italiano, con 120 navi di proprietà, che serve 140 porti in più di 50 paesi nel Mediterraneo, Nord Europa, Africa Occidentale Nord e Sud America, gestisce 25 terminal portuali in 12 Paesi, continua a investire sull’ammodernamento e ha 15 navi in costruzione: “E stiamo studiando anche 5 car carrier con carburanti ancora più puliti e che dovrebbero consumare la metà”.



Il Gruppo Gallozzi pronto alla sfida del futuro



AGOSTINO GALLOZZI

Presidente ed amministratore delegato di Salerno Container Terminal SpA

Pincipale operatore del Porto di Salerno, una storia familiare legata ai servizi logistici e una visione imprenditoriale che l'ha portato, a suo tempo, a scommettere sull'approdo turistico Marina d'Arechi. Agostino Gallozzi è, oggi, un riferimento di primo livello nel segmento della gestione terminal. Con una propensione costante ad investire per crescere. Ne è esempio, tra tantissimi, l'arrivo a Salerno nell'agosto del 2020 della Liebherr Lhm 800 Hr. La maggiore gru al mondo nel suo genere, progettata per assicurare una maggiore movimentazione delle merci – carica e scarica oltre 30 container ogni ora – e fiore all'occhiello di un piano d'investimenti da 30 milioni di euro. Ma la Salerno Container Terminal (SCT) non si ferma qui. Oltre ad aver automatizzato i varchi d'ingresso al terminal la società di Gallozzi ha lavorato, e messo a punto, il progetto “terminal a emissioni zero”. Con la conversione, in 5 anni, di tutte le macchine, non solo le gru, alla totale funzionalità elettrica. La logistica, per l'imprenditore saler-

nitano, “ha un ruolo fondamentale per la portualità e, più in generale, per lo sviluppo del nostro territorio”. Ma c'è bisogno di modelli ad alto valore aggiunto e di aziende con le idee chiare. Come la SCT.

Salerno Container Terminal ha chiuso il 2021 con 316.176 Teu movimentati, un valore pari a un incremento del +2,06% rispetto al 2020 quando i Teu imbarcati e sbarcati furono 309.777. Lo ha reso noto il Gruppo Gallozzi spiegando che, nonostante uno scenario complessivo ancora soggetto a forti criticità, per il secondo anno consecutivo si evidenzia un andamento positivo, che fa registrare un più 4% rispetto ai traffici ‘pre-Covid’ del 2019.

Positivo anche l'andamento della divisione general cargo, che ha trattato nel suo primo anno di attività circa 400.000 tonnellate di merce non containerizzata e alla rinfusa (principalmente grano) e della divisione ro-pax, con la movimentazione di 67.973 veicoli (+13%) e 58.000 passeggeri (+8,4%).

“La crescita del 2021 è quindi riconducibile a un complessivo rafforzamento dei servizi marittimi che già scalavano il nostro porto. Negli ultimi giorni del mese di dicembre si è aggiunto il collegamento diretto con l’Estremo Oriente, offerto dalla nuova compagnia di navigazione Kalyspo Line, del gruppo Rif Line”, evidenzia a più riprese Gallozzi.

Il tutto in attesa che le operazioni di dragaggio dei fondali diano i loro frutti in termini di aumento del traffico merci da e per il secondo porto della Campania.

Nel 2021 sono state anche poste le basi per un altro forte balzo in avanti delle capacità operative del terminal, definendo per l’anno 2023 un piano di ulteriori investimenti del valore di circa 10 milioni di euro. Nel primo

trimestre dello scorso anno sono arrivate 6 nuove semoventi di piazzale (reachstacker) mentre prima di fine 2022 entreranno in esercizio un nuovo carro ponte di piazzale (Rtg) e una nuova gru di banchina.

L’altra grande scommessa vinta di Gallozzi è il Marina d’Arechi, 340 mila metri quadri di specchio d’acqua nella zona sud di Salerno, 1.000 posti barca e una veduta molto suggestiva sul primo tratto della Costiera Amalfitana e su Capri. Progettato dall’architetto Santiago Calatrava e dall’ingegnere Guglielmo Migliorino, Marina d’Arechi offre 8.700 metri quadri di spazi commerciali e 1.000 posti auto. Per realizzarlo è stato necessario investire 120 milioni di euro.

Quest’anno, dall’8 al 16 ottobre, torna l’evento “Boat Show”, di cui

proprio Gallozzi parla. “I risultati ottenuti dal 2014 ad oggi sono il frutto di un mix di elementi. Tra questi, c’è sicuramente la location. Marina d’Arechi offre l’opportunità unica di esporre e provare le imbarcazioni nel prestigioso mare della Costiera Amalfitana, fornendo al tempo stesso il supporto tecnico e i comfort di una marina moderna e contribuendo così alla creazione di quel valore immateriale, legato alle emozioni, che orienta sempre di più le motivazioni all’acquisto. Collocandosi subito dopo il “Salone Internazionale” di Genova, il “Salerno Boat Show” incrementa le opportunità di vendita delle imprese, offrendo loro la possibilità di consolidare i rapporti commerciali intrapresi e al tempo stesso di rivolgersi a nuovi mercati”.



Il Gruppo Lauro: “Bisogna fare di più. Noi non ci tireremo indietro”



SALVATORE LAURO

Intervista al presidente della Lauro Shipping che spiega la mission del suo Gruppo: sostenibilità e digitalizzazione

Qual è il ruolo dei collegamenti marittimi veloci nel sistema del Mar Tirreno Centrale?

Stiamo andando a passi veloci verso il futuro. In linea con la tradizione di una realtà da sempre innovativa, sin da quando il suo fondatore – Agostino Lauro – avvicinò le isole del golfo di Napoli alla terraferma con spirito pionieristico e con appassionata competenza. Oggi, i trasporti marittimi si sono notevolmente evoluti da quel tempo in cui operavano mezzi e servizi grossolani. La missione del gruppo Lauro e di chi opera nel gruppo dei trasporti veloci, ancor di più quelli marittimi, non può che essere la sostenibilità e la digitalizzazione per difendere l’ambiente e ridimensionare l’impatto delle attività antropiche.

Abbiamo capito che bisogna fare ancora di più e non ci tireremo indie-

tro, dice Lauro. Uno degli obiettivi è quello di decongestionare il traffico su gomma, che è tra le principali criticità in aree di alto pregio paesaggistico come la Penisola sorrentina e la Costiera Amalfitana e cilentana, puntando sulle vie del mare con investimenti intelligenti e nella speranza che il PNRR finalmente nel nostro settore decolli e dia la possibilità di interventi a sostegno. Per questo motivo ormai stiamo per concludere la costruzione di un primo catamarano della serie “Volaviamare zero emissioni” per le manovre nei porti. Insieme con il vicepresidente nazionale di Assonautica, Gianni Gargano, si sta studiando una conversione ecologica della sua flotta anche attraverso dei nuovi mezzi denominati “swing” mezzi a effetto superficie capaci di navigare fino a 130 chilometri orari. La parola d’ordine è navigazione elettrica. “Abbiamo già commissionato alla Sealence lo studio del retrofitting elettrico delle nostre navi”.

Quali sono le fasi di intervento?

In una prima fase cerchiamo di portare questa innovazione nei principali attrattori e generatori di traffico in Campania sotto il vincolo di una completa sostenibilità economico-finanziaria.

Con quali risorse pensate di attivare il programma?

La principale carenza riguarda le risorse necessarie per un adeguamento delle strutture tecniche e per la fase di start-up quale sostegno alle imprese. Gli investimenti necessitano di un

sostegno nella gestione, almeno per i primi tre anni di attivazione/avvio del servizio, a seguito del quale sarà possibile valutare se il consolidamento delle linee può ritenersi stabile per la comunità dei passeggeri e auto sostenersi economicamente.

Il servizio di linee veloci del mare, che l'Autorità Portuale sta riordinando, per facilitare i requisiti minimi in termini di:

- ✓ accoglienza lato terra per gli attracchi (banchine, servizi igienici, bar, strutture ricettive come info point, edicole);
- ✓ dotazione di servizi di bigliettazione elettronica ed integrata che accompagni il visitatore dall'inizio alla fine di percorsi

ed itinerari storico turistici e balneari dedicati, studiati ed organizzati;

- ✓ tariffe agevolate per studenti, anziani e categorie protette;
- ✓ massiccia campagna promozionale dei servizi, anche grazie all'uso di App dedicate;
- ✓ formazione di personale qualificato e pronto ad accogliere l'utenza locale e straniera;
- ✓ pacchetti convenzionati con i siti di maggior interesse storico/ archeologico e balneare;
- ✓ integrazione trasportistica mare/terra per il raggiungimento delle mete di maggior interesse culturale e paesaggistico della regione.



Stabia Main Port: una scommessa vinta di lusso



LUISA DEL SORBO

Presidente del porto turistico di Castellammare di Stabia per mega yacht

Castellammare di Stabia diventa Stabia Main Port

A Castellammare di Stabia, nel cuore della città, si è riusciti ad attuare un vero cambio di tendenza nel 2017 trasformando il vecchio porto commerciale, abbandonato da decenni e con traffico commerciale pari a zero, in un moderno Marina Resort per megayacht. Ribattezzato Stabia Main Port per il mercato internazionale del super lusso, il molo di sottoflutto accoglie oggi in estate ed inverno navi da diporto fino a 180 metri, fornendo tutti i fondamentali servizi per la nautica, sia tecnici che turistici.

I gestori delle banchine adiacenti lo Stabia Main Port sono storici concessionari, con moli fissi e galleggianti per piccole unità da diporto con due diversi distributori di carburanti a tale segmento dedicati, garantendo oltre 600 posti barca fino a 24 metri.

“Il porto di Castellammare di Sta-

bia vanta una grande storia e tra le tappe più importanti c'è sicuramente la costruzione del Regio Cantiere Borbonico oggi sede di Fincantieri, dove è stato costruito il veliero Vespucci, nave scuola della Marina Militare Italiana” – spiega Luisa Del Sorbo, dirigente dello Stabia Main Port – “il Cantiere Navale stabiese vanta grande professionalità ed alta specializzazione. Fino agli anni '80 il porto ospitava navi per lo scarico delle merci, tra cui predominava il grano e i silos, presenti ancora oggi, ne sono il segno indelebile. Un circuito economico che si è interrotto negli anni '90, lasciando l'area portuale completamente abbandonata. In una città riconosciuta economicamente depressa, hanno resistito negli anni solo gli antichi concessionari, che da pescatori e piccoli commercianti hanno riconvertito le proprie attività dedicandosi all'ormeggio di piccole unità da diporto. A completare il panorama di attività nautiche del porto Stabiese ci sono infine la Lega Navale e circoli sportivi, presenti nel medesimo baci-

no portuale, da cui sono emersi campioni olimpionici come i fratelli Abagnale. Con il progetto Stabia Main Port abbiamo dunque puntato a rafforzare la vocazione da dipor- to dell'approdo, ormai predominante nell'ambito portuale”.

Quando si è avuto la svolta?

Nel 2017 è arrivata quindi la svolta, l'internazionalizza- zione della struttura grazie ai fratelli Esposito, stabiesi di nascita e da sempre impegnati nel settore del

dipor- to, e grazie alla sinergia con Ad- SP, Capitaneria di Porto, Dogana, Po- lizia, Guardia di Finanza, istituzioni ed associazioni del territorio; da qui un virtuoso progetto che ha rivitaliz- zato il porto di Castellammare di Sta- bia in termini di operatività maritti- ma, con la creazione appunto di un moderno approdo per megayacht uni- co nel Mediterraneo, dove unità oltre i cento metri di lunghezza ormeggia- no in estate ed inverno per visitare la città, per fare sosta tecnica, per gode- re dell'offerta turistica della fascia di costa più ricca al mondo, che racchiu- de in pochi chilometri ed in un “pu- gno” di miglia nautiche, località pre-

stigiose quali Capri, Pompei, Vesuvio, Sorrento, Ercolano e Napoli.

A supportare il team di Stabia Main Port il secolare Know-How della Lui- se Group (dal 1847), agenzia maritti- ma internazionale leader in Italia e all'estero nel settore dello yacht- ing, con 22 sedi in Italia e presente in 16 Paesi al mondo con il brand BWA Yachting con sede a Londra e Monte Carlo.

“Una scommessa vinta con un in- vestimento di oltre due milioni di eu- ro di fondi privati” – continua la diri- gente di Stabia Main Port – “utilizza- ti per il recupero della banchina di-



smessa, la creazione dei servizi necessari, il recupero di una palazzina servizi chiusa da vent'anni, utilizzata in precedenza dalla società pubblica per i servizi di scarico merci. Abbiamo naturalmente investito in risorse umane, assumendo gli ex scaricatori di porto, che attendevano un posto di lavoro da oltre 15 anni; formandoli nei settori di accoglienza turistica, assistenza all'ormeggio ed interventi tecnici per mega yacht. Ad affiancarli un team di giovani, diplomati e laureati, oggi impegnati nei settori di marketing, comunicazione e servizi turistici, per rendere l'approdo sempre più competitivo a livello internazionale, arricchendo l'offerta al cliente con continue nuove proposte di itinerari e visite, per scoprire la città di Castellammare di Stabia, il Monte

Faito ed i comuni limitrofi ed allungare così il periodo di sosta nel comprensorio stabiese”.

L'offerta turistica avviata, quali risultati può vantare?

Un'offerta turistica che sta spronando la città di Castellammare di Stabia e soprattutto il suo centro storico verso una riconversione e rinascita di più ampio respiro. Negli ultimi tre anni lo sbarco di imprenditori di fama mondiale come Bernard Arnault proprietario del gruppo di lusso LVMH, VIP e personalità del mondo dello spettacolo come Leonardo Di Caprio, Claudia Schiffer, Puff Daddy, personalità politiche come Emiri e Regnanti della pe-

nisola arabica, Primi Ministri stranieri, della industria e della finanza mondiale, hanno spronato l'imprenditoria locale e i residenti a nuovi investimenti, con il recupero degli edifici decadenti un tempo presenti nelle immediate vicinanze dell'approdo e la riapertura di botteghe chiuse da tanto tempo, assunzione di personale qualificato con conoscenza di lingue straniere, la crescita del numero di taxi e società di NCC per auto e nolleggio anche di motorini, vendita di souvenir e prodotti tipici. Castellammare di Stabia grazie allo sviluppo del suo approdo in ambito diportistico al centro della città sta rifiorendo, diventando un prestigioso e prezioso terminal logistico per il traffico da diporto tra i Golfi di Napoli e Salerno e per l'accoglienza turistica dei cosiddetti MegaYachts.



Focus



Il materiale inerente al Focus è a cura della redazione della **Giordano Editore**

Piano strategico del Mar Tirreno Centrale

Premessa

Il numero dei “I Protagonisti” relativo al sistema portuale del Mar Tirreno Centrale sintetizza alcune parti del Piano Strategico elaborato dall’Autorità Portuale nell’analisi dei settori che sconta però il fatto che il programma è partito prima della pandemia, per cui i dati richiamati sono riferiti al 2016. Non sono stati citati i riferimenti, perché potrebbero essere forvianti.

È importante leggere la visione che si ha del sistema portuale campano soprattutto per quanto riguarda i traffici sia passeggeri che merci, infatti non sono trattate le parti che riguardano i porti turistici e il settore della cantieristica poiché sarebbe stata una ripetizione del Piano Strategico.

Focus

L’ intento del Piano Operativo consiste nell’orientare l’azione strate-

gica dell’Autorità di Sistema Portuale del Tirreno centrale in una logica inclusiva.

Serve un cambio di passo e di mentalità, che consenta di attivare quella collaborazione, nella distinzione dei ruoli, tra soggetti pubblici e soggetti privati. Istituzioni e mercato che sono gangli determinanti per definire la piattaforma competitiva dei territori: questo vale in particolare per la realtà del Meridione d’Italia, caratterizzata da un allargamento della forbice nello sviluppo che dipende anche dalla mancanza di una cultura di collaborazione competitiva.

“Il Mezzogiorno è un groviglio di responsabilità misteriose, dove sembra che non si possa fare nulla, e che nulla abbia valore, senza il visto e l’autorizzazione di qualcuno, poi di un altro, poi di un altro ancora. Sembra di stare in un’enorme palude, infestata dalle sabbie mobili; se ti agiti per venirne fuori, rischi di affondare ancor più rapidamente” (Signorini, 2016).

Da questa palude, che ha riguardato

in particolare il porto di Napoli, occorre venire fuori, per valorizzare il ruolo del sistema portuale campano come vettore per la competitività dell’industria e come meccanismo fondamentale di connessione con i mercati europei ed internazionali, a cominciare dal bacino del Mediterraneo, che costituisce l’arena naturale di riferimento all’interno della quale l’Italia può, e deve, giocare un ruolo primario.

Potremo raggiungere uno scenario capace di generare sviluppo supportando l’azione degli operatori e definendo quelle condizioni – infrastrutturali e di servizio coerenti con il rilancio della portualità campana nello scenario mediterraneo ed internazionale.

Lo scenario di mercato

Il Piano operativo dell’Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, che comprende i porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, è improntato ad una logica

che individua e focalizza innanzitutto lo scenario delle azioni realizzabili per portare a compimento risultati di adeguamento infrastrutturale pianificati.

Tali azioni sono contenute entro una cornice di carattere strategico, che riguarda un orizzonte temporale più lungo, indispensabile per creare quel respiro necessario ad inquadrare le iniziative di attuazione previste per una visione coerente con una evoluzione concorrenziale del sistema portuale campano nello scenario della logistica nazionale, europea ed internazionale.

Il ruolo dei sistemi portuali è profondamente cambiato nel corso degli ultimi decenni. Emerge un ruolo basato non soltanto sulla dotazione infrastrutturale, quanto anche sulla robustezza dei servizi alla business community. Si va verso “l’affermazione di una visione più ampia del porto che lo considera quale elemento cardine di un sistema più ampio e complesso. In questa visione, il ventaglio delle attività economiche classificabili come portuali si amplia ed arriva a considerare servizi di trasporto ad alto valore aggiunto: logistica, cantieristica, information technology” (MIT, 2015). È in questo orizzonte di trasformazione che va inserita la pianificazione strategica.

Ci muoviamo in un quadro economico ancora caratterizzato da una forte instabilità. Prevederne gli sviluppi nei prossimi anni è esercizio ancora contraddittorio, ed estremamente rischioso. Veniamo da un decennio di

profonda ristrutturazione dell’economia mondiale, con:

- ✓ la crisi perdurante della produzione industriale nella maggioranza dei Paesi europei;
- ✓ il rallentamento nella crescita dei Paesi di nuova industrializzazione;
- ✓ un andamento del traffico commerciale che esprime tassi di crescita inferiori rispetto all’aumento della produzione, differenzialmente rispetto a quanto accadeva prima della crisi.

I fondamentali del tessuto industriale regionale manifestano ancora debolezze competitive che rendono più difficile il percorso di rientro dalla crisi che ha investito l’articolazione del tessuto produttivo nazionale ed internazionale: “Le imprese localizzate nel Mezzogiorno, sebbene interessate anch’esse dalla ripresa, continuano a essere caratterizzate da peggiori condizioni strutturali: la loro dimensione media, ulteriormente ridottasi nel periodo di crisi, rimane sensibilmente inferiore di quella delle aziende centro-settentrionali, le quali hanno a loro volta subito un ridimensionamento” (Bankitalia, Economie regionali. L’economia delle regioni italiane. Dinamiche recenti e aspetti strutturali, 2016).

La presenza delle imprese sui mercati esteri è caratterizzata in Italia da un profondo e persistente dualismo: se da una parte quasi tutte le aziende con oltre 20 dipendenti nelle regioni settentrionali sono presenti sui mercati

esteri, dall’altra circa un quarto delle imprese meridionali ne è esclusa. Inoltre, mentre al centro-nord le vendite estere incidono in media per il 39% sul fatturato complessivo delle imprese che esportano ed il 23% delle aziende esporta più dei due terzi del fatturato, nel Mezzogiorno tali quote scendono rispettivamente al 24 ed all’11%.

È proprio la componente della domanda estera e la competitività delle aziende italiane sui mercati internazionali che costituisce il vettore più trainante per la ripresa in un quadro di perdurante instabilità e di tensioni persistenti sui debiti sovrani.

Per non legare l’andamento per ora positivo delle esportazioni campane e del traffico marittimo a fattori esogeni legati a leve che non sono nella disponibilità della sovranità nazionale, occorre accompagnare il territorio con politiche industriali e logistiche che rafforzino la competitività del sistema industriale della Campania, anche attraverso misure di sostegno per l’attrattività di nuovi investimenti, come possono essere certamente le zone economiche speciali (ZES).

Su questo tema, la Regione Campania, il 16 dicembre 2016, ha assunto una propria deliberazione di Giunta, che considera i porti di Napoli, Castellammare e Salerno quali gli snodi fondamentali attorno ai quali perimetrare le ZES; il Governo sta lavorando per poter dare corpo normativo a tale misura di politica industriale che potrebbe certamente determinare un impulso alla ripresa degli investimenti produttivi, dopo la lunga fase di stagnazione che si è determinata per ef-

fetto della crisi pandemica che stiamo vivendo.

Occorre un nuovo respiro di politica economica che consenta alle regioni meridionali di ripartire dal punto di vista della capacità produttiva, della occupazione e delle esportazioni consentirebbe di mettere in moto un meccanismo capace di attivare anche quelle che erano nel passato definite aree interne. Una rivitalizzazione dell'apparato economico che, unito ad una azione per la competitività delle infrastrutture e dei servizi logistici, sono le componenti necessarie per rilanciare la competitività territoriale.

Tornare a leggere l'evoluzione dei sistemi portuali sulla base dei fondamentali nella struttura dell'economia può consentire di leggere con maggiore consistenza i fenomeni strutturali nella competitività tra sistemi di accesso che collegano mercati di produzione e mercati di consumo: "La teoria di gravità del commercio suggerisce che i flussi commerciali tra due Paesi saranno proporzionali al prodotto delle loro economie ed inversamente proporzionali alle frizioni commerciali tra loro" (Scott, Kerr, & Yotov, 2017). Costi e efficienza dei collegamenti sono tra i principali elementi di frizione: in questo senso tali aspetti condurranno alla ricerca delle modalità più efficienti per servire i bisogni dei clienti finali.

Non si possono analizzare le performances dei porti italiani se non si legge il rapporto tra economia territoriale e matrice degli scambi internazionali. I sistemi portuali che si ali-

mentano della forza, o della debolezza, del tessuto economico che gravita attorno alla catchment area di ciascun porto. La qualità e la densità dei collegamenti terrestri può rendere estesa o ridotta l'area di influenza del raggio di connessione tra rete marittima e rete dei trasporti interni.

Il modello di funzionamento dell'economia marittima è condizionato anche dalla organizzazione del sistema logistico: "La situazione del comparto logistico in Italia non è tra le migliori: per quanto riguarda le esportazioni prevale l'uso dell'Incoterm ex works, cioè il franco fabbrica, con conseguenze negative poco note ai decisori pubblici e pesanti ricadute sui conti pubblici".

Regaliamo valore all'economia mondiale, e non governiamo i flussi logistici. Ci siamo legati mani e piedi alle decisioni che assumono le multinazionali logistiche, che hanno colonizzato il nostro Paese. Ci rimette la struttura della nostra bilancia dei pagamenti, ed anche la competitività del sistema manifatturiero del nostro Paese.

L'economia ed il cluster marittimo sono molto condizionati da questi scenari, che intrecciano condizioni di economia territoriale con caratteristiche di evoluzione del sistema di infrastrutture e servizi presenti nei porti.

Non si tratta solo di investire nelle infrastrutture che servono, ma anche di migliorare la competitività dei servizi e di operare per il miglior uso delle reti esistenti. Il mercato selezionerà in modo più specifico gli scali e le

rotte, in un disegno di razionalizzazione reso indispensabile dalla crisi ancora in corso.

Nasce, con questo piano operativo, la programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso in tutti i porti che rientrano nella sfera di responsabilità dell'Autorità. La nascita del nuovo organismo deve essere occasione per accelerare la realizzazione degli interventi in corso per rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea.

Non si può non tenere conto del contesto industriale di riferimento: i destini dei porti sono strettamente connessi al retroterra produttivo, che ha da sempre costituito un fattore primario di reciproco condizionamento per uno sviluppo competitivo.

Questa è la ragione per la quale i principali porti meridionali, e quelli campani in particolare, hanno bisogno di strumenti per l'attrazione di investimenti industriali, che poi richiedono il consolidamento di basi logistiche. Le zone economiche speciali costituiscono un traguardo che deve essere necessariamente conseguito in tempo breve, per poter supportare lo sviluppo non solo della competitività portuale, ma dell'intero sistema produttivo del Mezzogiorno.

L'economia italiana, e quella meridionale in particolare, è caratterizzata da un nuovo dualismo industriale: "Da un lato imprese che hanno puntato ad inserirsi in reti di imprese, con le aziende più dinamiche inserite in cate-

ne globali del valore ... dall'altro imprese che hanno puntato ad una strategia concorrenziale basata su una mera riduzione dei costi di produzione”.

Solo le prime saranno in grado di generare alto valore aggiunto e di reggere una competizione globale che può essere vinta a condizione di riuscire ad inserirsi all'interno delle catene globali del valore caratterizzate da capacità innovativa, ricerca e sviluppo, miglioramento della produttività.

I porti, in questo ridisegno del gioco concorrenziale, svolgono una funzione primaria di snodo, in quanto costituiscono la “finestra verso il mondo” e possono mettere a disposizione quelle connessioni indispensabili per rendere efficienti ed efficaci i meccanismi di scambio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti.

Tutto dipenderà dalla capacità del tessuto produttivo di agganciarsi ad una fase di profondo rinnovamento tecnologico e di innovazione nei processi, determinata da quella che viene chiamata Industria 4.0, vale a dire la profonda trasformazione nei modelli di organizzazione della produzione manifatturiera basata sul ricorso massivo all'ICT, ed alle frontiere della connessione tra macchine.

Insomma, siamo in presenza di una nuova rivoluzione industriale, resa ancora più impellente dal lungo decennio di crisi. I sistemi portuali non possono che reinterpretare la propria funzione all'interno di un quadro strategico molto più ampio, che sia capace di superare perimetri e confini essenziali per ridisegnare la strategia nel corso dei prossimi anni.

Vivremo inoltre nei prossimi anni la rivoluzione dell'e-commerce, destinato a mutare anche i paradigmi della logistica. Si stima che al 2020 circa 20 miliardi di macchine – rispetto ai 15 milioni di oggi – saranno connesse, con un risparmio valutato in 8 miliardi di dollari a seguito dell'efficienza acquisita nella supply chain.

Il mondo si prepara alla presenza di soggetti che determineranno con posizione dominante il sistema della distribuzione, molto di più di quanto non era accaduto nei decenni passati con la grande distribuzione organizzata (GDO). Amazon ed Alibaba, solo per citare le realtà visibili sul mercato mondiale, costituiranno gli snodi nevralgici di un backbone logistico caratterizzato da elevati grandi di concentrazione.

Anche per questo occorre lavorare per integrare – in un disegno unitario – il sistema portuale, i retroporti, gli interporti, le piattaforme logistiche e le connessioni ai corridoi multimodali della rete europea ed internazionale di trasporto.

Vivremo nel prossimo quinquennio una nuova drastica rivoluzione nella organizzazione logistica mondiale, per effetto della definitiva affermazione dell'e-commerce: “Amazon rappresenta tra il 25 ed il 35% del totale dei volumi di pacchi spediti dalle grandi organizzazioni postali ... In Gran Bretagna, Amazon ha acquisito una quota di minoranza in Yodel, che, con 145 milioni di spedizioni e più di 5.000 camion, è il più grande attore del mercato ... In Francia, grazie al 25% di quota in Colis Privé, Amazon

ha conquistato un controllo rilevante su un player che spedisce più di 25 milioni di colli per anno e possiede 1.700 camion” (Wyman, 2015).

Traguardare lo scenario della logistica nei prossimi anni non può prescindere da una visione integrata di fenomeni che indurranno a trasformazioni profonde non solo nella organizzazione dei collegamenti, ma anche negli assetti proprietari, determinando processi di razionalizzazione e filiere più corte, capaci di offrire al cliente finale soluzioni door-to-door molto più stringenti e strutturate piramidalmente.

La digitalizzazione della logistica è destinata a modificare radicalmente l'organizzazione del sistema portuale e marittimo. La forza tecnologica dei Millennials, abituati ad utilizzare in modo intensivo le opportunità di un rapporto diretto tra produttori e consumatori, indurranno ad un mercato maggiormente guidato dalla domanda, con tecnologie abilitanti che determineranno l'effettiva competitività delle reti, in modo almeno altrettanto rilevante quanto le capacità infrastrutturali.

Questo è il “sentiment” con il quale abbiamo lavorato alla costruzione del Piano operativo della Autorità di Sistema Portuale del Tirreno centrale. Concretezza, focalizzazione su obiettivi definiti, rapidità nella fase esecutiva – entri i vincoli di legalità che intendiamo rispettare e far rispettare con rigore – sono i principi alla base della pianificazione.

Il traffico passeggeri costituisce un segmento rilevante delle attività dei

porti della Campania, lavoreremo per innalzare la qualità dei servizi di accoglienza, i turisti e per i pendolari.

La realizzazione del nuovo Molo Beverello costituisce una priorità essenziale per dare risposta ai 6 milioni e mezzo di viaggiatori che utilizzano il porto di Napoli per i collegamenti con le Isole. Si tratta di una ricchezza per il nostro territorio che deve essere alimentata e coltivata per valorizzare il potenziale di produzione di sviluppo. Sulla connettività si gioca la battaglia competitiva dei prossimi decenni.

In questa direzione va ricucito il rapporto tra sistema portuale e territorio metropolitano. Lo faremo per i pendolari integrando i porti con il sistema del trasporto pubblico locale. E lo faremo per il traffico crocieristico creando pacchetti di offerta turistica che valorizzino gli approdi di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Sul waterfront del Porto di Napoli, bloccato da più di un decennio, vanno assunte scelte. L'Autorità Portuale ha assegnato nel 2004 un concorso internazionale di progettazione, e siamo ora alla fase del passaggio alla progettazione esecutiva, per la realizzazione dei lavori.

Nell'arco del periodo sino al 2020 l'obiettivo sarà quello di mettere a gara e realizzare i lavori di prima fase relativi al nuovo molo Beverello, per l'accoglienza dei passeggeri, e per ristrutturare gli ex-Magazzini generali, da destinare sia all'attività accademica della Università Parthenope sia alla realizzazione del museo del mare e della emigrazione.

Questo modello di intervento implica l'allineamento con la Sovraindustria e con il Comune di Napoli, per passare dalla progettazione definitiva alla progettazione esecutiva, secondo indirizzi urbanistici ed architettonici concordati con le istituzioni competenti. Questo percorso è di condivisione con un tavolo di lavoro improntato al massimo della collaborazione istituzionale e della franchezza operativa.

Per il traffico commerciale la messa in esercizio della nuova Darsena di Levante, ed il completamento del lavoro per gli escavi indispensabile a garantire l'accesso nel porto di Napoli di navi di dimensione adeguata a scambi internazionali, costituisce una priorità ineludibile.

Lo stesso vale per il porto di Salerno, che deve realizzare la seconda fase del lavoro sugli escavi entro il periodo di Piano Operativo. Sempre per Salerno è indispensabile da un lato migliorare i collegamenti stradali, che oggi soffrono di strozzature incompatibili con lo sviluppo necessario per gli anni futuri, mentre dall'altro è assolutamente strategico dotarsi una rete retroportuale che sia in grado di superare le ristrettezze di spazi all'interno del perimetro portuale per consentire di accogliere una quantità maggiore di merci in modo efficiente.

Presteremo adeguata attenzione alla evoluzione dei Piani regolatori delle città per un percorso condiviso con le amministrazioni comunali di Napoli, Salerno e Castellammare, in una logica che dovrà inquadrare gli interventi del periodo di piano in un orizzonte

strategico di medio e lungo termine. La nostra energia è finalizzata anche nella costruzione del Piano regolatore di Sistema Portuale, nella consapevolezza che l'iter amministrativo non sarà breve e privo di ostacoli.

Negli altri Paesi l'evoluzione della pianificazione urbanistica nei porti, e di raccordo tra porti ed aree metropolitane, è determinata attraverso uno strumento più agile e flessibile, che è rappresentato dai programmi direttori, che individuano linee guida strategiche, rispetto alle quali poi le singole opere seguono un percorso di attuazione snello.

Chiederemo la collaborazione di tutte le istituzioni per accelerare i percorsi e gli iter di approvazione per dare un segnale di dinamismo che è richiesto dalla necessità di offrire al traffico commerciale ed al traffico passeggeri un contesto adeguato alla crescita.

Con gli operatori del mercato svilupperemo un rapporto di cooperazione, basato sulla distinzione dei ruoli, ma anche sulla ricerca degli interessi comuni, in un dialogo che valorizzerà l'apporto dell'organismo di partenariato.

I traffici nel bacino del Mediterraneo

La rilevanza degli assetti che si determinano nella rete dei collegamenti tra sistemi economici assume rilievo primario nella configurazione delle dinamiche competitive, e l'adeguamento della orga-

nizzazione logistica al contesto economico rappresenta un punto strategico di snodo per il futuro dei sistemi economici: “I servizi forniti dalle infrastrutture svolgono un ruolo cruciale sia nel determinare la qualità della vita dei cittadini sia nel sostenere la produttività delle loro attività economiche ... L’impianto italiano odierno dei nodi portuali – che condizionano l’uso della rete – e degli archi a terra, costruiti sulla economia e sulla geografia dello scorso secolo, è palesemente obsoleto”.

Il mercato servito dai porti italiani, a differenza di quanto accade per i porti del Nord Europa, è un mercato nazionale. Il volume e le caratteristiche delle merci importate corrispondono alla tipologia dei consumi interni o della produzione manifatturiera interna; i volumi e le caratteristiche delle merci in export corrispondono alla tipologia delle produzioni nazionali.

La crescita della portualità italiana, sino al 2007, è stata sostenuta in egual misura sia nella sua componente internazionale sia in quella nazionale. Negli anni della crisi, invece, i tassi di sviluppo positivi hanno riguardato soltanto l’ambito cabotiero. Negli ultimi anni i traffici dell’Italia con i Paesi extra UE hanno riguardato 2/3 di tonnellate, mentre quelli con i Paesi infra UE 66 milioni di tonnellate.

I porti del Mediterraneo sono interessati da dinamiche di trasformazione nell’assetto competitivo, che determinano al tempo stesso opportunità di crescita e rischi di marginalizzazione,

generati da un lato da fenomeni congiunturali e dall’altro da mutamenti negli assetti geopolitici.

La novità che si impone per effetto di profondi rivolgimenti nella organizzazione concorrenziale tra i mercati riguarda la capacità di integrazione. “Il fronte Sud, Euro-Mediterraneo, per il sistema portuale italiano è una sfida che implica in primo luogo una stretta alleanza tra porti e tra questi e le ferrovie, interporti e centri logistici, lungo i corridoio che dal Mezzogiorno portano nel cuore dell’Europa Centro-Orientale”.

L’intermodalità assumerà fattore chiave di riassetto nelle preferenze del mercato sulla geografia degli scali e delle rotte. L’Italia si presenta a questo appuntamento con una grave deficit competitivo costituito dal fatto che tale tecnica di trasporto si ferma alla gronda Nord del Paese. Ma anche nella parte logistica che oggi presenta la maglia più strutturata di collegamenti esiste un tessuto molto debole. Porti ed interporti non si sono sostanzialmente rilevanti punti di attrazione per l’offerta di servizi ferroviari: nessuna connessione esiste tra porti in Italia.

La capacità di generare un sistema di offerta integrato tra porti e retroterra logistico non determinerà solo la qualità ed i flussi di traffico marittimo, ma la generazione e la distribuzione del valore aggiunto: “In Europa le aree retroportuali logistiche più efficienti riescono a destinare circa il 30% del traffico ad attività logistiche ad alto valore aggiunto ed il 70% alla logistica distributiva. Il valore ag-

giunto generato dalle prime è quantificato in circa 2.300 euro per Teu, rispetto a quello indotto dalle seconde di circa 300 euro per Teu” (Svimez, 2016).

L’instabilità sociale ed istituzionale che perdura nell’area del Medio Oriente e del Nord Africa non consente di dispiegare pienamente le potenzialità espansive, in un quadrante economico che non è più solo cerniera tra i grandi blocchi economici ma che può essere anche un autonomo propulsore di sviluppo.

Il segnale immediato delle ricadute determinate dalla instabilità consiste nella riduzione della quota di mercato del Mediterraneo nello scenario globale della crocieristica, un segmento che conosce invece un forte sviluppo a livello internazionale: il peso specifico del Mediterraneo sui flussi crocieristici globali ha visto una riduzione dal 21% al 17% del mercato globale, proprio per effetto di un incremento del tasso di insicurezza generato dalle dinamiche sociali e politiche.

I perduranti conflitti, e le minacce del terrorismo, sono deterrenti alla crescita del mercato delle connessioni passeggeri e cargo nell’area mediterranea, con riflessi che si misurano immediatamente nel traffico crocieristico e che poi si estendono anche al mercato del trasporto delle merci, in quanto viene depotenziato lo sviluppo produttivo ed industriale dei paesi coinvolti nei conflitti in corso.

Tutte le azioni che condurranno a mitigare la congiuntura negativa dal punto di vista della instabilità nell’a-

rea mediterranea determineranno impatti potenzialmente positivi sullo sviluppo delle attività di trasporto marittimi, nei diversi segmenti di mercato dei passeggeri e delle merci.

Va valorizzato anche il percorso di trasformazione strutturale che si sta comunque determinando, al di là degli elementi congiunturali che ne depotenziano le opportunità: il Mediterraneo non è più solo area di transito, ma è potenzialmente un mercato dotato di una propria endogena capacità autopropulsiva.

Anche la funzione di cerniera per il trasporto delle merci presenta di per sé elementi che inducono a ritenere sempre più strategico il bacino del Mediterraneo, per effetto del raddoppio dei grandi canali di Panama e di Suez. Gli esiti di questo processo profondo di trasformazione li misureremo nei prossimi decenni, come è inevitabile che accade quando si determinano investimenti infrastrutturali di rilevanza tale da poter generare una riorganizzazione nelle rotte dei collegamenti in modo molto più flessibili, e con aumento della capacità.

In prima approssimazione, si sta determinando una forte competizione tariffaria tra i due grandi canali recentemente raddoppiati (Forcade, Suez resiste al nuovo Panama, 2017). Suez ha abbassato i prezzi del 65%, e - ciononostante - registra un decremento nel 2016 rispetto all'anno precedente delle navi in transito pari al 3,7%, con un calo del volume delle merci pari allo 0,5%. A Panama i transiti sono diminuiti del 5%, con una riduzione dei volumi di merci dell'11%. Tutta-

via, gli effetti dell'allargamento di Panama, secondo gli esperti del settore, potranno misurarsi in modo pieno solo a partire dal 2018.

Ma ancor più rilevante per l'Italia è la potenzialità del traffico Intramed.

La globalizzazione ha significato, nei passati decenni, soprattutto una marittimizzazione della logistica. Se vediamo l'evoluzione della connettività marittima negli anni più recenti, alla staticità del dato dell'Italia, inchiodata al valore del 2013, ha corrisposto un miglioramento di questo indicatore per tutti gli altri principali Paesi europei, con un effetto negativo che si è trasmesso sulla produttività totale dei fattori per l'economia nazionale.

L'indice di connettività marittima, misurato dal Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) dell'UNCTAD, è rimasto inchiodato per l'Italia a 67,4 nel 2016 (rispetto a 67,3 nel 2013), mentre in particolare è aumentato per la Germania dall'88,6 del 2013 al 97,7 del 2016, e per la Spagna dal 70,4 all'86,1.

Nel confronto di competitività tra sistemi industriali e logistici concorrenti su scala comunitaria l'Italia ha perso posizioni, e questo ha influito sugli indicatori di crescita in una fase ancora caratterizzata da una lenta ripresa dopo la lunga crisi dei Paesi industrializzati. Tale scenario nazionale va inquadrato in una dinamica internazionale.

Ancora è prematuro ma si comincia a delineare uno scenario di possibile uscita dalla crisi caratterizzato da processi di reshoring, vale a dire

di risacca degli insediamenti industriali che possono tornare verso gli originari territori, mediante anche forme di protezionismo tali da indurre qualche osservatore a ritenere possibile una traiettoria di de-globalizzazione.

Per lo sviluppo economico e per la competitività tra sistemi il meccanismo di funzionamento che determina la gerarchia tra le economie internazionali è in corso di profonda trasformazione: "La connettività ha sostituito la divisione del lavoro come nuovo paradigma dell'organizzazione globale. La raffigurazione delle nostre infrastrutture ci dice molto di più sul funzionamento del mondo che non le cartine politiche con i loro confini" (Khanna, 2016). L'attenzione va posta non solo alla geografia delle infrastrutture, ma alla mappa dei servizi di connessione che generano la rete logistica in base alla quale opera l'economia del nostro tempo.

Nel corso della storia la concorrenza tra sistemi portuali è sempre stata rilevante di chi stava vincendo nel tiro alla fune della supply chain. Questo principio vale ancor di più nei nostri tempi, proprio per la modificazione profonda nei paradigmi competitivi che portano in primo piano la capacità di tessere una tela di connessioni adeguata a generare ricadute positive sul sistema economico territoriale nel suo insieme.

Gli impatti di questa trasformazione saranno estremamente rilevanti e muteranno i principi cardine che hanno informato la società mondiale nel corso degli ultimi decenni: "Come in

passato il mondo si è evoluto da imperi integrati verticalmente a Stati interdipendenti orizzontalmente, così ora si sta procedendo verso una civiltà globale di rete, la cui mappa dei corridoi di connessione sostituirà le mappe tradizionali dei confini tra gli Stati” (Khanna, 2016).

La connettività logistica ed il sistema dei collegamenti diventano un paradigma determinante per la definizione dell’assetto geostrategico mondiale, mentre i nodi della rete, che sono rappresentati dalle grandi aree metropolitane, accresceranno la loro importanza nell’assetto dei poteri istituzionali: “Ci stiamo muovendo verso un’era in cui le città avranno più peso degli Stati e le supply chain costituiranno una fonte di potere più importante delle forze armate ... La competizione per la connettività sarà la corsa agli armamenti del XXI secolo” (Khanna, 2016).

Proprio mentre la qualità dei collegamenti assume una crescente rilevanza nella definizione delle gerarchie competitive tra i sistemi economici internazionali, l’Italia registra un posizionamento inadeguato ed un arretramento ancora in corso sugli indicatori della qualità logistica.

“Secondo la nota classifica della Banca Mondiale sull’efficienza dei servizi logistici, l’Italia è al ventiquattresimo posto, mentre nei primi dieci posti sono presenti sei Paesi aderenti alla Unione Europea: questo gap condiziona pesantemente la competitività dell’industria italiana, non solo in termini di costo delle operazioni, quanto soprattutto in termini di efficienza e di

posizionamento sui mercati internazionali. Rispetto alle precedenti edizioni del Rapporto della Banca Mondiale (la prima risale al 2007), il nostro Paese ha perso altre due posizioni. In pratica, considerando il divario nelle performance logistiche registrato dalla Banca Mondiale tra Italia e Germania, tale differenziale corrisponde a 1,08 giorni aggiuntivi per la movimentazione delle merci dal porto al magazzino dell’azienda, pari ad una perdita di efficienza dell’11,5% per il Paese nel complesso”.

Cambiano anche le tecniche di gestione attraverso le quali le forze economiche ed istituzionali interagiscono, per esercitare la propria capacità egemonica in un sistema di relazioni guidato dalle connessioni. “L’obiettivo strategico in una supply chain world non è il dominio, che comporta obblighi, ma l’influenza, ossia il leverage, che genera valore” (Khanna, 2016). E’ il soft power ad essere maggiormente rilevante, e non più l’hard power, come è stato nel corso del XX secolo (Nye, 2005).

La struttura del sistema distributivo delle merci, intanto, si sta radicalmente modificando, per effetto della crescita esponenziale del commercio elettronico. Tale evoluzione determinerà nel corso del tempo mutamento strutturali anche nella organizzazione della logistica e del trasporto merci.

L’Italia, per ora, è fanalino di coda nella Unione Europea. Mentre i principali Paesi presentano una quota di mercato dell’e-commerce sul totale delle vendite al dettaglio molto robusta, e significativamente in crescita (in

UK il 13,5%, in Germania il 10% ed in Francia il 6,9%), l’Italia registra nel 2014 solo il 2,1% delle vendite attraverso il commercio elettronico, un valore molto distante anche rispetto alla media europea (7,2%). C’è da attendersi un radicale mutamento nei prossimi anni.

Il paradigma stesso dell’industria sta attraversando una fase di profonda rivisitazione, soprattutto per quanto riguarda i perimetri che tradizionalmente erano molto marcati tra manifattura, trasporto e logistica: “I confini, una volta più definiti tra i diversi segmenti delle attività di trasporto e di logistica, tendono a farsi meno netti, e stanno nascendo industrie conglomerate che si propongono di raggiungere masse critiche su scala mondiale tali da superare barriere settoriali, svolgendo una funzione più baricentrata sul ruolo di integratori di sistema, che non di operatori specializzati”.

Insomma, ci troviamo in una delicata fase di passaggio dell’industria del trasporto e della logistica, nel cui ambito si inserisce il settore armatoriale mondiale, che deve traghettarsi da un ciclo della domanda mondiale di crescita esponenziale dei traffici, che ormai abbiamo alle spalle, verso uno scenario dettato ancora da una grande incertezza sulle traiettorie future di un mercato che è comunque in un ciclo di profonda ristrutturazione.

“La logistica, ambito più ampio del semplice trasporto, è intelligenza che lavora nel territorio”. In questo contesto si inserisce il sistema delle connessioni e dei traffici nel bacino del Mediterraneo.

In questo quadro, per la attrattività dei porti e per la competitività delle compagnie armatoriali diventa determinante lavorare “sulla integrazione orizzontale tra navigazione Deep See con l’attività di feederaggio realizzabile con navi Ro-Ro multipurpose che si traducono nell’interscambio di container e rotabili provenienti da diverse rotte e convergenti in uno stesso porto”.

Aprire nuovi orizzonti fa parte della sfida che ci sta davanti. L’esempio di Tanger Med e del Marocco ci deve indurre a riflessioni strategiche sulla modalità con la quale è possibile proporsi al mercato con soluzioni innovative: “L’intuizione di successo è stata quella di affiancare il RO-RO al transhipment, generando in tal modo un traffico SSS sia merci che passeggeri che alimenta il porto, e che dal porto viene alimentato”.

Non ha più senso vedere una dinamica del sistema portuale a compartimenti stagni, con suddivisioni rigide tra tecniche di trasporto marittimo. Il futuro sta nella contaminazione e nella capacità di valorizzare una esperienza italiana di successo, come quella delle autostrade del mare, che ha rafforzato un filone di offerta intermodale capace di affiancarsi alla intermodalità terrestre che da sola non si è dimostrata in grado di risolvere in modo competitivo il rapporto tra porti e destinazioni finali.

Spesso si è nel passato sottolineato il tema della scarsità degli spazi di banchina portuale come elemento di strozzatura nella crescita dei traffici. Non è questo il punto strategico sul

quale accentrare l’attenzione primaria. Nella relazione della Emerge quindi un tema di migliore sfruttamento degli spazi di banchina esistenti e di incremento nella produttività del capitale investito, che costituisce una priorità rispetto alla costruzione di nuovi spazi di banchina. La misurazione di questo indicatore costituisce una variabile critica di analisi per evitare ulteriori immobilizzazioni di capitale, prima che siano stati pienamente sfruttati gli asset esistenti.

Sulla geografia competitiva dei porti e delle banchine saranno decisive le scelte delle grandi compagnie armatoriali, che, a seguito dei processi di riorganizzazione determinati dalla crisi della domanda, tenderanno a rivedere in modo significativo la rete dei collegamenti, e la mappa degli scali strategici.

In particolare, va esaminato lo scenario competitivo dei porti con riferimento alla dimensione euro-mediterranea, evidenziando le caratteristiche e le prospettive di sviluppo degli scali nelle diverse aree in cui si suddivide il bacino. La questione è diventata di rilievo per il crescente interesse mostrato dagli operatori terminalistici internazionali verso i porti non UE del bacino, per le facilitazioni burocratiche e amministrative di quelle aree finalizzate ad attirare investimenti esteri e per i cambiamenti delle condizioni socio-economiche che stanno interessando i Paesi del Nord Africa.

Deve aprirsi una dimensione di politica per la logistica che, in particolare per il Mezzogiorno d’Italia, sia in

grado di integrare maggiormente produzioni di eccellenza, sistema portuale ed industria armatoriale: è necessaria “una maggiore attenzione dei decisori pubblici e privati alla logistica economica, all’economia del mare, alla portualità ed all’industria armatoriale, ed al trasporto in genere, che porterebbe ad un disegno di sviluppo basato, per le produzioni di eccellenza, sulle filiere territoriali logistiche, quale strumento di sviluppo di vaste aree” (Forte, 2017).

La rinnovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi

Negli ultimi anni si è assistito ad un progressivo rafforzamento del ruolo del Mediterraneo negli scambi commerciali globali, poiché il bacino rappresenta una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati: da un lato attraverso di esso si svolgono i servizi di linea che collegano l’Asia con l’Europa, mentre dall’altro rappresenta il passaggio per gran parte delle rotte che solcano l’Atlantico.

Ma il Mediterraneo rappresenta anche un’area molto importante per i traffici a corto raggio, in direzione nord sud, in particolare in modalità Ro-Ro, sia nelle rotte interne al bacino su scala sovranazionale, sia nelle rotte interne italiane, per effetto dello sviluppo delle autostrade del mare.

In uno scenario caratterizzato da

una bassa crescita delle economie industrializzate nei Paesi dell'Europa continentale va osservato che la presenza dell'area mediterranea costituisce un fattore di dinamismo e di potenziale crescita che va colta con particolare interesse ed attenzione.

Esaminando l'andamento dell'interscambio commerciale da e verso i Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo e verso i Paesi del Golfo, si registra dal 2001 una crescita costante, che avviene per oltre il 75% via mare.

Dall'esame dei flussi di navi container nelle tre maggiori rotte Est-Ovest nel ventennio 1995- 2015, si rileva che, mentre i transiti di container sulla rotta Asia- Europa (via Suez e Mediterraneo) sono cresciuti dal 27% del 1993 al 42% del 2015, nello stesso periodo sulla "TransPacific" sono calati dal 53% al 44% e in quella "Transatlantic" dal 20% al 13%.

Le profonde trasformazioni che si stanno determinando nel traffico containerizzato non devono indurre, come spesso è accaduto nei decenni passati, a trascurare le dinamiche negli altri segmenti di mercato del trasporto marittimo delle merci: pensiamo al traffico Ro-Ro, ai flussi commerciali delle materie prime ed al traffico di prodotti petroliferi. Questo aspetto assume rilievo importante per la portualità italiana, che si caratterizza per propria identità multipurpose.

In questo contesto, l'obiettivo del rilancio dell'Italia (e dei porti campani) - quale asse strategico dei traffici all'interno del Mediterraneo - è possibile perché vi sono presupposti, non

solo geografici ma soprattutto commerciali, sui quali bisogna lavorare per generare una matrice di vantaggi competitivi e di attrattività adeguati per determinare un posizionamento adeguato alla crescita sostenibile.

Il bacino mediterraneo risulta presidiato da player attivi nei vari segmenti di business (container, rinfuse e Ro-Ro), contraddistinti da dimensioni aziendali e strategie industriali molto diverse. Accanto alle grandi shipping company, che mirano a intercettare i principali flussi di traffico deep sea anche attraverso il controllo dei maggiori porti dell'area, si collocano un insieme di imprese di dimensioni minori, focalizzate su specifici segmenti di mercato o su particolari direttrici di traffico short sea.

L'andamento dei traffici nei Porti di Napoli, di Salerno e di Castellammare di Stabia

La centralità del Mediterraneo, nonostante la crisi, non è venuta meno, anzi ha in parte recuperato in termini di appetibilità commerciale, logistica ed infrastrutturale rispetto ai porti del Nord Europa, pur con le contrazioni di traffico che si sono determinate per effetto della crisi economica ancora perdurante.

Tra le conferme sulle quali continuare a lavorare, vi è la compresenza di diverse tipologie di servizi e di organizzazione nel trasporto marittimo.

Rispetto alle previsioni che erano alla base dei trend del passato, vi è da sottolineare la perdita di traffico rilevante dei porti di transhipment, a causa della decisa contrazione dei traffici mondiali, contrazione che ha colpito in misura minore i regional ports, tra i quali Napoli e Salerno, perché le strategie commerciali delle compagnie non sono state le stesse.

Il Sistema Portuale del Tirreno Centrale infatti è stato in grado di cogliere una finestra di mercato derivante dalla rivitalizzazione dei regional ports, in uno scenario di razionalizzazione dei flussi di traffico nel cui ambito la riorganizzazione delle rotte ha assunto un ruolo maggiormente decisivo.

Infatti, alcuni carrier internazionali hanno concentrato i loro traffici e la loro politica di trasporto marittimo sui porti di transhipment e su quelli di destinazione finale, altri hanno, invece, concentrato i loro traffici e le loro flotte sui regional ports, mentre altri ancora hanno coniugato entrambe le modalità di trasporto container.

Questo vuol dire che, a differenza di quanto ipotizzato fino a qualche anno fa, si può prevedere una crescita del traffico concentrata nei porti di transhipment, ma anche in tutti gli altri regional ports. La crisi ha visto la formazione e l'evoluzione delle alleanze tra i grandi carriers internazionali, che hanno cercato, in tale maniera, di contrastare la perdita di volumi nel trasporto internazionale, concentrando su un numero minore di navi la quantità di container trasportati su rotte simili.

Inoltre, bisognerà vedere se la concentrazione dei carriers su un numero

minore di navi per percorsi simili e la condivisione degli slots, con conseguente concentrazione su un numero minore di porti, tra i quali Napoli e Salerno, fenomeno visto negli anni della crisi, farà rimanere buone quote di traffico nei porti scelti, anche allorché queste sinergie di difesa dovessero completare i propri effetti, soprattutto in presenza di una ripartenza a ritmi più significativi dell'andamento economico globale.

Secondo il vigente Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica due fattori giocano a favore dell'idea che il sistema portuale e logistico del Mezzogiorno possa giocare un rinnovato ruolo di traino, non soltanto per la ripresa economica e lo sviluppo di quest'area del Paese, ma anche per il processo di coesione con il resto d'Italia e con l'Europa.

In particolare, il sistema Napoli-Salerno rappresenta nel Mezzogiorno uno dei tre sistemi portuali principali a cui guardare con particolare attenzione. Infatti, detto sistema è visto come un unico grande sistema portuale multipurpose, giustificato da un grande bacino demografico ad alta densità di popolazione, ed anche dalla presenza di importanti poli produttivi composti da alcune grandi aziende e da sistemi di piccole e medie imprese che si estendono in Campania ed in alcune aree della Basilicata, della Puglia e del basso Lazio. I due porti operano sia nel mercato dei contenitori, che in quello di alcuni settori "general cargo", come per esempio la filiera dell'auto.

Negli ultimi anni del secondo decen-

nio, con 546.818 teus, il porto di Napoli ha registrato il dato migliore, tenendo comunque conto che il 20% circa del suddetto dato è costituito da movimentazione di containers vuoti. Questa crescita va ricercata nella buona appetibilità commerciale del porto di Napoli (il capoluogo partenopeo è al centro di un'area urbana ed extraurbana tra le più popolose d'Europa) e nel fatto che lo scalo partenopeo, nel fenomeno di concentrazione dei carriers marittimi di linee e naviglio, si è trovato tra i porti beneficiari degli approdi scelti.

La scelta di Cosco di acquisire lo scalo del Pireo ha ovviamente modificato lo scenario di riferimento del traffico containerizzato per il porto di Napoli, in quanto ha indirizzato flussi di traffico verso altre destinazioni. Si tratta ora di riannodare le fila di un diverso assetto competitivo, tenendo conto delle trasformazioni che si sono determinate e delle opportunità che possono essere costruite a seguito della riorganizzazione per grandi alleanze ed aggregazioni da parte dell'industria armatoriale.

Traffico rinfuse e Ro-Ro nel porto di Napoli

I traffici delle rinfuse solide e liquide hanno risentito significativamente degli effetti della crisi, in quanto la minore propensione al consumo e la tendenza costante alla containerizzazione (per le merci solide) hanno un'influenza diretta su queste tipologie di trasporto.

Nonostante la riduzione di tali traffici, essi rimangono estremamente importanti per il porto di Napoli, sia per alcune specificità merceologiche (prodotti chimici, grano, legname, cellulosa), sia per il valore aggiunto che esse tradizionalmente hanno nei confronti dell'economia portuale.

In generale, per quanto riguarda le dinamiche commerciali, il flusso prevalente vede una dominanza dell'import dall'Oriente (circa il 70% della quota import totale), con una estrema eterogeneità nelle tipologie di merce (parti elettriche, prodotti finiti elettronici, giocattoli, ceramiche, corsetteria, prodotti semilavorati, abbigliamento e quanto altro si produce in Oriente) per lo sbarco nel porto di Napoli, mentre prevale la tipicità dei prodotti campani (pasta e prodotti alimentari per il 65%, e poi anche arredamento e prodotti finiti in genere) soprattutto per il Centro e Nord America (circa il 65% della quota export totale), e, attraverso vari porti di transbordo, anche per il Sud America.

Una finestra strategica andrà dedicata nell'arco del prossimo quadriennio allo sviluppo delle rotte e dei collegamenti per il continente americano, considerati i rapporti storici di carattere secolare che legano la sponda tirrenica del Mediterraneo con quella parte di mondo, che mantiene comunque una rilevanza strategica ed industriale di primario rilievo.

Mentre l'attenzione di molta parte del sistema portuale è indirizzata all'ispessimento delle connessioni verso l'Estremo Oriente, non va assolutamente sottovalutata la potenzialità

derivante dai collegamenti con il continente americano, anche per l'investimento che è stato completato nel raddoppio della capacità del Canale di Panama, che presenta caratteristiche compatibili con i fondali che saranno realizzati nei prossimi anni nella portualità campana.

Il traffico Ro-Ro ha confermato la tendenza ad attestarsi su volumi costanti, ma dal 2013 presenta una tendenza all'incremento. Costante resta il successo delle rotte Napoli-Palermo e Napoli-Catania, insieme alla linea settimanale per Cagliari. Questi collegamenti hanno soddisfatto in pieno la politica trasportistica nazionale tendente allo spostamento delle merci dal trasporto su strada, ormai saturo, antieconomico e maggiormente inquinante, al trasporto via mare.

Tale tipologia di traffico, come detto sopra, sta a cavallo tra il traffico commerciale e quello passeggeri, in quanto, accanto all'indubbia importanza nello spostamento dei mezzi pesanti dalla strada al mare si registra un aumento dei flussi turistici da e verso la Sicilia.

Il porto di Salerno

Traffico container nel porto di Salerno

L'andamento dei traffici containerizzati movimentati nel porto di Salerno dal 2010 ha fatto registrare una fase di calo fino al 2012, anno in cui è stato realizzato un importante intervento di dragaggio dei fondali portua-

li. Negli anni successivi l'andamento si è bruscamente invertito in senso positivo, passando da 208.591 teus del 2012 a 406.000 teus del 2016, con un formidabile incremento del 95% in quattro anni.

Gli ulteriori approfondimenti dei fondali, previsti nei prossimi anni, consentiranno un'ulteriore crescita di tale tipologia di traffico.

Traffico Ro-Ro nel porto di Salerno

I traffici dei rotabili nel porto di Salerno sono principalmente relativi alla movimentazione di camion e semirimorchi, accompagnati e non accompagnati, e di veicoli nuovi di fabbrica.

Dal 2001 il Porto di Salerno è inserito nel nuovo sistema di trasporti marittimi dello Short Sea Shipping denominato "Autostrade del Mare". In questi 15 anni tale traffico (rotabili e passeggeri) ha conosciuto elevati tassi di crescita, grazie all'implementazione di nuove linee regolari RO-RO e RO-PAX e alla costruzione di due nuovi ormeggi dedicati. Negli ultimi anni si è determinata una stabilizzazione.

I principali armatori che scalano Salerno con unità ro-ro sono Grimaldi Lines e Caronte & Tourist.

Il traffico crocieristico

Il traffico crocieristico rappresenta uno dei pochi comparti turistici che negli ultimi anni, a livello

mondiale, è identificato - da tutti gli operatori coinvolti - come l'unico prodotto che ha continuato a crescere come nessun altro prodotto della macroindustria turistica.

La portualità campana deve essere in grado di esprimere una propria strategia di presenza nel settore, lavorando in particolare per non essere più solo punto di toccata delle navi da crociera, ma anche home-port, valorizzando le potenzialità attrattive del territorio e generando un valore aggiunto adeguato per essere volano di crescita economica della regione. Si tratta di affrontare e superare una fase congiunturalmente difficile.

Dobbiamo avere la consapevolezza che l'incertezza socio-politica del Mediterraneo costituisce in questa fase un punto di debolezza per l'offerta di servizi crocieristici nell'area, ma proprio per questa ragione diventa indispensabile lavorare per la costruzione di pacchetti turistici adeguati per migliorare l'attrattività.

Lo dovremo fare in collaborazione con le istituzioni culturali ed imprenditoriali del territorio, perché in assenza di un valore aggiunto determinato dalla ricchezza della offerta di proposte si corre il rischio di una perdita ulteriore di competitività, paradossale considerato il potenziale che esprimiamo per la vasta articolazione di proposte che possiamo mettere in campo.

Certo il saldo complessivo mondiale è frutto di variazioni di segno diverso quando il focus si stringe sulle macroaree, frutto di come tale traffico

vada a distribuirsi. L'Europa ha acquisito nel tempo, anche grazie al forte contributo dell'area del Mediterraneo, un ruolo di primo piano nella geografia del traffico crocieristico mondiale.

Il Mediterraneo resta al primo posto per fascino, attrattività e varietà di proposte, sempre capaci di combinare natura, paesaggio, clima, storia, arte e cultura in genere, ma sappiamo che questi vantaggi competitivi non possono essere esenti dalle conseguenze, in termini di percezione da parte della domanda e conseguenti scelte d'acquisto, dello scenario di instabilità e di potenziale minaccia, relativa in particolare agli attentati terroristici e ai conflitti interni ad alcuni paesi del bacino del Mediterraneo.

Quanto al prossimo futuro, c'è però la necessità di evidenziare che il Mediterraneo rischia di scontare una serie di fattori esogeni che incidono sulle scelte della domanda e di conseguenza su quelle della compagnia di crociera. I programmi del prossimo futuro indicano una contrazione degli approdi per le grandi crociere. Va operata una iniziativa immediata per cominciare ad incidere sulle scelte future.

La ridefinizione del prodotto crocieristico per la destinazione Mediterraneo implica la valorizzazione delle attrazioni culturali e turistiche che continuano a mantenere, oltre che elevato livello di competitività, anche caratteristiche di sicurezza per i clienti. Da questo punto di vista, le localizzazioni di toccata delle crociere debbono essere in grado di esprimere pacchetti turistici adeguati per rifo-

mulare l'offerta, in sinergia con le compagnie armatoriali e con i tour operator.

Ma nel lungo periodo vi è più di una ragione per ritenere che, ancorché in uno scenario di competizione in aumento per via dell'ingresso e del potenziamento infrastrutturale di nuove aree di deployment delle navi, il Mediterraneo crescerà, e resterà la seconda area per volumi di traffico, a condizione che sarà in grado di innovare nella offerta integrata di servizi turistici.

La destinazione crocieristica Italia continua a registrare numeri positivi. Sono stati tre i porti a superare il milione di passeggeri movimentati: **Civitavecchia**, che ha superato la soglia dei due milioni, **Venezia** e **Napoli**.

Il Porto di Napoli nel traffico passeggeri

Il porto di Napoli, come si evince dai dati registrati dalle precedenti tabelle, si posiziona sempre ai primi posti nelle classifiche dei principali scali del Mediterraneo, in particolare per quanto riguarda il traffico per le isole e le navi in transito nel segmento crocieristico.

La crocieristica appare infatti ancora, fino ad oggi, il settore in grado di apportare alle destinazioni domanda aggiuntiva in termini di presenze turistiche e a volte compensativa, in modo da coprire o addirittura saturare la capacità produttiva dell'offerta.

I risultati conseguiti sono da attribuire non solo alla posizione geografica della destinazioni regionali, che inevitabilmente attira i clienti residenti nelle aree centro-meridionali del Paese, ma anche all'impegno dimostrato dai principali players del settore tesi a potenziare e migliorare i servizi di accoglienza alle principali compagnie crocieristiche e ai passeggeri.

Molti sono stati i progetti avviati con enti locali, nazionali ed associazioni del settore al fine di migliorare ed ottimizzare la capacità ricettiva per i passeggeri, che ogni anno approdano attraverso il porto in città.

Nel prossimo triennio a Napoli è prevista la conclusione dei lavori della metropolitana di Piazza Municipio: questo completamento induce ancor di più a rendere necessari gli interventi di riqualificazione del Molo Beverello, area principale per l'altissimo numero di persone che ogni anno transita per imbarcarsi sui mezzi veloci diretti alle isole del Golfo.

Dovrebbero essere allestiti per una parte più estesa dell'anno, e non più per i soli mesi della stagione estiva, gli info-point turistici, al fine di garantire una necessaria e professionale accoglienza a tutti i turisti che scelgono di visitare Napoli ed i luoghi di attrazione di tutta la Regione Campania.

Il settore crocieristico, può ancora essere, là dove non abbia già dimostrato di esserlo, l'occasione per il territorio di cimentarsi in processi decisionali complessi, costruiti sulla base di ampia partecipazione e condivisio-

ne, in grado di assicurare al territorio uno sviluppo non solo significativo nelle sue dimensioni quantitative, ma anche accettato e voluto nei suoi presupposti e nelle conseguenze da quanti più soggetti possibili, per generare un valore aggiunto che consente all'economia del territorio nel suo insieme di generare ricadute positive sullo sviluppo economico.

Le linee di indirizzo necessarie per consolidare una prospettiva di crescita a questo segmento di mercato sono le seguenti:

- ✓ riaffermare l'impegno nella croceristica come occasione o leva per una programmazione territoriale, intesa da un punto di vista economico, occupazionale, sociale ed anche turistico;
- ✓ lavorare assieme con gli stakeholder locali, mediante un coinvolgimento tra amministrazioni pubbliche ed operatori privati coinvolti nella croceristica che la Commissione Europea auspica per un'evoluzione sostenibile;
- ✓ sviluppare una progettualità comune tra i soggetti del territorio a partire dalla croceristica e dalle istanze legate ad essa;
- ✓ attivare investimenti a vantaggio della comunità dei residenti e non solo dei turisti, dunque azioni volte all'armonizzazione tra porto e città a beneficio di tutti;
- ✓ seguire lo sviluppo delle attività crocieristiche mediante relazioni annuali che evidenzino

risultati e prospettive da mettere a disposizione del territorio e di tutti gli operatori coinvolti.

Il traffico passeggeri nei porti di Salerno e Castellammare di Stabia

Il porto di Salerno si è offerto alle crociere solo negli ultimi anni, facendo registrare una crescita sostenuta e costante del numero di passeggeri (+91% tra il 2011 e il 2015).

Fino al 2016 Salerno era sprovvisto di un terminal passeggeri. Le unità da crociera hanno ormeggiato presso le banchine commerciali, attrezzate con tensostrutture.

Nell'aprile 2016 è stata inaugurata, al Molo Manfredi, la stazione marittima progettata dall'arch. Zaha Hadid, che rappresenta un mirabile esercizio di architettura contemporanea.

La piena operatività del terminal potrà, però, essere conseguita solo dopo i lavori di approfondimento dei fondali prospicienti il molo, da effettuarsi insieme al dragaggio complessivo del bacino portuale.

Il Molo Manfredi è collocato in una posizione di cerniera tra l'area portuale e il centro cittadino, immediatamente a ridosso della nuova "Piazza della Libertà" in corso di realizzazione. Questo molo, che da diversi anni non è più utilizzato per i traffici merci, è stato, e dovrà essere ulteriormente, interessato da una serie di interventi finalizzati a trasformarlo in un

ambito urbano fortemente attraente per i cittadini e i turisti. Tali trasformazioni furono proposte dall'architetto Oriol Bohigas, in sede di elaborazione del Piano Regolatore della Città di Salerno, e sono state oggetto di scelte fortemente condivise e di un'attività di co-pianificazione da parte di Amministrazione Comunale e Autorità Portuale.

A medio termine, la variante al PRP adottata nel maggio 2016 prevede il prolungamento del Molo Manfredi nonché, in prosecuzione, il banchinamento di un tratto della diga di sovrappiutto, per arrivare a disporre di una lunghezza complessiva di ormeggi dedicati alle crociere di circa 1000 m.

Il porto di Salerno, insieme a quello di Castellammare di Stabia, rappresenta un eccellente completamento dell'offerta del porto di Napoli alle compagnie crocieristiche, che guardano con grandissimo interesse alle numerose e splendide destinazioni campane, e che sono perennemente alla ricerca di nuove proposte per la propria clientela.

Salerno rappresenta inoltre un importante terminale del network di collegamenti marittimi tra le località turistiche della costiera amalfitana e quelle della costa cilentana. Il progetto delle "Vie del Mare", grazie all'impegno delle amministrazioni locali, Regione, Province e comuni costieri, può costituire una occasione di sviluppo per la qualificazione del turismo salernitano e regionale. I traghetti e gli aliscafi utilizzati per il servizio scalano sia il Molo Manfredi del porto commerciale, che il molo di sovrappiutto del

porto turistico “Masuccio Salernitano”. Estendere questo servizio anche al Golfo di Napoli e Pozzuoli può essere un progetto da valutare.

Fanno da contraltare ed impediscono all’Italia di veder cadere il dato complessivo le variazioni positive che dovrebbero registrare altri scali, in particolare Salerno, che prevede quasi un raddoppio nel numero sia degli scali che dei passeggeri. Il Tirreno Centrale potrebbe quindi vedere una compensazione interna tra i diversi scali crocieristici, che deve comunque indurre a costruire pacchetti turistici e nuovi sistemi di offerta, per proiettarsi nei prossimi anni in una crescita complessiva dei volumi.

Le previsioni di sviluppo dei traffici commerciali

È estremamente azzardato, in un quadro fortemente incerto per l’economia internazionale, tracciare una previsione credibile per l’evoluzione del sistema portuale campano nei traffici commerciali per i prossimi anni, per diversi motivi. Innanzitutto, per il perdurare della crisi economica nazionale ed internazionale, elemento che sicuramente non aiuta a prospettare tassi di crescita complessiva particolarmente ottimistici per i sistemi portuali. Inoltre, per le incertezze connesse all’andamento dello sviluppo economico regionale e meridionale, che condizionerà i volumi dei traffici attraibili.

Bisogna essere consapevoli che l’incremento dei volumi sarà molto differenziato per i diversi sistemi portuali, che si misureranno proprio sulla loro capacità di differenziarsi per attrattività in base ai servizi che offriranno alle compagnie armatoriali ed in base alla propria capacità di realizzare in tempi coerenti gli investimenti necessari al potenziamento selettivo delle infrastrutture disponibili.

Questa tendenza, se assecondata da adeguate scelte di competitività nei servizi e di attrattività negli investimenti, può indurre a favorire lo sviluppo di quei porti che abbiano un’alta concentrazione di merci in import/export con connessione forte con il territorio macroregionale di riferimento: i porti campani corrispondono a queste caratteristiche, a condizione che si determini una strategia di commercializzazione dei servizi sorretta da un adeguato marketing territoriale, da una politica industriale di sviluppo, da un rapporto corretto e costruito con il sistema imprenditoriale dell’armamento e della industria marittima.

Una delle forze attrattive dei porti campani è costituita da una imprenditorialità di livello internazionale, che gioca un ruolo di primo piano nell’industria europea e mondiale del settore marittimo e portuale. Si tratta di un asset che può consentire al sistema portuale della Campania di giocare un ruolo di primo piano nello scenario mediterraneo.

Ulteriori occasioni di crescita potranno generarsi rafforzando il dialogo e la collaborazione tra il sistema portuale campano e il sistema economico

regionale e del Mezzogiorno. Dovrà essere promosso un uso sempre più intenso delle infrastrutture portuali a servizio delle esigenze produttive e logistiche delle aziende regionali, in particolare di quelle operanti nei settori trainanti delle “tre A”: automotive, aerospazio e agroalimentare.

L’Autorità Portuale di Sistema del Mar Tirreno Centrale intende lavorare al fianco degli imprenditori per garantire condizioni di certezza del diritto, impegni negli investimenti da realizzarsi in tempi certi, miglioramenti nel livello dei servizi che inducano ad ulteriori investimenti anche da parte del capitale privato.

La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES) che coinvolgano i territori dei porti campani (Castellammare, Napoli, Salerno) può costituire in questo quadro uno strumento di politica industriale particolarmente rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di inspessire e di consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo inevitabilmente l’attenzione delle compagnie armatoriali.

In questo senso, va letta con favore e soddisfazione l’approvazione della delibera di Giunta della Regione Campania sulla istituzione delle ZES, e va seguito con attenzione il percorso che dovrà essere intrapreso dal Governo nazionale per definire il quadro normativo e per negoziare con la Commissione della Unione Europea la compatibilità del provvedimento rispetto al quadro istituzionale sugli aiuti di Stato.

Mediante questo nuovo strumento

di incentivazione per lo sviluppo delle industrie, e della logistica connessa alla produzione, sarà possibile, anche per il territorio campano, mettere in campo meccanismi adeguati per rilanciare la competitività del tessuto produttivo.

Vista la vicinanza con importanti impianti di produzione ed assemblaggio dell'auto in Campania e Basilicata, ai due porti (ora sistema) fanno capo le due maggiori piattaforme logistiche ed interportuali di Nola e Marcianise, ed agli stessi porti occorre far riferimento, quali nodi importanti per il traffico Ro-Ro e per quello croceristico.

I due interporti, ben strutturati e con buone possibilità di espansione, sono entrambi da collegare funzionalmente ai corridoi europei, e potrebbero divenire gli hub di riferimento per il sistema ferroviario del Mezzogiorno. Essi possono andare verso una direzione che valorizzi la funzione di retroporto, considerata la prossimità con l'area portuale; per poter evolvere in questa direzione diventa però necessario che i sistemi di offerta degli interporti, degli armatori e dei terminalisti si adeguino ad una logica coerente con questa trasformazione.

Non è un passaggio - culturale ed operativo - banale: per interiorizzare l'intermodalità, e renderla non una parola ma un sistema di trasporto, occorre superare una logica che sinora ha considerato le diverse modalità con un approccio a "canne d'organo", in base al quale ogni sistema di trasporto considera se stesso la centralità della organizzazione logistica, cer-

cando di piegare gli altri negli schemi operativi delle singolarità.

Lo scalo merci di Marcianise, quale cerniera tra i due corridoi, si posiziona il territorio provinciale di Caserta, in cui si colloca strategicamente che, di fondamentale importanza con l'annesso Centro intermodale costituisce **un unicum infrastrutturale integrato**, singolare su tutto il territorio nazionale ed europeo per dimensioni e capacità.

È situato a 15 km a nord di Napoli e a 4 km da Caserta, ovvero nell'area mediterranea, che costituisce il maggiore bacino attrattore e generatore di traffico a Sud del continente Europa e presenta collegamenti privilegiati con il Mezzogiorno e tramite i servizi di navi del porto di Napoli e Salerno con il Bacino mediterraneo soprattutto Nord Africa.

Attualmente all'interno dello scalo è presente una stazione ferroviaria composta da un fascio arrivi di 21 binari, un fascio transiti informatizzato da sistemare ed adeguare, ed un fascio direzione e partenze di 48 binari, ubicato in prossimità della linea AV/AC e lungo la dorsale tirrenica. In esso si ricevono tutti i treni merce provenienti da Nord per il Sud e viceversa e dal Tirreno per l'Adriatico e viceversa con una capacità potenziale giornaliera di composizione e scomposizione pari a circa 200 treni /giorno.

Accanto allo scalo di smistamento sono presenti 2 terminal di cui uno gestito da Terminal Italia, che coprono entrambi 220.000 mq e accolgono 19 binari di carico scarico, ciascuno lungo 650 m. collegati alla rete nazio-

nale attraverso la stazione merci di Maddaloni-Marcianise grazie ad un fascio di 3 binari di presa consegna. Questi ultimi sono lunghi 650 m.

L'infrastruttura con tali punti di forza sia in termini di dotazioni infrastrutturali ma anche e soprattutto per la posizione strategica sia in termini di vicinanza con le altre infrastrutture di scambio modale (porti ed aeroporti) e sia in termini di crocevia di importanti assi di trasporto nazionali (stradali e ferroviari) ed europei (corridoio 1 e 5) **può essere candidabile a divenire uno dei principali poli del network degli hub europei** ricoprendo questa oltre che al classico ruolo di piattaforma intermodale e logistica ed area di custodia temporanea doganale anche alle funzioni:

- ✓ **Per il traffici da sud** divenendo area retroportuale capace di intercettare i traffici provenienti dal Medio Oriente e dal bacino del Mediterraneo e diretti verso il grande mercato europeo con i collegamenti diretti con i nodi portuali e aeroportuali tra cui quello già in fase di attuazione con il Porto di Napoli a cui va affiancata la gestione congiunta di un terminal interno al fine di decongestionare le aree portuali dal traffico merci facendo divenire l'infrastruttura un prolungamento operativo delle banchine portuali;
- ✓ **Per i traffici provenienti dal nord e dall'Est Europa** divenendo Hub internazionale per il

trasporto delle merci in termini intermodali con il potenziamento sia in termini numerici sia per le relazioni esistenti sia per le nuove relazioni che si vanno configurando sui collegamenti da e per le regioni del nord Europa e con quelli ad Est ed agendo sia sulla leva dell'upgrading infrastrutturale e sia attraverso accordi partenariati con i principali impianti presenti nel nord Italia ed Europei.

Allo stato occorre verificare preliminarmente la potenzialità dello scalo ferroviario di smistamento per definire successivamente, d'intesa con la Regione Campania e con il supporto di RFI, un programma coordinato e graduale di interventi che abbia quale obiettivo eleggere lo scalo ferroviario di Maddaloni-Marcianise a scalo primario del Mezzogiorno.

Anche nell'area ASI di Caserta, nei comuni di Carinaro, Teverola e Gricignano, sono presenti importanti strutture dedicate alla Logistica che svolgono attività con un raggio di azione sia nazionale che extra nazionale.

Si tratta del Polo logistico Emea della Whirlpool Europe socio unico srl, con un investimento realizzato nel 2016 di 14 mln di euro, che prevede la creazione di un centro per assistenza e ricambi e di micro produzione di kit di accessori

per tutta la gamma dei prodotti Whirlpool per l'area Europa, Medio Oriente e Africa con un numero di addetti a regime di circa 320 unità. L'area è dotata di snodo ferroviario.

Il polo logistico Lillo S.p.A. con un investimento di 4,5 mln di euro con una superficie coperta di oltre 6.000 mq con una capacità di stivaggio di oltre 1.000 container pari a 20.000 tn di merce no food ed il Polo logistico Magsistem di Gricignano.

Come appare chiaro, si è dunque costituito un vero e proprio Distretto della Logistica che risulta funzionale e sinallagmatico per il trasferimento delle merci da e per la Campania e il bacino del Mediterraneo, attraverso l'utilizzo dei Porti di Napoli e Salerno, assolvendo così in pieno al completamento delle funzioni proprie delle infrastrutture portuali campane.

L'interporto di Nola è una realtà di grande rilevanza nel settore della logistica per la sua capacità di connettersi con tutti i quattro vettori di trasporto (stradale, ferroviario, marittimo e aereo).

La superficie attuale dell'Interporto Campano è di oltre 3 milioni di metri quadrati di cui 500 mila occupati da magazzini. Parte di questi costituiscono il cosiddetto Polo del Freddo con circa 200 mila metri cubi attrezzati con celle frigorifere polivalenti da zero a meno 30 gradi in grado di garan-

tire stoccaggio e conservazione di qualunque prodotto deperibile a partire da quelli alimentari. L'Interporto è dotato di strutture di sicurezza e di servizio come una stazione dei carabinieri, due sportelli bancari, una stazione di servizio carburanti, un centro congressi, bar e ristoranti. Elevata funzionalità per gli operatori è assicurata dalla presenza all'interno dell'Interporto Campano di una Dogana di prima categoria abilitata all'espletamento di tutte le procedure.

All'interno dell'Interporto attualmente le predette strutture sono utilizzate da circa 200 operatori, ma questo numero è in continua crescita. Prestigiosi operatori hanno scelto di localizzare la propria logistica presso l'Interporto di Nola. E' anche frequente che i risultati di gestione ottenuti inducano operatori già presenti ad ampliare gli spazi a disposizione all'interno dell'Interporto. Questi trend portano in prospettiva tutt'altro che remota a considerare l'esigenza di un forte allargamento dell'Interporto grazie anche alla disponibilità di aree limitrofe.

L'Interporto si trova sul corridoio ferroviario tirrenico Nord Europa – Gioia Tauro ed in posizione baricentrica per quanto riguarda il corridoio trasversale dal Centro – Sud verso la Puglia. Per questo motivo costituisce un nodo logistico strategico per i flussi di merci di origine e destinazione europea, con collegamento naturale verso i porti di Napoli, di Gioia Tauro e del Sud – Est della Penisola, sia per i traffici di dimensione transoceanica che per quelli di raggio mediterraneo

L'Interporto di Nola è stato concepito come una struttura finalizzata a catalizzare lo sviluppo di un distretto logistico integrato, che mira ad abbracciare ed ottimizzare tutte le fasi del ciclo produttivo e distributivo. Un polo di concentrazione delle merci, dove poter utilizzare con efficienza le quattro modalità possibili del trasporto: ferro, mare, gomma e aria.

Questa sua naturale funzione è realizzata attraverso efficienti infrastrutture interportuali. Aree destinate agli operatori del trasporto e della logistica; il terminal intermodale per lo stoccaggio e la manipolazione delle merci; la stazione ferroviaria collegata direttamente con la rete nazionale; il Polo del Freddo per la conservazione dei prodotti surgelati, congelati e freschi.

A rendere l'Interporto Campano una realtà di rilevanza nazionale è la sua capacità di attrarre ogni tipo di merce grazie alla realizzazione di una completa intermodalità tra i quattro principali vettori di traffico (aria, gomma, ferro, acqua).

Il cuore dell'intermodalità è il terminal intermodale, che occupa 225 mila metri quadrati, gestito da TIN (Terminal Intermodale Nola), costituito da piazzali per lo stoccaggio e la movimentazione delle unità di carico (containers, casse mobili e semirimorchi) dalla rete ferroviaria a quella stradale o viceversa.

Il terminal è dotato di due fasci di binari, lunghi 750 metri, ciascuno di tre coppie di binari affiancati e un'asta di manovra consentono la formazione dei treni cosiddetti "blocco" in tempi rapidi e certi.

Il terminal, inoltre, è servito da una palazzina uffici e gestione merci dotata dei più sofisticati software gestionali.

La stazione denominata Nola-Interporto è immediatamente connessa al Terminal Intermodale. Grazie a tale modello organizzativo, i tempi di smistamento delle merci sono semplificati e razionalizzati con grande vantaggio di efficienza per gli operatori dell'Interporto.

La stazione (affidata alla gestione di Rete Ferroviaria Italiana) è stata costruita nel rispetto degli standard stabiliti dall'Unione Europea ed è dotata di 13 coppie di binari lunghi 750 ml. La struttura dell'impianto, grazie anche all'utilizzo delle più moderne tecnologie, è tale da poter sopportare agevolmente fino a 30 coppie di treni al piano.

Il terminal può offrire tutti i servizi necessari alla movimentazione dei containers come riparazione, lavaggio, fumigazioni, stuffing/unstuffing, posizionamenti, operazioni doganali, pesature, stoccaggio merci sul piazzale, reefer/casse mobili, area deposito merci pericolose, ecc..

All'interno del Terminal Intermodale si trova un'area di Temporanea custodia, di circa 90.000 mq. destinata allo stoccaggio di container e/o altre unità di carico provenienti dall'estero contenenti merce di origine extra UE. La merce staziona in quest'area fino alla sua nazionalizzazione, operazione che avviene a cura della Dogana Napoli Terra situata all'interno dell'Interporto.

In sintesi di seguito si riportano i numeri in termini di spazi impegnati,

occupazione e movimento merce del Terminal intermodale:

- ✓ 3 milioni di mq di superficie, di cui circa 500.000 coperti;
- ✓ 180.000 mc di magazzini frigoriferi, con celle polyvalenti da 0° a -30°;
- ✓ Una stazione ferroviaria interna elettrificata di 13 coppie di binari elettrificati, inserita nella rete nazionale e gestita dall'Area Rete Ferroviaria Italiana – Trenitalia, con la denominazione di: "Nola-Interporto";
- ✓ Un terminal intermodale di circa 225.000 mq.;
- ✓ 175 aziende presenti;
- ✓ 2.500 addetti circa;
- ✓ 236.000 mq di piazzali permettono la sosta contemporanea di circa 3.000 Tir;
- ✓ 24 km di strade e viadotti a servizio della struttura.

Il Sistema interportuale di Nola è stato progettato per movimentare a regime fino ad un potenziale di oltre 30 milioni di tonnellate di merci all'anno.

Il porto di Salerno, per poter puntare ad una crescita dei propri traffici, dovrà necessariamente integrarsi con un sistema retroportuale, considerato che il limite operativo degli spazi effettivamente disponibili costituisce oggi un fattore di primario vincolo per lo sviluppo futuro.

In questo senso un rapporto funzionalmente più stretto tra perimetro portuale e spazi disponibili nella zona industriale della città rappresenta un

fattore strategico indispensabile sul quale lavorare nei prossimi anni.

Le opportunità di integrazione tra sistema portuale e sistema interportuale vanno percorse con particolare attenzione operativa e gestionale: negli anni recenti il traffico ferroviario dal porto di Napoli si è praticamente azzerato, mentre diventa assolutamente prioritario che venga realizzato un sistema di navette ferroviarie di collegamento tra porto ed interporti.

A tal fine, nel corso della prima metà del 2017, l'Autorità di sistema metterà a gara tale servizio, definendo un percorso di collaborazione con

Rete Ferroviaria Italiana, per introdurre elementi concreti di offerta intermodale adeguati a sorreggere una ripresa dei traffici ferroviari, in vista dei futuri sviluppi che matureranno con la realizzazione della Darsena di Levante.

Entro i prossimi anni dovrà essere definita, e realizzata, la soluzione a regime del collegamento tra fascio interno dei binari e Napoli Traccia, valutando le soluzioni alternative tra interrimento e passaggio a raso: da questo punto di vista dovranno essere pragmaticamente le variabili in gioco:

- ✓ Costi e tempi di realizzazione;
- ✓ Previsini realistiche di traffici ferroviari;
- ✓ Interferenze con il sistema territoriale urbano;
- ✓ Interferenze con la circolazione ferroviaria.

Sulla base delle premesse sinora delineate, è opportuno analizzare specificamente l'attività commerciale del sistema portuale campano, che si articola su diversi segmenti di mercato, quali il traffico passeggeri, il traffico container, il traffico di merci rinfuse solide e liquide, il traffico Ro-Ro.