

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI · SALERNO · CASTELLAMMARE DI STABIA

ANNO 2018 | N.7
luglio 2018

PORTI CAMPANI IN RETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA



VITO GRASSI: I MIEI OBIETTIVI PER CAMPANIA E MEZZOGIORNO

Innovazione per le imprese e efficienza PA: le diretrici da seguire



L'INTERVISTA



Il numero di luglio si apre con un'intervista di Emilia Leonetti al Presidente dell'Unione degli Industriali, Vito Grassi. Il viaggio sulle banchine del porto di Napoli prosegue con l'incontro, nella sede di Calata Porta Massa, con la famiglia Improta. Rinio Bruttomesso, nell'intervista di Anna Capasso, parla della Naples Shipping Week. Il porto di Castellammare di Stabia punta sempre più su diportismo e industria della cantieristica. Alessandro Panaro, Responsabile "Maritime Economy"SRM, analizza il settore del traffico ro-ro nel Mediterraneo.

VITO GRASSI: I MIEI OBIETTIVI PER CAMPANIA E MEZZOGIORNO

Innovazione per le imprese e efficienza PA: le direttive da seguire

di **Emilia Leonetti**

1) Presidente Vito Grassi, Lei ha dichiarato che "Napoli, Il Mezzogiorno, l'Europa hanno bisogno di una politica industriale che metta al centro la competitività delle aziende. Vanno create le condizioni per il rilancio dell'impresa manifatturiera, tenendo conto dell'intera catena del valore, incluse le fasi precedenti e successive al processo produttivo." A quali condizioni fa riferimento? In che modo la politica industriale deve mettere al centro la competitività delle aziende?

«Le nostre imprese devono stare al passo con l'innovazione. È un impegno che coinvolge tutti. Le imprese, ma anche le istituzioni che devono favorire questa direzione di marcia, continuando ad esempio ad

attuare misure di politica industriale come Impresa 4.0. E, con le imprese e le istituzioni, deve dialogare sempre di più il mondo dell'università e della ricerca. Una delle condizioni di crescita della competitività del sistema territoriale è la realizzazione di una collaborazione proficua, che agevoli il trasferimento tecnologico verso il mondo delle pmi. Solo così trasformeremo la rivoluzione digitale in atto da possibile rischio in straordinaria opportunità. Ai nostri governanti, inoltre, a ogni livello, spetta il compito di realizzare o completare infrastrutture e servizi ormai indispensabili perché le nostre imprese possano competere ad armi pari sui mercati internazionali: dalle reti logistiche e dei trasporti a quelle tecnologiche ed energetiche.»



2) Il territorio campano e, in generale del Mezzogiorno, deve diventare attraente ma deve essere anche capace di esprimere realtà imprenditoriali orientate all'innovazione. Quale ruolo devono rispettivamente svolgere le Istituzioni ed il mondo dell'imprenditoria meridionale?

«Le istituzioni, oltre a sviluppare politiche e proporre strumenti di politica industriale, come Impresa 4.0, devono rimuovere ostacoli che frenano la crescita delle imprese. L'efficienza delle amministrazioni pubbliche è un fattore che incide notevolmente, in certi casi è addirittura decisivo, per il buon esito di progetti e iniziative aziendali. Oltre ai danni per lo sviluppo dell'economia, la mala burocrazia crea le condizioni per la diffusione pervasiva di pratiche corruttive. Ma anche il mondo delle imprese deve fare la sua parte, e mi sembra lo stia facendo. L'esempio più evidente sono i Digital Innovation Hub, con i quali stiamo cercando di diffondere la cultura digitale indispensabile per i nuovi modelli produttivi proposti dall'evoluzione tecnologica».

3) Un cambio di passo è avvenuto. La ZES della Campania è ora una realtà. L'imprenditoria locale ha, a suo parere, le competenze, la dimensione, la capacità innovativa per concorrere?

«La Zes dovrebbe rendere attrattivo il territorio per insediamenti di notevole portata, grazie a un credito d'imposta fruibile fino a un tetto di 50 milioni di euro. È auspicabile che tale possibilità determini un incremento considerevole degli Ide nella nostra regione. Ma accanto agli investimenti diretti esteri e a iniziative promosse da aziende italiane di altre aree, la Zona economica speciale potrà dare impulso all'impresa locale. Il nostro tessuto produttivo esprime sicuramente competenze molto qualificate e progettualità di prim'ordine. La Zes, agevolando la crescita di filiere, dovrebbe promuovere anche la crescita di piccole imprese ad alto tasso di innovazione, incluse le startup. Non dimentichiamo che la Campania è tra le prime regioni italiane per numero di imprese innovative».

4) In una intervista rilasciata a "Porti Campani in rete", Il Direttore di SRM, Massimo Deandreas, ha precisato che "la ZES è potenzialmente conveniente anche per operatori già localizzati nell'area e che possono approfittare dei vantaggi fiscali e burocratici previsti per ampliare capannoni o attività. In teoria si delinea un quadro equilibrato

tra parte dell'economia locale e parte dell'economia estera che deve arrivare. L'attrazione è un pezzo del lavoro, l'altro pezzo è far capire a chi è insidiato il vantaggio di investire o espandere l'attività". In che modo l'Associazione degli Industriali di cui Lei è a capo si muoverà per favorire la partecipazione delle imprese campane nell'area ZES?

«Nella governance della Zes campana è presente una nostra rappresentanza. Anche attraverso questo importante tramite, cercheremo di sviluppare strategie dirette a sensibilizzare le imprese sulle opportunità presenti nella Zona speciale. Naturalmente, a livello associativo, regionale e provinciale, non mancheranno momenti di approfondimento e iniziative specifiche per ottimizzare questa importante chance di sviluppo, non appena i suoi vantaggi saranno concretamente fruibili dalle imprese. La ZES potrà essere un ottimo banco di prova per il partenariato pubblico-privato, che promuoviamo da tempo, e che le misure di semplificazione burocratica inserite nella legge, potranno agevolmente testare».

5) Vorrei soffermarmi sulla strategia che l'Unione Industriali Napoli deve delineare per favorire un sostenuto sviluppo dell'economia e dell'occupazione in Campania. Quali sono i principali settori su cui intende indirizzare la strategia di sviluppo e perché?

«Pensiamo che si debbano promuovere politica e strumenti trasversali più che settori. Determinare i presupposti per una maggiore competitività, ad ogni livello. Alcune evoluzioni richiedono una svolta anche nella cultura imprenditoriale, che puntiamo a favorire. Mi riferisco ad esempio alle aggregazioni, che possono consolidare le preesistenze qualificate in ambiti come automotive, ferroviario, aerospazio, meccanica, agroalimentare, sistema moda, cantieristica, servizi innovativi. Dobbiamo, più in generale, operare perché ogni potenzialità latente trovi modo di esprimersi appieno. Dal turismo e dall'industria culturale a settori come il sanitario, che possono trovare nell'impresa privata un contributo importante alla razionalizzazione e all'efficientamento.

Intendiamo puntare sulle persone, sui loro talenti. Proprio per questo ci impegheremo con forza per una formazione più al passo con le esigenze poste dai nuovi modelli di impresa. Mettere al centro il capitale umano significa promuovere una società inclusiva, una crescita sostenibile, responsabile, fondata sulla collaborazione e la condivisione. Come è sottolineato nel nostro programma, i motori del possibile



cambiamento sono gli imprenditori, ma anche tutti i loro collaboratori».

6) Napoli Est e Bagnoli. In che modo l'Unione degli Industriali intende intervenire nella discussione sul destino delle aree? Pensa che debba avere un ruolo? O ritiene di dover lasciare al Governo e alle Istituzioni locali, il compito di individuare la destinazione d'uso?
«Le opzioni prioritarie per lo sviluppo di queste due grandi aree sono già in buona parte delineate. Le difficoltà nascono piuttosto dai tempi di attuazione del processo di riconversione e rigenerazione urbana. A

ovest penso ad esempio agli effetti indiretti di vicende giudiziarie, al sequestro dei suoli. Nell'area orientale scontiamo l'assenza di un piano energetico nazionale che individui una soluzione per la rilocalizzazione degli impianti petroliferi. La nostra azione di pressing verso le istituzioni a ogni livello sarà diretta ad accelerare l'avvio di percorsi, anche temporaneamente parziali, tracciati nel solco di una pianificazione strategica i cui contorni, come dicevo, sono già ampiamente definibili. Turismo, ricerca, industria leggera e innovativa, green economy, impresa del tempo libero, industria culturale. Sono questi, a grandi linee, gli





orizzonti prospettici per la nuova Napoli, che include a ovest l'intera area dei Campi Flegrei, mentre a est può e deve estendersi sino all'area vesuviana dei grandi giacimenti archeologici».

7) Uno dei temi che periodicamente ritorna è quello del ruolo delle banche per sostenere le imprese virtuose. Per la ZES sappiamo che Banca Intesa San Paolo ha stanziato un plafond di 1 miliardo e 500 milioni. Ma al di fuori del caso ZES, come pensa si debba lavorare per favorire il credito alle imprese?

«Da tempo l'Unione Industriali Napoli opera su questo versante. Abbiamo definito convenzioni, creato sportelli, assistito le piccole imprese nella loro interlocuzione con gli istituti di credito. Con le banche ci accomuna l'interesse non solo alla sopravvivenza, ma al consolidamento e all'espansione del tessuto produttivo. L'impegno è, dunque, congiunto e si indirizza, da un lato, a ottenere valutazioni sempre più improntate alla progettualità delle iniziative piuttosto che esclusivamente alla prestazione di garanzie, dall'altro, a diffondere una sempre maggiore cultura finanziaria presso le nostre imprese, soprattutto su nuovi strumenti complementari al credito bancario».

8) Altro nodo della questione impresa/innovazione è la ricerca. Ritiene che in Campania e nel Mezzogiorno vi siano centri di ricerca in grado di coadiuvare le imprese che intendono investire nello sviluppo tecnologico e nell'innovazione dei processi e dei prodotti?

«Non solo ci credo, ma sono impegnato sia come imprenditore che come Presidente di Unione Industriali e Confindustria Campania a portare avanti iniziative congiunte. Lo dimostra, in primo luogo,

il nostro Campania Digital Innovation Hub, che tra l'altro ha aderito al Centro di Competenza promosso dall'Università Federico II».

9) Presidente Grassi vorrei chiudere la nostra intervista tornando su un richiamo da Lei fatto alcuni giorni fa alle Istituzioni locali. Perché ha ritenuto indispensabile invitare Comune e Regione ad un rapporto istituzionale improntato alla collaborazione? Soprattutto come pensa di agire "politicamente" per favorire la collaborazione e il dialogo tra il Governo della Città e quello della Regione Campania?

«Oggi viviamo nel pieno di quella che definisco una vera e proprio sfida per lo sviluppo. Ci riguarda e ci rende responsabili, come classe dirigente, del destino delle prossime generazioni. In tale scenario, le divisioni politiche non devono incidere sulla capacità di fare sistema per promuovere tutto insieme il nostro amato territorio, alla stregua di quanto avviene in Lombardia. In questo senso, vedere tutti i governatori meridionali, allo stesso tavolo, rivendicare con orgoglio quanto è stato negato negli anni passati, è stata un'ottima iniezione di fiducia.

Un dialogo costruttivo potrà porre le basi per la crescita innanzitutto infrastrutturale dell'intero territorio del Mezzogiorno.

Sono convinto che il Governatore De Luca e il Sindaco de Magistris troveranno modalità di confronto che consentano di cogliere l'obiettivo di fondo, il benessere del territorio e della sua popolazione.

Il mondo dell'impresa ha un solo modo per fare politica: portare all'attenzione istituzionale idee e progetti, segnalando, laddove necessario, criticità e nodi da sbrogliare. Continueremo con sempre maggiore impegno a operare in questa direzione».





ATTUALITÀ



FAMIGLIA IMPROTA: TRE SOCIETÀ PER GESTIRE LE ATTIVITÀ

Terminal Traghetti, Operazioni Portuali, Stazione Marittima a Calata Porta Massa

di **Emilia Leonetti**

Il palazzo grigio e rosso pompeiano è lì dal 1913. Il suo gemello, posto esattamente di fronte, collegato con passerelle in ferro, dal 1920. Erano adibiti a deposito doganale. Servivano per conservare caffè, thè, pepe, e altra merce sfusa, in attesa del trasferimento a magazzini o direttamente a centri di vendita al dettaglio. La merce arrivava su velieri, poi su navi a carbone e infine a motore.

Agli inizi del 900 le navi si fermavano in rada, appena oltrepassata l'imboccatura del porto. La merce toccava la banchina trasportata su zattere o su piccole imbarcazioni. Uomini avvezzi alla fatica caricavano in spalle i sacchi per depositarli negli edifici "gemelli". Ancora oggi sono conosciuti come i capannoni "Juta" di Calata Porta Massa.

L'ufficio della famiglia Improta si trova al primo piano dell'edificio che guarda il mare. Dopo un attento restauro, svolto sotto il controllo della Soprintendenza ai Beni Storici e Architettonici, costato circa 6 milioni e mezzo di euro, il primo dei due "capannoni Juta" è stato riconvertito in una moderna Stazione Marittima. A inaugurarla, nel 2007, l'allora

Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano.

Siamo seduti intorno ad un grande tavolo, circondato da scrivanie. È la sede provvisoria. Tra qualche mese termineranno i lavori dell'ala, posta sul mare, dove sono stati destinati gli uffici delle tre società che fanno capo alla famiglia Improta: la Compagnia Marittima Meridionale, l'impresa De Luca &C, la società Terminal Traghetti.

Accanto a me, partendo dalla mia destra, siedono: Ugo Improta, Amministratore di "De Luca &C", Gaetano Improta, Presidente della società "Terminal Traghetti", Cinzia Improta, Amministratore Delegato della "Compagnia Marittima Meridionale", Vittorio Improta, Ad della società "De Luca &C".

La famiglia Improta lavora, nello scalo partenopeo, dal dopoguerra. Hanno iniziato nei primi anni '50 del secolo scorso come "commessi". Si occupavano di verificare, per conto degli armatori, il numero di colli imbarcati e sbarcati dalle navi. Nel 1957 acquisirono l'impresa marittima "De Luca" e da quel momento, gradualmente, con l'acquisto di mezzi meccanici, investendo costantemente, sono passati



dalla gestione a bordo e sottobordo della complessa attività legata alla movimentazione e al trasporto della merce, alla gestione del terminal Traghetti di Calata Porta Massa e più di recente (la concessione risale al 1997) alla trasformazione e gestione della nuova Stazione Marittima nell'area compresa tra i moli 18 e 20 dello scalo partenopeo.

«Il nostro è un lavoro che richiede grande esperienza - spiega Gaetano Imrota - conoscenza delle macchine, soprattutto capacità organizzativa che va modulata di volta in volta in base alla tipologia di traffico. Come impresa "De Luca", ad esempio, due volte al mese imbarchiamo "fusoliere" prodotte da Alenia. Si tratta di trasporti eccezionali, effettuati per questo di notte e che richiedono, per essere imbarcati, grande perizia».

Tra gli ormeggi 42-44 della banchina di Levante del molo Vittorio Emanuele, nell'area commerciale, superati i Silos Granari, si svolge l'attività di imbarco di carichi eccezionali. L'ultima importante commessa dell'impresa "De Luca" riguarda l'imbarco e il rizzaggio di prefabbricati in cemento da destinare al Camerun per la realizzazione di uno stadio, costruiti da un'impresa edile del Nord Italia.

«Arrivano ogni giorno tra i 30 e i 35 camion- continua Gaetano Imrota - Ogni camion, infatti, non può trasportare più di due coppie di prefabbricati. La perizia nell'imbracco e nella collocazione a bordo dei pezzi in cemento è dovuta, in questo caso, alle dimensione e al peso (pezzi arrivano sino a 450 ton. di peso). Impieghiamo per queste operazioni delle gru. Per l'ultimo lavoro che prevede il trasferimento di "torri eoliche", lunghe sino a 60 metri, adoperiamo delle coppie di gru. Le preciso ciò per dare un'idea della complessità del nostro lavoro».

La famiglia Imrota ha investito, negli ultimi anni, oltre tre milioni di euro in macchinari. Cinzia Imrota, che siede di fronte a me, è la più giovane del gruppo. La sua preoccupazione è riuscire a trasmettere l'impegno e la passione con cui ognuno, sia della famiglia, sia dei circa 55 dipendenti delle tre società, contribuisce alla crescita delle attività.

«Vede – dice sorridendo – siamo tutti completamente dediti al nostro lavoro. Lo facciamo per noi e per le persone che collaborano con noi. E mi riferisco anche ai lavoratori della Culp (Compagnia Unica Portuale) che impieghiamo, ogni giorno, per le attività e i servizi relativi alle "Autostrade del Mare" di piccolo e grande cabotaggio (Sicilia, Sardegna, isole Eolie, e isole del Golfo)».

Ogni giorno al terminal Traghetti, tra Calata Porta Massa e Immacolatella Vecchia, sono impiegati una decina di lavoratori CULP, per un totale annuo di circa 4.600 turni.

«Si occupano - interviene Vittorio Imrota – di rizzaggio e derizzaggio dei camion, in imbarco e in sbarco, dai traghetti. La nostra azienda è attrezzata e specializzata, in particolare, nei servizi di gestione ormeggi e banchine, assistenza per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri e merci, auto e automezzi commerciali. In più offriamo servizi di accettazione, custodia e consegna di semirimorchi e di automezzi pesanti. La società, infine, è proprietaria di un pontone galleggiante in acciaio di 1.50 ton., della dimensione di 30×37 mt, per lo sbarco di Tir da navi ro-ro».

La conferma dell'intensa attività, di quest'ultima società, viene dai numeri: nel 2017 al Terminal Traghetti sono stati movimentati 110.678 autotreni, autoarticolati e motrici, 192.322 auto e moto, 50.791 rimorchi e semirimorchi, 20.900 bus, minibus, camper, roulotte e furgoni, 2.730.665 passeggeri.

«Ma venga – interrompe Ugo Imrota – le vogliamo mostrare i nuovi uffici». Sono sullo stesso piano, nell'ala che guarda il mare.

«Anche per gli uffici – precisano Ugo e Cinzia Imrota – abbiamo seguito lo stesso criterio di restauro e conservazione osservato per la facciata e per il piano terra destinato alle biglietterie, sale di attesa, bar. Dall'uso dei materiali (travertino romano e marmo per le scale) alle controsoffittature in cemento».

Siamo davanti all'ascensore, sto per entrare e mentre li saluto. «Mi raccomando, la aspettiamo per l'inaugurazione insieme al Presidente Pietro Spirito».





L'INTERVISTA



NAPLES SHIPPING WEEK: INTERVISTA A RINIO BRUTTOMESSO

Rapporto porto-città, integrazione contro antagonismo

di **Anna Capasso**

1) Architetto Rinio Bruttomesso, lei da anni studia il rapporto tra porti e città. In qualità di Presidente di RETE, associazione internazionale per la collaborazione tra porti e città, e in base alla sua esperienza, come valuta oggi questa relazione e cosa, eventualmente, ha favorito il suo cambiamento.

«**Nel corso** degli ultimi decenni tra porti e città, a causa di vari motivi, le relazioni sono diventate sempre più complesse, articolate, estese e, in molti casi, anche più difficili. Ciò dipende principalmente dalle profonde trasformazioni che hanno interessato i traffici marittimi e, conseguentemente, i porti, intesi come cerniere e centri nevralgici di questi flussi.

È successo che le città e le regioni, che ospitano questi nodi essenziali dei traffici di merci e di passeggeri, hanno subito, a volte anche pesantemente, gli effetti di una crescita significativa della presenza portuale sul territorio, collegata alla forte espansione del commercio marittimo globale. Si sono quindi generate, quasi ovunque, situazioni di autentico conflitto tra porti

e città, che rischiano di produrre – se non gestite con attenzione e lungimiranza – effetti negativi tanto per la competitività degli scali come per la qualità di vita delle nostre città.

La sfida, ritengo, non deve essere giocata tanto in una prospettiva di eliminazione di questo ‘conflitto’, per molti versi inevitabile o quanto meno ‘fisiologico’, ma piuttosto sulla capacità di saper gestire le conseguenze dello sviluppo delle attività portuali, in maniera da ricavarne benefici e ricadute positive anche per i territori interessati da questi importanti processi di crescita dei porti contemporanei.

Per questo, ad esempio, è stata data vita, 17 anni fa, ad una associazione come RETE, che ha come obiettivo principale proprio quello di lavorare con porti, città, università, associazioni professionali e di cittadini, per favorire il dialogo tra questi diversi soggetti al fine di promuovere una migliore integrazione, un’autentica convivenza delle attività dei porti dentro le città e le regioni che li ospitano».



2) Oltre al rapporto tra porti e città, ritiene che sia importante creare una rete di relazioni tra i porti italiani? In quali settori portuali può essere utile un network?

«Una “rete” nazionale che realmente mantenga in connessione tutti i principali porti italiani è più che auspicabile. Ovviamente questo non dovrebbe significare una limitazione degli ambiti concorrenziali tra i diversi scali ma, al contrario, una ricerca di sinergie e modalità di collaborazione al fine di migliorare le prestazioni dei singoli porti. Ma quello che mi sembra manchi ancor di più è un piano nazionale portuale (ndr. esiste il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica) che, pur lasciando ampi margini di autonomia alle principali realtà del nostro sistema portuale, possa fornire un documento di riferimento che fissi obiettivi e priorità (e chissà anche ruoli) per queste fondamentali attività economiche del nostro paese.

Questo lo vedrei essenziale in particolare per quanto riguarda il movimento delle merci, individuando i porti che possono sviluppare un maggior protagonismo in questo settore potendo ampliare con meno vincoli le aree destinate ad esempio al traffico dei contenitori. Un traffico questo che necessita di aree operative sempre più ampie e, quindi, di difficile localizzazione in prossimità dei porti storici e dei centri urbani più popolati: il bisogno di espandere queste attività è proprio uno dei principali motivi del conflitto tra porti e città. Solo un’azione concertata ed un piano di sviluppo condiviso tra queste due realtà può consentire una crescita portuale senza scontri e con positive conseguenze sull’intero territorio».

3) Veniamo al tema della Shipping Week (NSW) che si terrà a Napoli dal 24 al 29 settembre 2018. La manifestazione è dedicata alla logistica e all’innovazione tecnologica in campo marittimo. Oltre alle conferenze e agli incontri utili per uno scambio di idee, ritiene che la Shipping Week possa produrre anche dei benefici concreti sia nei rapporti tra i vari rappresentanti del settore marittimo, sia nelle attività che rappresentano?

«Questa sarà la seconda volta che la mia associazione RETE parteciperà alla NSW, essendo stata la prima nel 2014, un’occasione che i miei Soci ricordano tuttora con grande soddisfazione, per i contenuti che furono trattati, ma anche con immenso piacere per l’ospitalità che ricevettero da parte della città (con una visita al Municipio e al Porto) e degli organizzatori locali, tra cui non possiamo non sottolineare l’instancabile e

simpatica presenza di Umberto Masucci, autentico deus ex-machina della NSW napoletana.

L’appuntamento della SW si sta ormai consolidando, sia a Napoli che a Genova, come una occasione da non mancare per gli operatori dello shipping nazionale e di quello internazionale che guardano all’Italia con profondo interesse, conoscendone le formidabili potenzialità e il suo ruolo strategico specialmente, ma non solo, nell’ambito del Mediterraneo. Il livello, la qualità, le tematiche delle conferenze, dei confronti, degli scambi di idee e di esperienze che si sviluppano durante questa settimana basterebbero per configurare questo appuntamento come un “must” tra le iniziative del settore marittimo-portuale dell’intero bacino del Mediterraneo, che la SW da anni promuove come area di collaborazione tra i paesi dei versanti nord-sud di questo straordinario mare di diversità ma anche di opportunità.

Ma come spesso avviene in questo tipo di incontri internazionali, tali giornate offrono anche l’opportunità di sviluppare e condividere progetti, di alimentare relazioni economiche, di sondare possibilità di concretare azioni sul versante dell’approfondimento di temi scientifici, al fine di aggiornare quadri normativi, ma anche in vista di migliorare le prestazioni dei sistemi di gestione delle attività nautico-marittime di molti paesi.

Per tutti questi motivi RETE, in collaborazione con i promotori della manifestazione, ha deciso quest’anno di tornare alla NSW e di partecipare ad alcune sue iniziative. Dall’edizione precedente, cui la nostra associazione ha partecipato, i legami tra RETE e Napoli si sono decisamente sviluppati e consolidati, facendo di questa città portuale un caposaldo della sua organizzazione».



ATTUALITÀ



CASTELLAMMARE DI STABIA: IL DIPORTISMO PRENDE IL POSTO DELLO STORICO COMMERCIO DEL GRANO

Su mega yacht e chalet ruota lo sviluppo del nuovo porto

di **Anna Capasso**

Dal commercio di grano al traffico di mega e giga-yacht, il porto di Castellammare di Stabia, nel corso degli anni, ha cambiato volto. Oggi il commercio di merci ha lasciato il posto a quello del diporto. Il porto di Castellammare di Stabia fa parte dell'Autorità Portuale di Napoli dal 2006, ora Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (decreto legislativo del 4 agosto 2016, n° 169. "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali").

Il porto corre lungo la linea di costa del centro storico, partendo da piazza Giovanni XXIII (banchina di Zì Catiello) fino alla diga Foranea. L'abbiamo visitato a piedi. Camminando, lo sguardo viene attratto, sul mare, dalla presenza del Vesuvio che domina il golfo e che sembra così vicino da poterlo toccare. A terra, invece, lo sguardo è colpito da un edificio abbandonato, una struttura che ormai fa parte dell'archeologia industriale del porto: i Magazzini Generali. Rappresentavano,

insieme a Fincantieri, il polmone economico della città di Castellammare. I Magazzini Generali ospitavano silos granari per la raccolta e la distribuzione del grano alle industrie del settore agroalimentare. Oggi di questa realtà economica resta soltanto Fincantieri. Dell'attività legata al traffico di grano si conserva un grande pontile galleggiante, ormai in disuso, sul quale ormeggiavano le navi e dal quale, attraverso dei rulli trasportatori, il grano veniva trasferito dalla nave ai silos.

I settori che oggi caratterizzano lo scalo stabiese sono il crocieristico-passeggeri ed il diporto. Una parte importante dell'area portuale, come dicevamo, è occupata da Fincantieri, una delle principali industrie internazionali per la costruzione di navi.

L'ingresso del porto è sulla diga Foranea, utilizzata anche per l'attracco di grandi navi grazie al suo pescaggio (da 8 a 12 metri). È un'attività che si è ridotta per non intralciare il lavoro di Fincantieri. Lo



stabilimento è posto accanto alla diga e, quando è operativo, è interdetto il passaggio delle imbarcazioni. Permane il traffico di navi da crociera di piccole dimensioni, comprese tra 80 e 100 metri, che possono essere ormeggiate alla banchina di sottoflutto.

Superato lo stabilimento di Fincantieri e la sede della Lega navale, ha inizio l'area dedicata al traffico da diporto per imbarcazioni fino a 24 metri. L'attività di diportismo si svolge alle banchine Magazzini Generali, Fontana e porto Davide. Il traffico si sviluppa, in particolar modo, durante la stagione estiva, arrivando ad ospitare fino a 3 mila imbarcazioni. Le navi superiori a 24 metri, invece, sono ormeggiate nella banchina di sottoflutto, in concessione dal 2015 alla società Stabia Main Port. Tra la banchina di sottoflutto e quella Magazzini Generali c'è la banchina Marinella riservata al trasporto marittimo. Da qui, quotidianamente, partono traghetti e aliscafi verso Ischia, Capri e Sorrento.

Un fascio di binari che corre nell'area retrostante del porto, rappresenta la linea di demarcazione tra l'area

portuale e la città. Su quei binari, una volta, passavano i treni che dal porto trasportavano il grano alle aziende di trasformazione.

Il traffico diportistico è il punto di forza dell'economia del porto di Castellammare di Stabia che mira soprattutto a valorizzare la banchina di sottoflutto dedicata ai mega-yacht, segmento che rappresenta un mercato in crescita ad elevato valore aggiunto (anno 2016: 30 yacht, anno 2017: 130 yacht non incluse le prenotazioni invernali). La posizione della città rispetto a grandi attrattori turistici, come la penisola sorrentina e i siti archeologici di Pompei ed Ercolano, ha consentito un notevole sviluppo del settore del diportismo.

Prima di lasciare il porto, abbiamo visitato la banchina Fontana dove l'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha previsto la realizzazione di nuovi chalet da destinare a bar e ristoranti per i cittadini e i turisti. Attualmente, a seguito di una gara, sono stati assegnati due chalet. Altri potranno essere assegnati entro l'anno alle stesse condizioni di gara.





ATTUALITÀ



ECCELLENZE ITALIANE: IL SETTORE DEL RO-RO

L'analisi di Alessandro Panaro

di **Alessandro Panaro** - Responsabile "Maritime Economy", SRM
(Gruppo Intesa Sanpaolo)

SRM, nel suo ultimo Rapporto 2018 Italian Maritime Economy, ha mostrato, tra l'altro, l'importanza di un settore marittimo per il nostro Paese di cui ben poco si parla; si tratta del RO-RO (Roll-on Roll-off) vale a dire del trasporto navale di auto nuove e di mezzi gommati in generale tra cui, ad esempio, Tir, Autoarticolati, furgonati ed altri.

È questo uno dei compatti di eccellenza della portualità italiana che nel 2017 ha superato di gran lunga 106 milioni di tonnellate trasportate, diffusamente distribuite tra i nostri scali. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ne ha totalizzate ben 13,8 con un aumento del 7,4% sull'anno precedente. L'asse tirrenico, che rappresenta il 36,6% del nostro Ro-Ro, è cresciuto negli ultimi 5 anni del +15%, mentre l'asse adriatico che ne rappresenta il 19,3% è cresciuto del 39%.

Il Ro-Ro rappresenta uno degli indicatori chiave

della nostra economia in quanto ci dà contezza di due aspetti fondamentali: 1) in primo luogo è il barometro del mercato dell'automotive che è in modo acclarato uno dei pilastri del nostro sistema Paese; ed in tal senso è bene sapere che al 2030 è atteso un ulteriore incremento di tale settore, in termini di vendite di automobili, che arriverà a 115 milioni di unità dalle 93 attuali; 2) in secondo luogo ci dà contezza di quanto stiamo mettendo in campo in termini di economia sostenibile e sicurezza, poiché il Ro-Ro "toglie" automezzi pesanti dalle strade per metterli su nave e quindi combatte l'inquinamento e rende più sicure le strade in termini di incidentalità.

L'Italia deve proseguire in questa direzione di stimolo al settore; l'aver previsto un marebonus per gli operatori che usano la nave al posto della strada può essere un grande passo in avanti ma



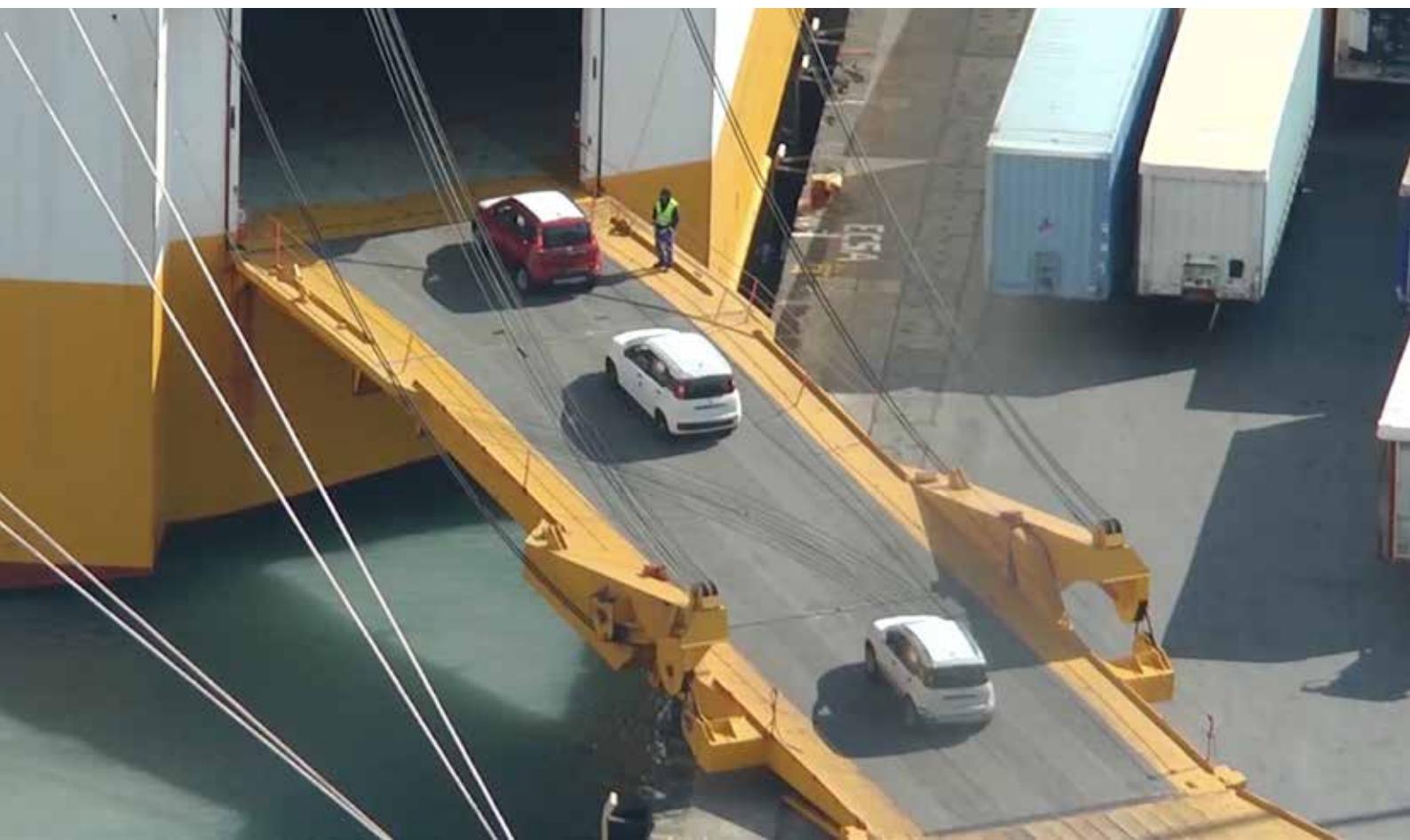
occorre fare sempre di più. Il nostro Paese è primo nel Mediterraneo in quanto a presenza di navi in modalità SSS in generale (SSS-Short Sea Shipping, trasporto marittimo a corto raggio), con una quota di mercato del 36% e dobbiamo lavorare per rendere sempre più solido questo numero.

Per far questo dobbiamo avere ben coscienza delle sfide che ci vengono poste di fronte. La prima è il gigantismo navale, poiché in tutto il mondo si sta costruendo naviglio sempre più grande; la dimensione media delle car carrier (navi che trasportano auto) è cresciuta in 10 anni del 20%; nel prossimo triennio si stima che la misura di una nave si attesti sui 8.500 CEU (Car Equivalent Unit); ciò comporta porti sempre meglio attrezzati e con piazzali sempre più grandi a disposizione per ospitare auto e autotreni e, soprattutto, diventa strategico operare sull'aspetto del trasporto intermodale per poter far sì che questi mezzi

lascino rapidamente il porto di destinazione per poter andare verso l'entroterra e entrare nei mercati di riferimento.

La seconda sfida è quella di mettere in campo politiche che spingano le imprese sempre più ad usare il mare per l'import-export e per gli spostamenti interni ai confini; per far questo dobbiamo sempre più farsi carica la politica industriale del Paese venga elaborata parallelamente ad una politica marittimo-logistica. Connubio questo che non sempre abbiamo saputo sfruttare appieno. La sfida è aperta.

Per scaricare il Rapporto ed iscriversi alle newsletter di SRM:
www.srm-maritimeconomy.com





AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI · SALERNO · CASTELLAMMARE DI STABIA



ATTUALITÀ

SALERNO: ARENA DEL MARE
PROGRAMMA 30 GIUGNO - 2 SETTEMBRE 2018

**arena
DEL mare**

**LA Città
IN Spettacolo**

Salerno

Sottopiazza della Concordia

30 giugno 2 settembre 2018

Concerti • Cabaret • Talent Show • Cinema • Teatro • Danza

SEA SUN SALERNO

FESTA DEL MARE XVI EDIZIONE

SABATO 30 GIUGNO ORE 21:30

CONCERTO SERENA AUTIERI

Anteprima PREMIO CHARLOT
INGRESSO GRATUITO

LUNEDI 2 LUGLIO ORE 21:00

ASS.NE DIRE DANZA

CAMPANIA...IN DANZA

a cura di PINA TESTA E FORTUNA CAPASSO

INGRESSO € 5,00

VENERDI 6 LUGLIO ORE 21:15

DI.ELLE.O.

CONCERTO NINO D'ANGELO

INGRESSO A PAGAMENTO

INFO E PREVENDITA SU TICKET ONE

SABATO 7 LUGLIO ORE 20:30

ASS.NE VILLAGGIO DI ESTEBAN

ROCK 'N' FOLL

INGRESSO GRATUITO

DOMENICA 8 LUGLIO ORE 21:00

ASS.NE DIFFUSIONE DANZA

XX EDIZIONE MARATONA ESTATE DANZA

a cura di LILLY ALBANESE

INGRESSO GRATUITO

MARTEDÌ 10 LUGLIO ORE 21:00

ASSOCIAZIONE AMADEUS MUSICA E ARTE

"AMADEUS BRASILIAN JAZZ"

INGRESSO GRATUITO

MERCOLEDÌ 11 LUGLIO ORE 21:00

ASS.NE ACCADEMIA DANZARTE

PROGETTO DALLA SALA

AL PALCOSCENICO

a cura di ROBERTA D'AMATO E

MARILENA CAPUTO

INGRESSO € 7,00

SABATO 14 LUGLIO ORE 21:00

CHICCA EVENTS

SALENTO LATIN FESTIVAL

INGRESSO € 13,00

LUNEDI 16 LUGLIO ORE 21:00

ANNI 60 PRODUZIONI

CONCERTO DI RIKI

INGRESSO € 29,90

GIOVEDÌ 19 LUGLIO ORE 21:30

ANNI 60 PRODUZIONI

CONCERTO DI MASSIMO RANIERI

INGRESSO: POLTRONISSIMA GOLD NUMERATA € 65,00

POLTRONISSIMA NUMERATA € 55,00

POSTO UNICO NON NUMERATO € 38,00

VENERDI 20 LUGLIO ORE 21:30

ASS.NE L'abbraccio

II EDIZIONE FESTIVAL DEL MARE

INGRESSO GRATUITO

SABATO 21 LUGLIO ORE 21:30

BESTLINE presenta

PIO E AMEDEO

INGRESSO: Vari settori

€ 46,00 € 38,00 € 31,00 € 23,00

PREMIO CHARLOT XXX EDIZIONE

MARTEDÌ 17 LUGLIO ORE 21:30

ASS.NE GENIUS LOCI

XIII EDIZIONE CAMPANIA BLUES FESTIVAL

ALMANEGRA

CHRIS CAIN BIG BAND

INGRESSO GRATUITO

MERCOLEDÌ 18 LUGLIO ORE 21:30

ASS.NE GENIUS LOCI

XIII EDIZIONE CAMPANIA BLUES FESTIVAL

DON LEONE

LOLA GULLEY

INGRESSO GRATUITO

DOMENICA 22 LUGLIO ORE 21:30

A TUTTO GAG

con SOLDI SPICCI - BIAGIO IZZO

Presenta NUNZIA SCHIAVONE

INGRESSO GRATUITO

MARTEDÌ 24 LUGLIO ORE 21:30

CHARLOT MONELLO

Compagnia Dell'Arte presenta

MIRACOLO A NOTRE DAME

Fiaba musicale

presenta ANTONELLO RONGA

INGRESSO GRATUITO

MERCOLEDÌ 25 LUGLIO ORE 21:30

30 ANNI DI RISATE

con i vincitori delle edizioni

del PREMIO CHARLOT

Presenta MARITA LANGELLA

INGRESSO GRATUITO

GIOVEDÌ 26 LUGLIO ORE 21:30

THE BEST OF MAGIC

con gli illusionisti internazionali

GAETANO TRIGGIANO

BLACKTHORN

MIRKO MENEGATTI

FRANCESCO SCIMEMI

INGRESSO GRATUITO

VENERDI 27 LUGLIO ORE 21:30

SOLO ITALIANA D'AUTORE

serata musicale con big

e giovani autori della canzone italiana

presenta GIANMAURIZIO FODERARO

INGRESSO GRATUITO

SABATO 28 LUGLIO ORE 21:30

SERATA DI GALA

Premi per CINEMA - TEATRO - TELEVISIONE

Padrino CARLO VERDONE

con SERENA ROSSI

Presenta PIERO CHIAMBRETTI

INGRESSO GRATUITO

MERCOLEDÌ 1 AGOSTO ORE 21:30

LA CAMERA DI COMMERCIO DI SALERNO

PRESENTA LE MEMORIE DI ADRIANO

CON PEPPY SERVILLO

INGRESSO PER INVITO

GIOVEDÌ 2 AGOSTO ORE 21:15

COOPERATIVA ARS NOVA

COMPAGNIA STABILE TEATRO NUOVO

GINO COLIANDRO IN GIULIETTO E ROMEA

regia di UGO PIASTRELLA

INGRESSO € 10,00 RIDOTTO € 5,00

VENERDI 3 AGOSTO ORE 21:00

LA NUOVA FATTORIA MENNELLA

organizza il MUSICAL PETER PAN

INTERPRETATO DAI BAMBINI

INGRESSO:

ADULTI € 6,00

BAMBINI € 3,00

DOMENICA 26 AGOSTO ORE 20:30

ASS.NE BARRIO LATINO

SPETTACOLO DI DANZE CARAIBICHE

INGRESSO GRATUITO

DAL 5 AL 20 AGOSTO ORE 21:30

CINEMA SOTTO LE STELLE

PROGRAMMAZIONE

5-6 AGOSTO CHI M'HA VISTO

7-8 AGOSTO AMMORE E MALAVITA

9-10 AGOSTO IL VEGETALE

11-12 AGOSTO BRUTTI E CATTIVI

13-14 AGOSTO SMETTO QUANDO

VOGLIO AD HONOREM

15-16 AGOSTO A CASA TUTTI BENE

17-18 AGOSTO ELLA E JOHN

19-20 AGOSTO METTI LA NONNA

IN FRIGO

INGRESSO € 5,00



Il programma è suscettibile di modifiche

INFO

Premio Charlot e

Cinema sotto le stelle

Tel. 3274934684

ore 18.00 / 21.00