

MEDITERRANEAN PORTS: Napoli



Febbraio 2012

La pubblicazione è realizzata dal Centro Studi dell'Autorità Portuale di Napoli in collaborazione con SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno per il sito web SRM-MED.

Autori:

Alessandro Panaro (SRM),
Fiorinda Corradino (Autorità Portuale di Napoli),
Arianna Buonfanti (SRM),
Agnese Casolaro (SRM).

Concept: Marina Ripoli (SRM)

Editing: Raffaella Quaglietta (SRM)

La riproduzione del testo, anche parziale, non può essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM e dell'Autorità Portuale di Napoli.

Pubblicazione aggiornata con dati ed informazioni disponibili a gennaio 2012.

Indice

1. Mediterranean Ports: Napoli	3
Focus Med	
2. Le rotte. I collegamenti del Porto di Napoli con gli scali della sponda Sud	4
Focus Traffici Italia	
3. Scenario del traffico internazionale e di cabotaggio	6
Focus territorio	
4. Il traffico merci e passeggeri in Campania	12
5. Waterfront mediterranei tra terra e mare. Evoluzione e prospettive per il Porto di Napoli sulle orme di Barcellona	15
6. I protagonisti del Mediterraneo. Intervista al Segretario generale dell'Autorità portuale di Napoli: Emilio Squillante	17

1. Mediterranean Ports: Napoli

Prosegue con questo nuovo numero della newsletter la collaborazione tra il Centro Studi dell'Autorità Portuale di Napoli e Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Obiettivo del lavoro è quello di inquadrare la realtà del porto di Napoli in ambito mediterraneo, scegliendo di volta in volta di approfondire tematiche che consentano di evidenziare le dinamiche di sviluppo dello scalo partenopeo. La newsletter si apre con un'analisi dei collegamenti del porto di Napoli con gli scali della Sponda Sud inserita nell'ambito della valutazione dell'interscambio commerciale marittimo italiano verso i Paesi del Mediterraneo. Successivamente la newsletter offre un aggiornamento statistico dei traffici merci e passeggeri nazionali e campani sempre visti evidenziando il peso del Porto di Napoli nell'ambito mediterraneo. Il centro studi tiene ad evidenziare che il fenomeno della portualità va visto in un'ottica di sistema contestualizzando il proprio ruolo in un ambito nazionale ed internazionale, con un occhio sempre rivolto a favorire la competitività del sistema Italia. Nell'ultima parte del lavoro si è scelto di affrontare l'importante questione del waterfront portuale, un tema che sta riscontrando sempre più attenzione, anche da parte dell'Unione Europea, soprattutto per quelle città che ospitano storicamente scali strettamente integrati nel contesto urbano. In questo numero si ha l'opportunità di integrare e confrontare le informazioni relative alla realtà partenopea con i risultati ottenuti da progetti portati avanti in altri Paesi del Mediterraneo, di riqualificazione delle zone portuali delle città e dei territori coinvolti nel processo di riconversione funzionale ed economica. Nel dettaglio, il Centro Studi dell'Autorità Portuale di Napoli ha presentato il progetto di riqualificazione del waterfront partenopeo che si propone di diventare catalizzatore di sviluppo per l'intera area metropolitana. E' stata poi effettuata una disamina di quello che è considerato il più eccellente esempio sul Mediterraneo di rigenerazione urbana partita proprio dagli interventi fronte mare: Barcellona. A corredo di quest'analisi è stata poi realizzata un'intervista con il Segretario Generale del porto di Napoli, Emilio Squillante, che sulla base della sua decennale esperienza nella struttura, ha offerto una testimonianza concreta della realtà portuale napoletana e delle strategie che essa sta perseguendo per inserirsi sempre più nell'Economia Mediterranea.

2. Le rotte

I collegamenti del Porto di Napoli con gli scali della sponda Sud

Arrivi



Fonte: elaborazione su Bollettino Avvisatore Marittimo, 2012

Le rotte internazionali del Porto di Napoli per area di destinazione

Area di destinazione	Numero di navi
Francia, Spagna, Portogallo, Canarie	52
Nord Europa	8
Levante, Mar Nero, Africa	69
Nord America	10
Centro-Sud America, Pacifico	6
Golfo Arabico, India, E. Oriente, Australia	30
Totale	175

Fonte: elaborazione su dati Bollettino Avvisatore Marittimo, 2012

Mensilmente dal Porto di Napoli partono oltre 170 navi; circa il 40% di queste ha come area di destinazione finale quella del Levante-Mar Nero-Africa.

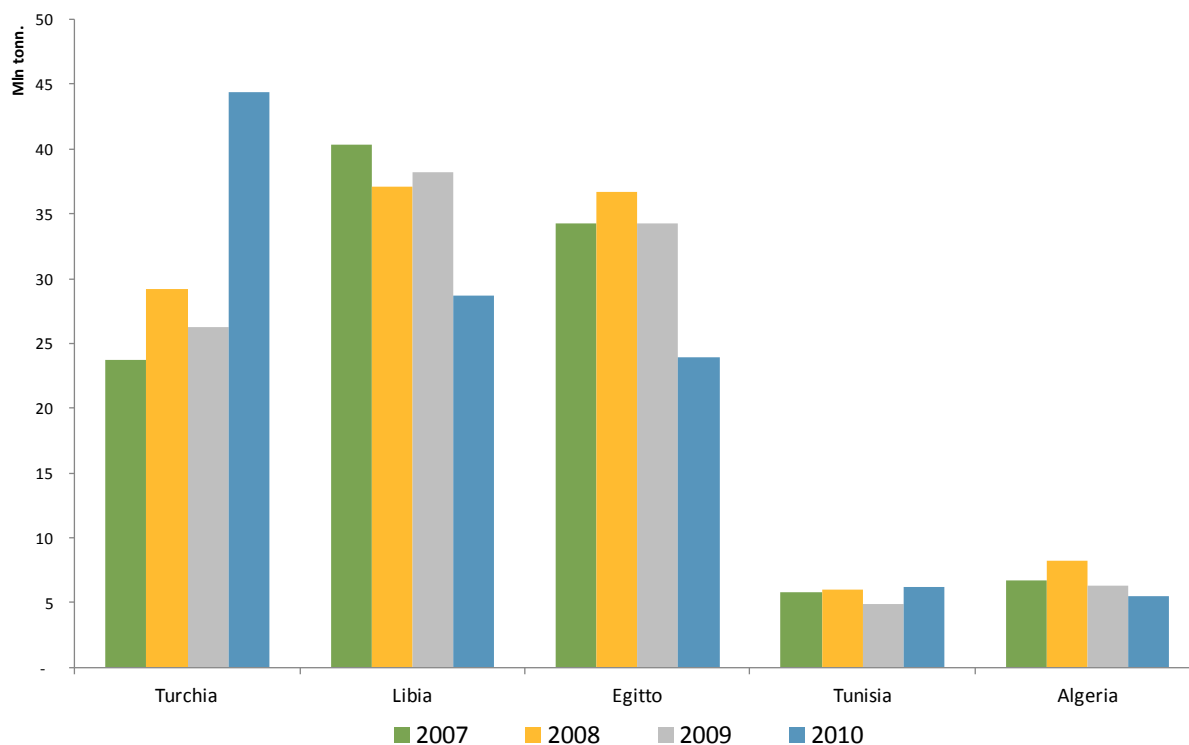
Alcune principali destinazioni del Nord Africa

Porto	Stato	Navi in arrivo
Algeri	Algeria	2
Alessandria	Egitto	11
Suez	Egitto	20
Beirut	Libia	7
Tripoli	Libia	1
Tanger Med	Marocco	2
Tunisi	Tunisia	1

Fonte: elaborazione su dati Bollettino Avvisatore Marittimo, 2012

Il Paese nord-africano maggiormente interessato dai traffici partiti da Napoli è l'Egitto con 31 arrivi (diretti e non); segue la Libia con 8 arrivi.

Italia - Merce in navigazione internazionale per paese di origine/destinazione dell'area MED



Con circa 97 milioni di tonnellate di merci movimentate (pari al 30,2% del totale dei traffici nazionali con il resto del mondo), i principali partner dell'area Med dei porti italiani sono la Libia, l'Egitto e la Turchia. In particolare, è proprio quest'ultima a far registrare i maggiori traffici da e verso l'Italia con un aumento di quasi il 70% rispetto al 2009 a fronte di un calo (o, comunque, di una crescita più esigua) di quelli relativi agli altri scali internazionali

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

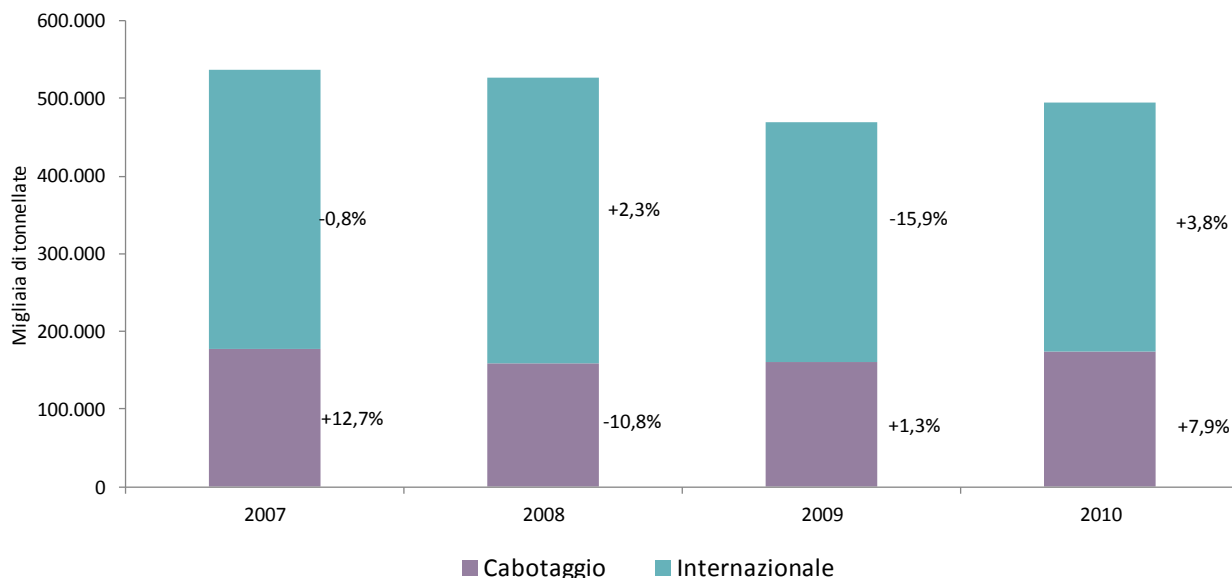
Italia – Traffico marittimo merci da/verso i Paesi del Mediterraneo



Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2012

3. Scenario del traffico internazionale e di cabotaggio

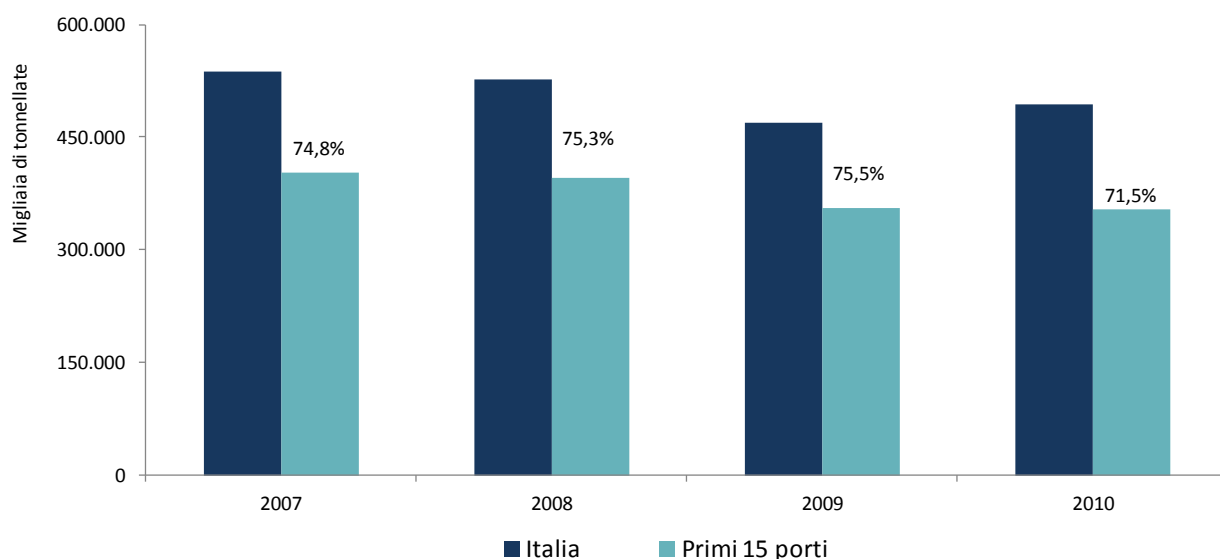
Traffico merci in Italia per forma di navigazione



Il primo dato che viene fornito è relativo al traffico merci in Italia per forma di navigazione. Si evidenzia come i due terzi del totale sono relativi alla navigazione internazionale che nell'anno 2010 ha fatto registrare una ripresa (+3,8%) rispetto all'anno precedente; anno in cui, nel pieno della crisi economica internazionale, si annotava un calo di 16 p.p. Continua, inoltre, l'aumento dei traffici di cabotaggio, uno dei punti di forza del sistema Italia, con una crescita di circa l'8%.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

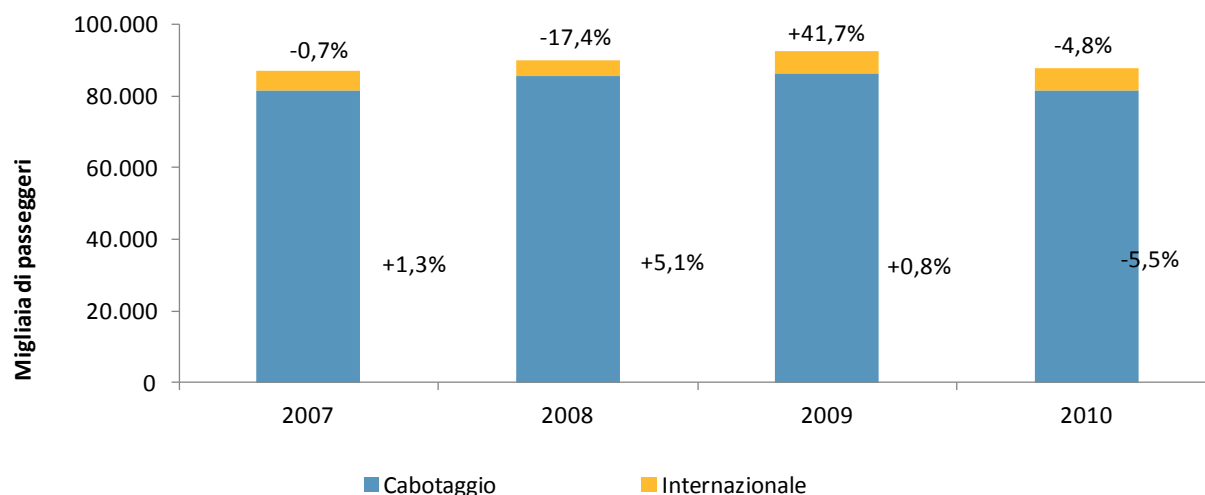
Merchi nel complesso della navigazione



La seconda statistica riguarda la concentrazione dei traffici nazionali e ne emerge come oltre il 70% della merce in navigazione convoglia in 15 porti. Di tali scali, otto (tra cui quelli campani di Napoli e Salerno) sono localizzati nelle regioni del Mezzogiorno. Il porto di Napoli, in particolare, movimenta l'8,7% del traffico complessivo di merci dei porti del Sud. Il grafico indica un porto di Napoli che, a seguito della crisi, ha reagito in modo deciso con un costante aumento dell'incidenza percentuale sul totale.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

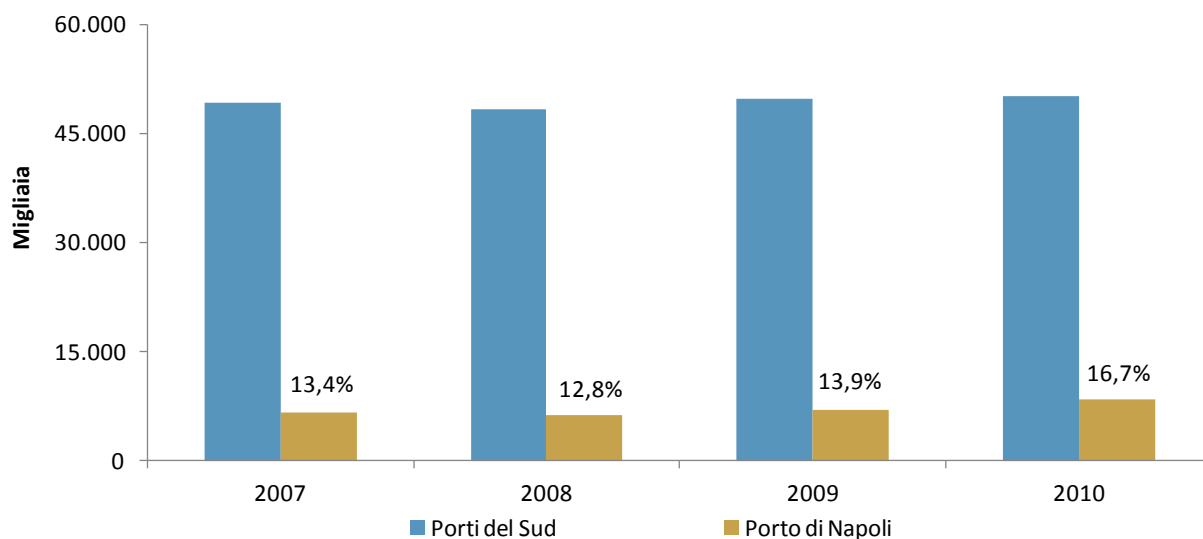
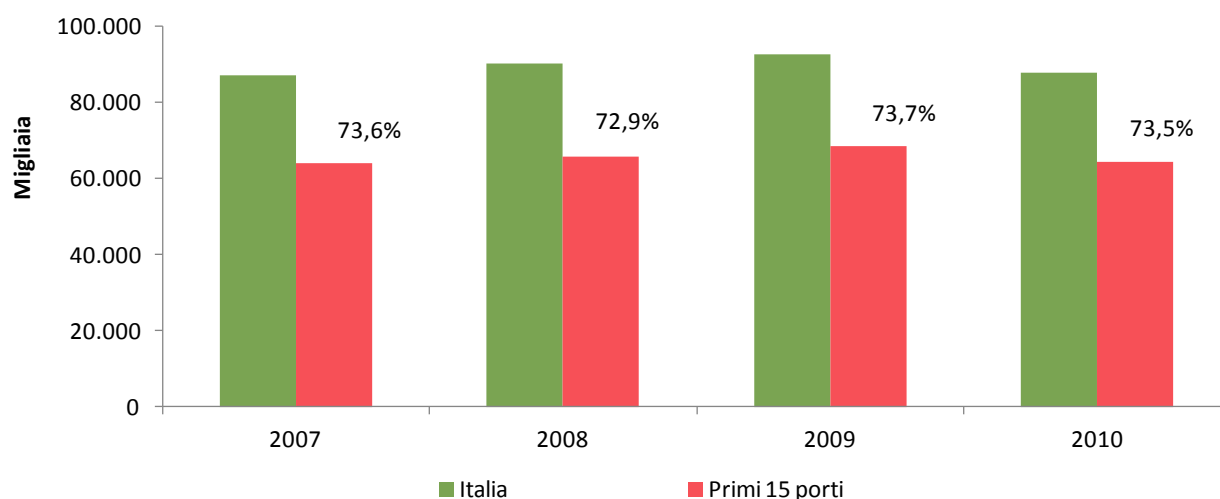
Traffico passeggeri in Italia per forma di navigazione



Passando al traffico passeggeri, altra eccellenza del sistema nazionale dei trasporti, le statistiche indicano un calo sia per la navigazione internazionale sia per il cabotaggio. A quest'ultimo, in particolare, è attribuibile il 93% del traffico nazionale complessivo e, in riferimento al 2010, registra una diminuzione di 5,5 p.p. dopo un triennio di costante crescita.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

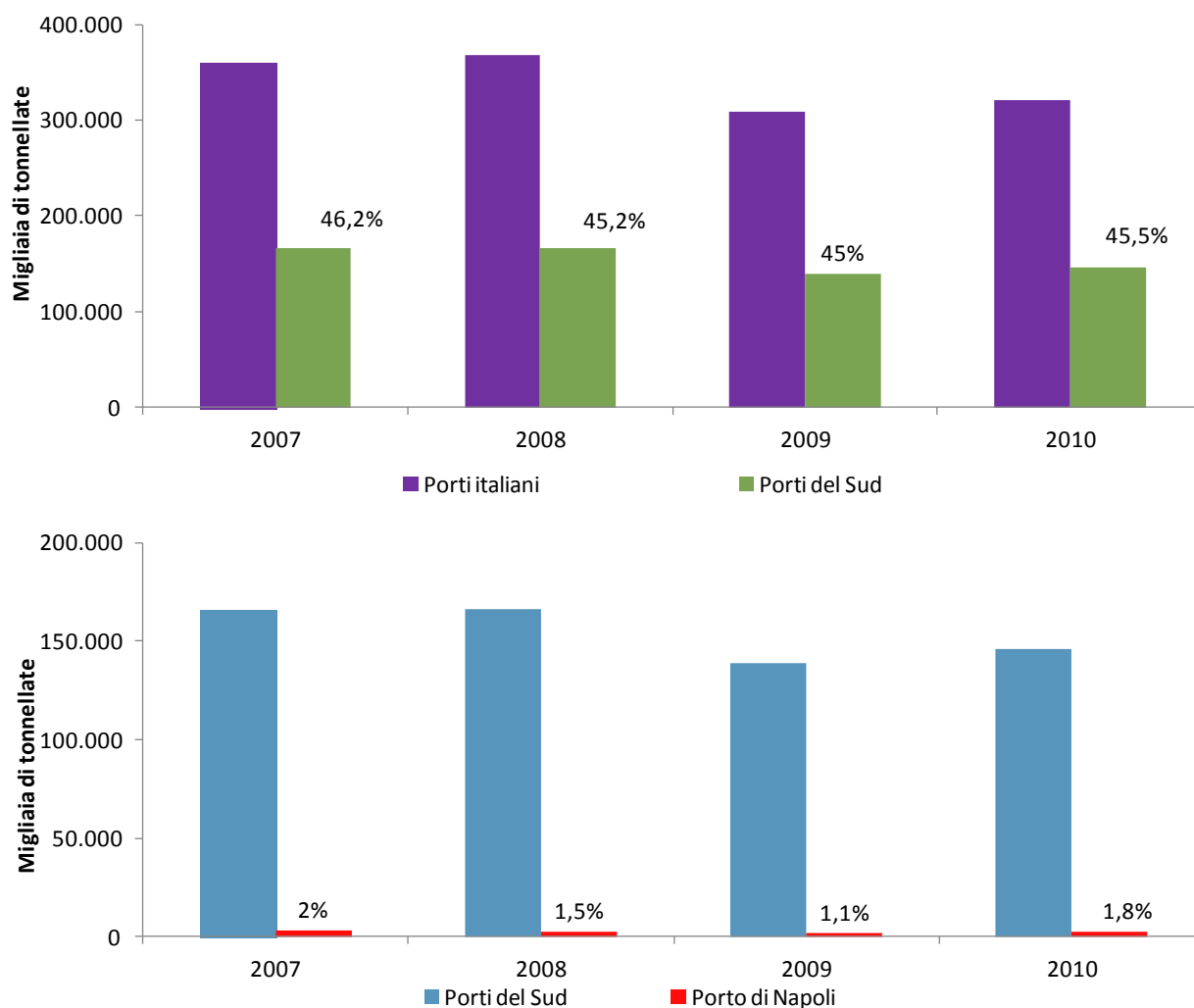
Passeggeri nel complesso della navigazione



Il porto di Napoli ha un traffico passeggeri di grande rilievo: oltre 8,3 milioni di persone. Il totale nazionale, così come il ramo merci, denota un'alta concentrazione nei primi 15 scali che assorbono ben il 73,5% del totale. Di tale quota, oltre il 77% è assorbito da scali del Mezzogiorno nell'ambito dei quali quello napoletano incide per quasi il 16,7%.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

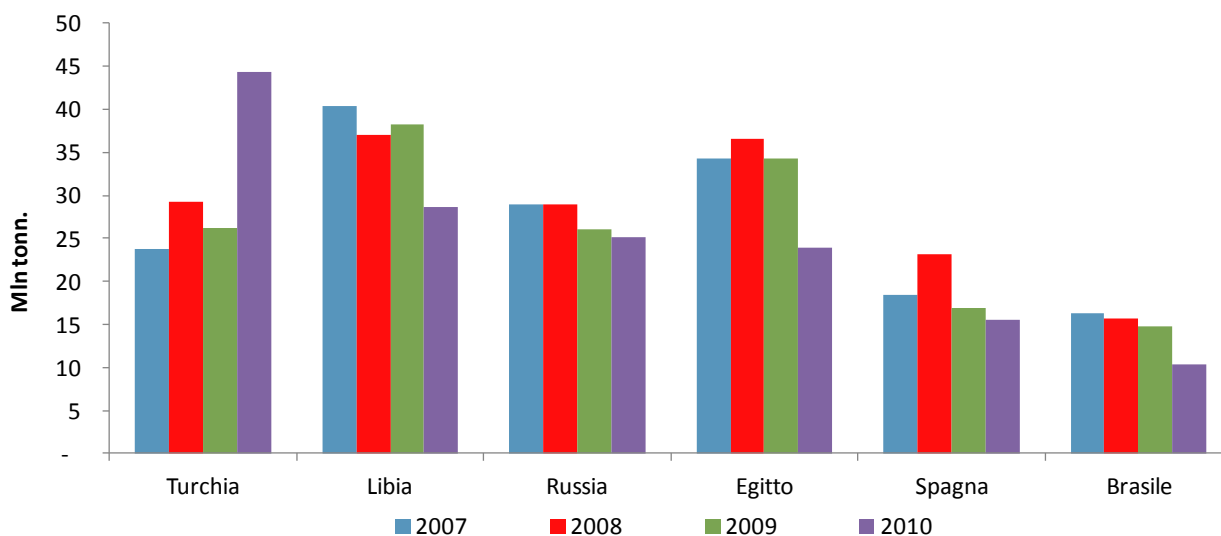
Merchi in navigazione internazionale



Il traffico merci in navigazione internazionale è anch'esso un comparto importante per il polifunzionale porto di Napoli: con oltre 2,6 miliardi di tonnellate di merce movimentata nel 2010, assorbe l'1,8% del totale della macroarea. Il Mezzogiorno dal canto suo, detentore dei tre porti hub di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, movimentata oltre il 45% del traffico internazionale complessivo.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

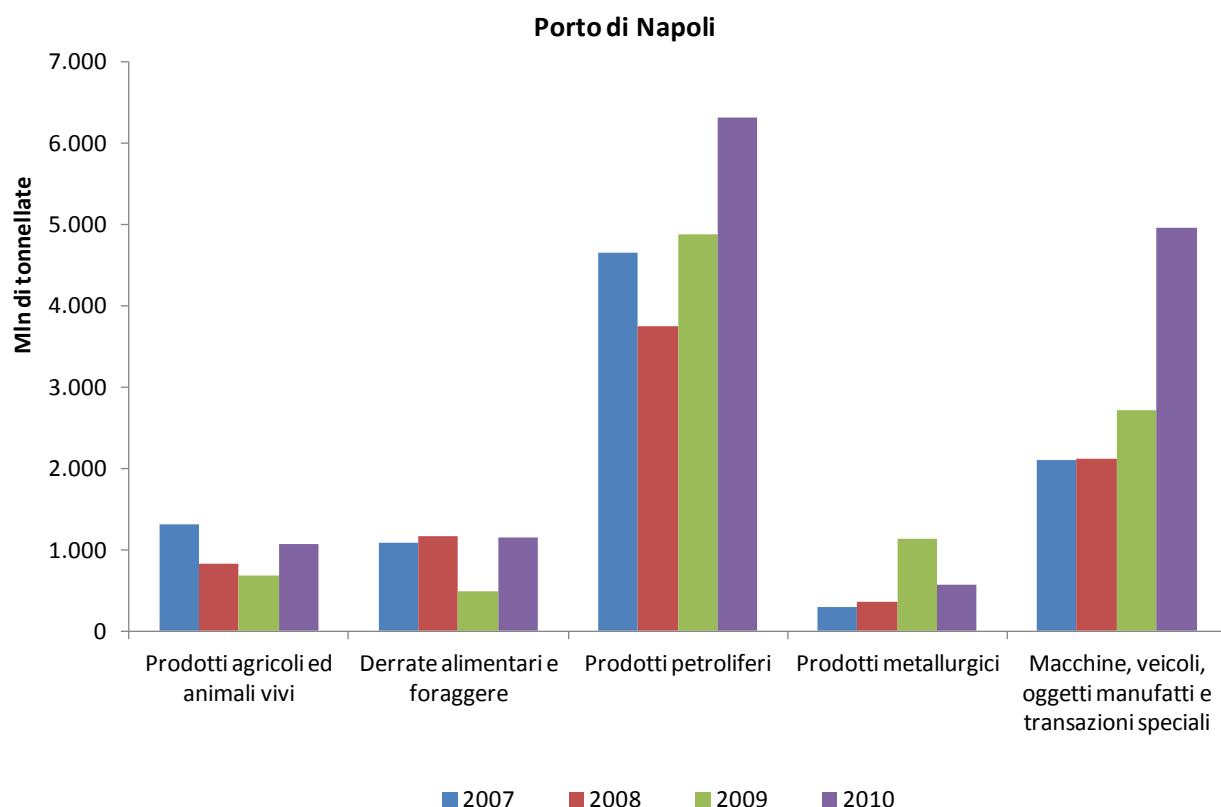
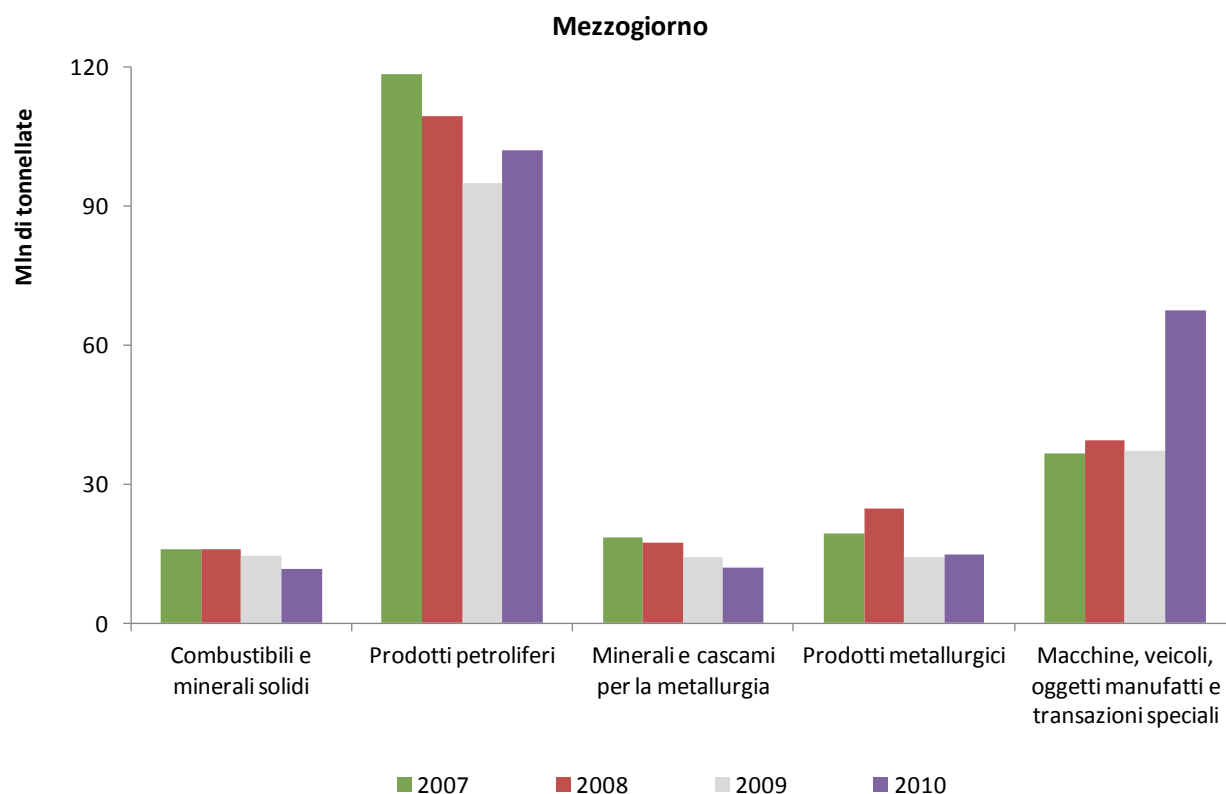
Italia - Merce in navigazione internazionale per Paese di origine/destinazione: i primi sei Paesi partner



Una sintetica overview internazionale ci indica che, con oltre 44 milioni di tonnellate di merci movimentate (13,8% del totale), il principali partner internazionali dei porti italiani per il 2010 è la Turchia con un crescita annuale di circa il 70%. È, invece, in calo, il traffico da e verso gli altri scali.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

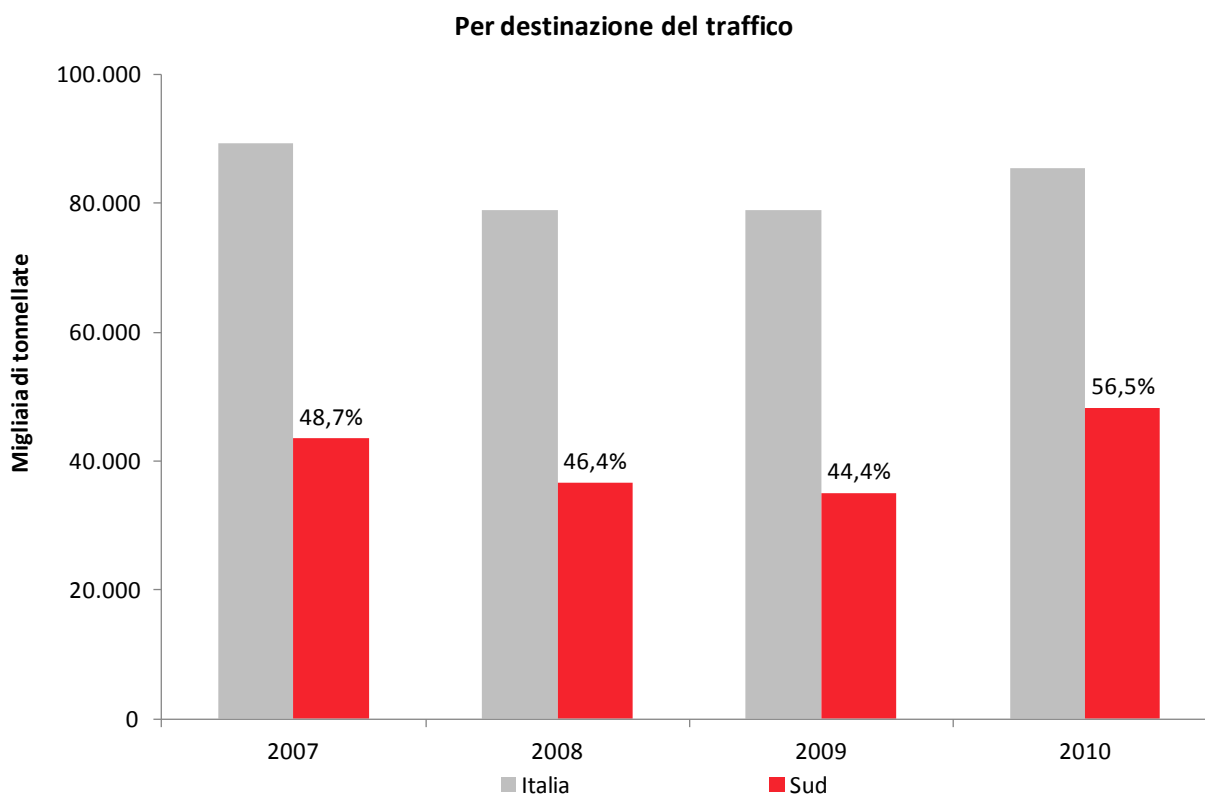
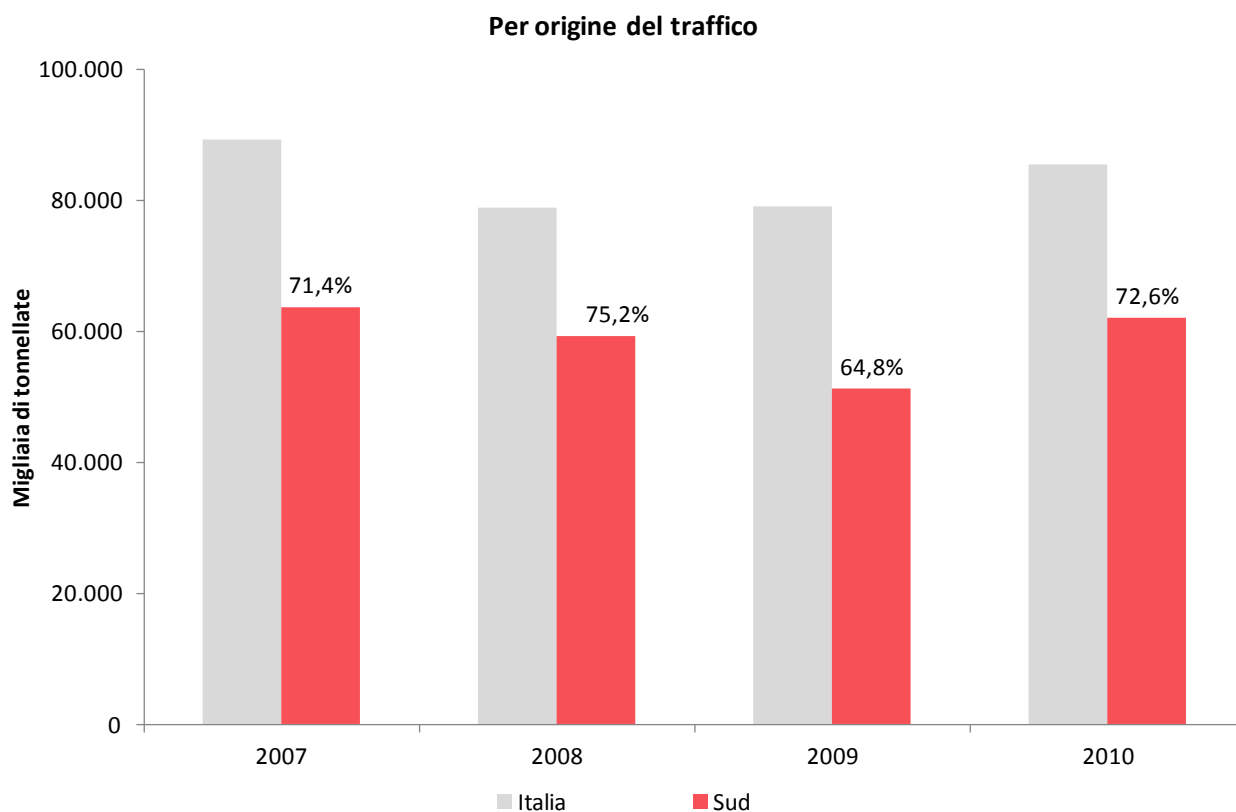
Merce in navigazione internazionale per capitoli merceologici



Se analizziamo i dati di traffico sulla base dei capitoli merceologici, emerge come il Porto di Napoli presenta una composizione simile a quella del complesso dei porti del Mezzogiorno.

In linea con la macroarea, infatti, i due settori merceologici più rilevanti sono quello dei prodotti petroliferi e quello delle macchine, veicoli, oggetti, manufatti e transazioni speciali con, rispettivamente, un peso del 48,1% e del 29,2%.

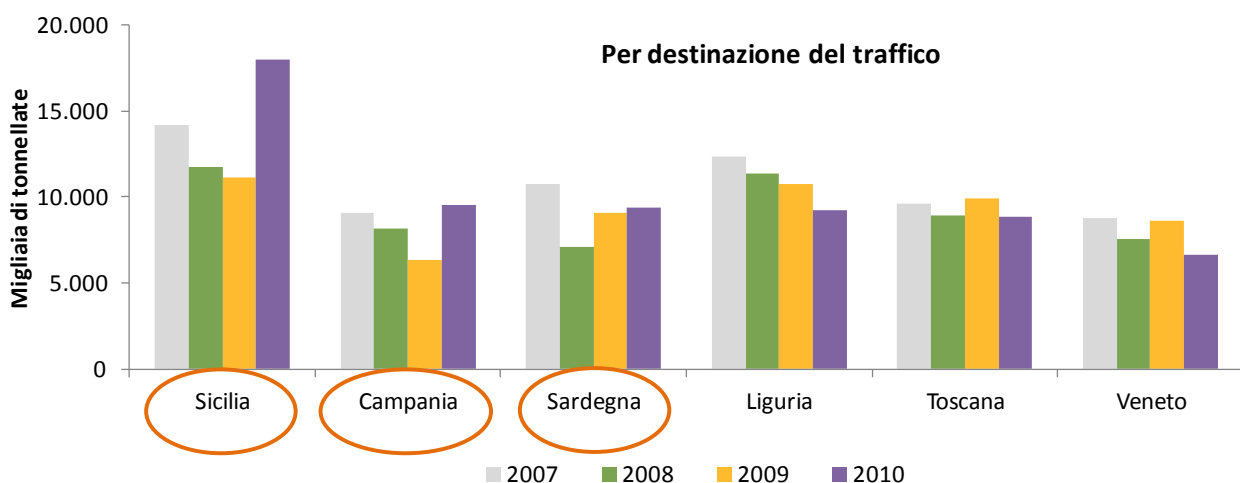
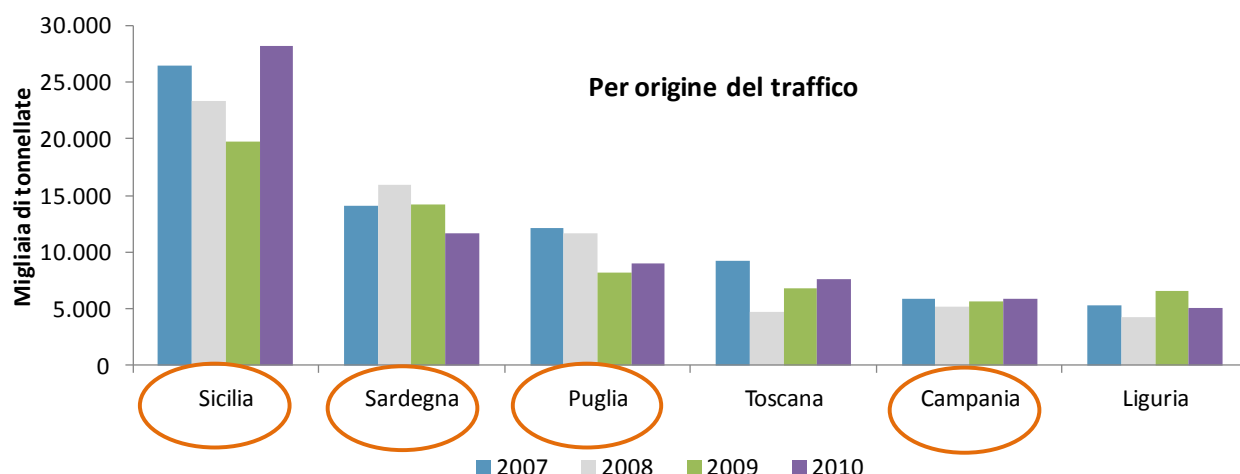
Merchi in navigazione di cabotaggio per origine/destinazione



Il Mezzogiorno riveste un ruolo di rilievo nel traffico di cabotaggio sia come zona di origine (72,6% del totale Italia) sia come zona di destinazione (56,5%) del trasporto merci, grazie alla presenza dei tre porti hub. Ciò denota un forte utilizzo dei porti meridionali per questa tipologia di traffico.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

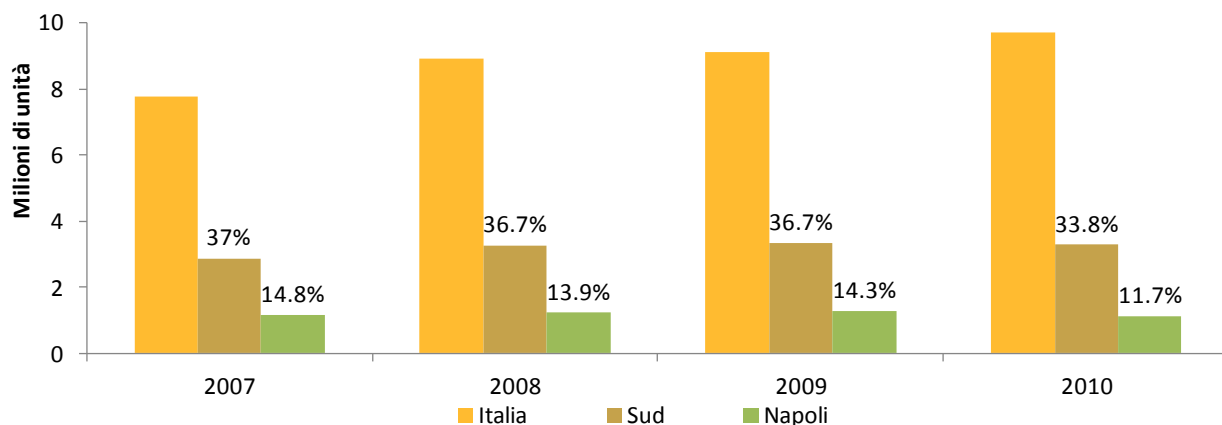
Merchi in navigazione di cabotaggio per regioni di origine e destinazione



Non essendo possibile avere questa tipologia di dato per singolo porto, si è preso come riferimento il dato regionale. Si osserva come le aree del Mezzogiorno occupano posti di rilievo sia per l'origine che per la destinazione del traffico, pur se con trend annui abbastanza disomogenei. Considerando i dati al 2010, la Campania, occupa la seconda posizione nazionale per traffici in entrata (11% del totale nazionale) e la quinta per traffici in uscita (7%). Osservando il trend dell'ultimo quadriennio emerge, inoltre, come, dopo un triennio di costante calo, sono in ripresa gli afflussi in Campania di merce proveniente dalle altre aree del Paese.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

Traffico crocieristico dei principali porti italiani



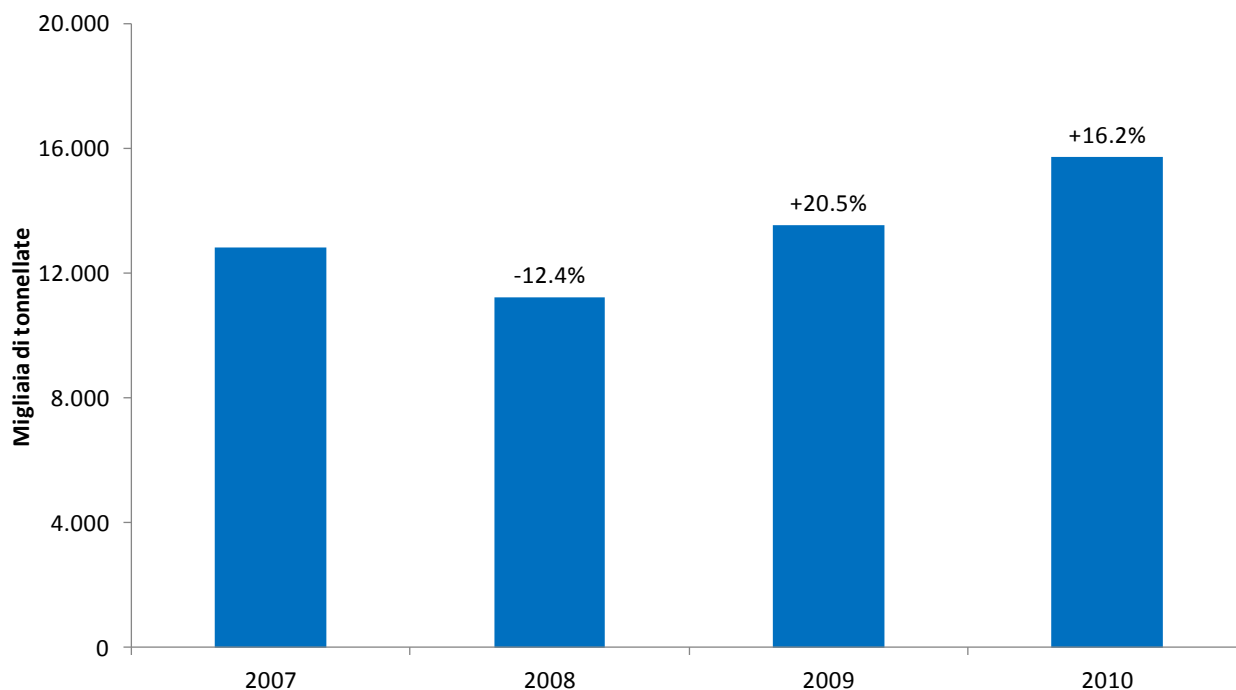
Eccellenza nel crocierismo: nel 2010 il porto di Napoli ha visto la presenza di 1,14 milioni di crocieristi, pari all'11,7% del totale nazionale e a circa il 35% di quello della macroarea. Importanti compagnie attraccano nel porto servendo anche località Mediterranee.

Fonte: elaborazione su dati Assoporti, 2012

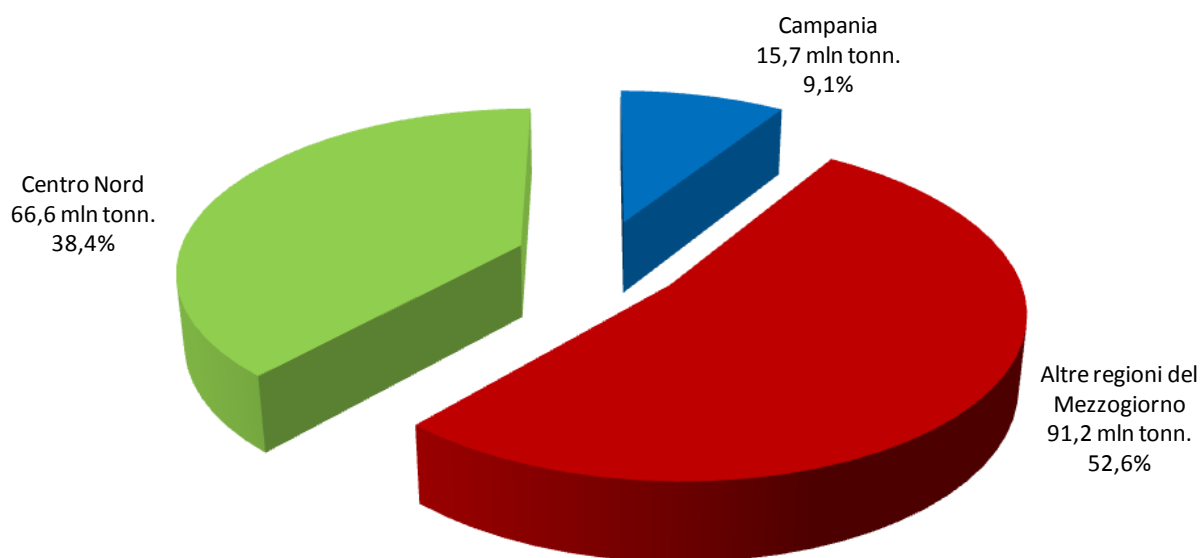
4. Il traffico merci e passeggeri in Campania

Traffico merci in cabotaggio in Campania: andamento e peso su Italia e Mezzogiorno

Andamento 2007-2010



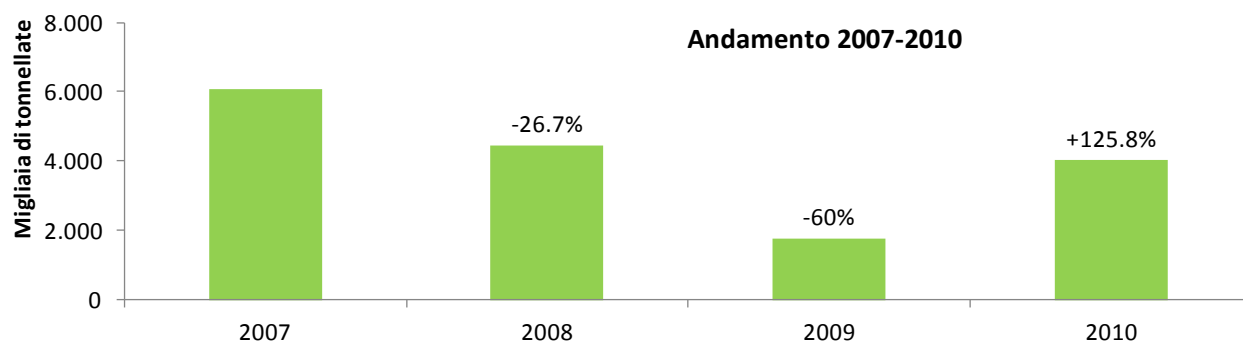
Peso % del traffico. Anno 2010



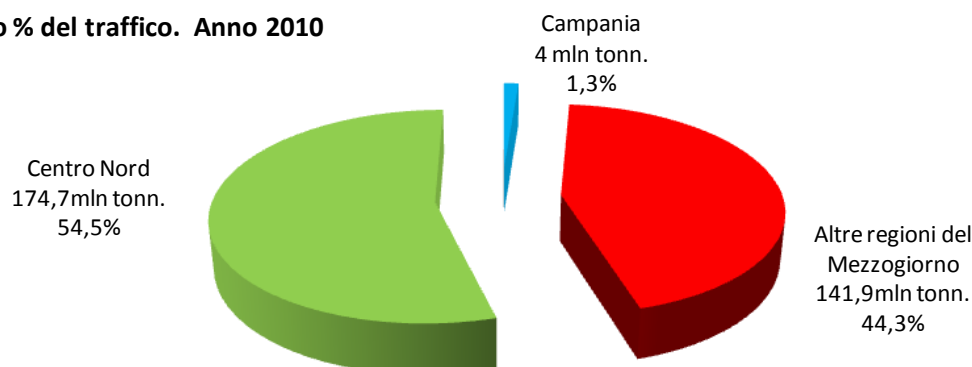
Il dato evidenzia come i porti campani (Napoli e Salerno) hanno movimentato nel corso del 2010 il 9,1% del traffico nazionale con oltre 15,7 milioni di tonnellate di merci in cabotaggio. Negli ultimi 4 anni tale incidenza è aumentata di 1,7 punti percentuali.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

Traffico merci internazionale campano: andamento e peso su Italia e Mezzogiorno



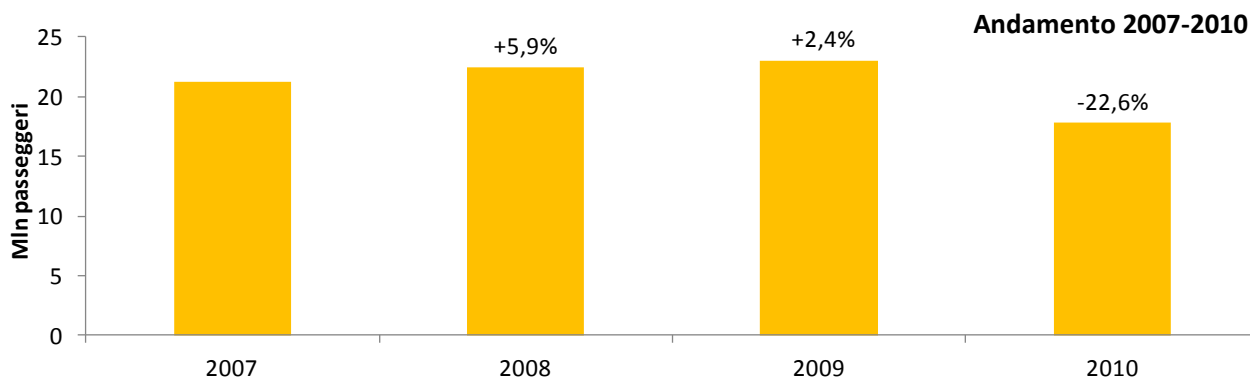
Peso % del traffico. Anno 2010



Spostandoci sul traffico internazionale si nota come i porti Campani, con oltre 4 milioni di tonnellate di merci, movimentano l'1,3% del dato nazionale. I dati di trend, inoltre, mostrano una forte ripresa (+125,8%) dopo un triennio caratterizzato da un costante calo.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

Traffico passeggeri campano: andamento e peso su Italia e Mezzogiorno



Peso % del traffico. Anno 2010



I porti Campani, con oltre 17,8 milioni di passeggeri transitati, hanno un peso di circa il 21% sul dato nazionale e del 27,3% su quello della macroarea. I dati di trend, dopo un triennio di costante crescita, mostrano per il 2010 un calo del 22,6%.

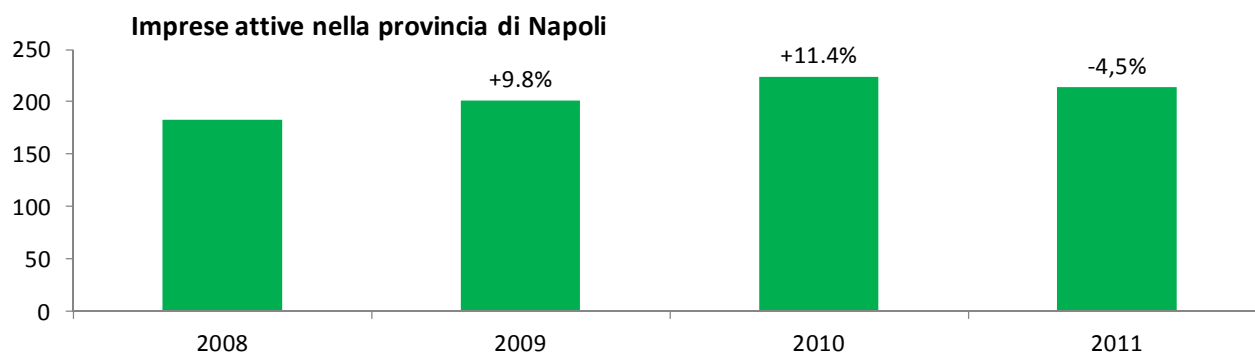
Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2012

Le imprese campane e napoletane del trasporto marittimo*

	Imprese attive 2011	Peso su Italia	Peso su Mezzogiorno
Italia	2020		
Mezzogiorno	584	28,9	
Abruzzo	5	0,2	0,9
Basilicata	2	0,1	0,3
Calabria	19	0,9	3,3
Campania	242	12,0	41,4
- di cui Napoli	214	10,6	36,6
Molise	3	0,1	0,5
Puglia	47	2,3	8,0
Sardegna	133	6,6	22,8
Sicilia	133	6,6	22,8

Le imprese campane che al 2011 operano nel trasporto marittimo sono 242: rispetto all'anno precedente si registra un aumento del 2,5%.

Esse rappresentano il 41,4% del totale Mezzogiorno e il 12% del dato nazionale e sono ascrivibili per quasi il 90% al territorio provinciale di Napoli che conta 214 unità.



*È stato considerato il codice ATECO H50 "Trasporto marittimo e per vie d'acqua"

Fonte: elaborazione su dati Movimprese, 2012

Outlook: I dati di traffico del Porto di Napoli

	2010	2011*	Var. % 2010/2011
Rinfuse liquide	5.551.903	5.400.000	-2
Rinfuse solide	4.419.297	4.200.000	-4
Traffico container	5.883.394	5.400.000	-8
Traffico ro-ro	6.068.783	6.000.000	-1
Totale	21.923.477	21.000.000	-4
Traffico passeggeri	7.365.397	7.320.000	-0,6
Traffico contenitori (TEU)	534.432	526.768	-2

*previsioni per chiusura anno 2011

Fonte: Autorità Portuale di Napoli, 2012

5. Waterfront mediterranei tra terra e mare.

Evoluzione e prospettive per il Porto di Napoli sulle orme di Barcellona

La progressiva globalizzazione dell'economia e la liberalizzazione del mercato hanno determinato una generale crescita degli scambi commerciali a livello mondiale ed in particolare il bacino del Mediterraneo è diventato un centro di flussi di traffico Est- Ovest e Nord-Sud. L'Italia, posta al centro del bacino del Mediterraneo, è tornata ad essere oggi il crocevia delle più importanti direttrici di collegamento mondiale di merci e passeggeri, vivendo una stagione di intensa crescita nei traffici marittimi. Ma, ad eccezione di quei porti caratterizzati da una forte presenza del segmento crocieristico che ha registrato livelli di crescita interessanti, la crisi congiunturale e globale degli ultimi anni ha avuto effetti pesanti sul settore del traffico merci su mezzi pesanti e traffico container. Si pagano alcune lacune storiche della portualità del Mediterraneo, quali la mancanza di collegamenti terrestri via ferrovia da e per i porti, anche se le Autorità Portuali stanno cercando di colmare il ritardo sia dal punto di vista infrastrutturale che di sostenibilità ambientale attraverso politiche di condivisione e convivenza tra il porto e il territorio circostante e in una rinnovata e diffusa "cultura del mare" e del ruolo attivo e creativo dei porti. La riqualificazione del waterfront portuale certamente può contribuire a una nuova percezione del porto in città e della città nel porto attraverso un processo lento e complesso che porterà ad intendere il porto in chiave di risorsa e di parte integrante di una città. Il waterfront è quella porzione di tessuto della città che sta sul margine a contatto con il mare. Il mero aspetto localizzativo si è spesso trasformato in una straordinaria potenzialità di sviluppo non solo per quella zona ma per un'area molto più vasta. Il waterfront ha spesso funzionato come un magnete utilizzato per riqualificare zone degradate ed abbandonate oppure per rimuovere aree obsolete come è accaduto in alcuni ambiti portuali. Gli interventi sui waterfront se attentamente orientati e condotti possono contribuire efficacemente a migliorare l'assetto di importanti parti della città, rinnovandone l'aspetto, perfezionandone il funzionamento e, spesso, costruendo una nuova immagine per l'intera città. Le città collocate sul mare possono contare su una risorsa competitiva in più nei progetti di rigenerazione urbana e nella promozione di una immagine nuova e vincente.

Nell'esaminare aree portuali sul mare troviamo esiti diversi per quanto concerne la loro utilizzazione: una volta spostati i vecchi porti commerciali, sostituiti da nuove opere funzionali alle esigenze del traffico container, gli antichi bacini portuali sono stati spesso completamente trasformati con nuove destinazioni d'uso legate al divertimento e alla cultura in senso lato, come avvenuto a Barcellona; in altri casi le vecchie aree portuali hanno mantenuto, almeno in parte, un mix di funzioni tradizionali, per esempio riservando alcuni moli alle crociere, alle navi idrografiche e militari, alle Capitanerie di porto, accanto a funzioni del tutto nuove, legate al tempo libero qualificato, come è avvenuto a Genova.

E' un fatto quasi scontato che nei processi di rigenerazione urbana Barcellona sia considerata un ottimo esempio di riqualificazione di una città. La capitale catalana ha utilizzato le Olimpiadi per consolidare un processo di riqualificazione urbana avviato da tempo, a partire dai primi anni '80, e in parte anche prima, con interventi diffusi su tutta la città. Tale processo si è completato nel 2004, anno in cui si è tenuto il Forum Universale delle Culture, episodio conclusivo di un lungo iter di mutamento urbano.

Nel 1992 Barcellona ha colto l'ennesima occasione per ammodernare soprattutto le strutture sportive ma intervenendo anche sul fronte mare, distribuendo opere e infrastrutture in molti quartieri della città sia nelle aree centrali che in quelle periferiche. La città ha migliorato servizi e accoglienza del porto storico collegandolo alle Ramblas, riqualificando tutto il fronte mare e le spiagge con aree attrezzate verdi e percorsi pedonali e con la costruzione ex-novo del cosiddetto porto olimpico verso est. La strategia di Barcellona è stata globale e ha mirato a distribuire gli interventi su tutto il territorio bilanciando la riqualificazione culturale e l'accoglienza turistica con le esigenze dell'edilizia privata di aree di prestigio destinate a servizi pubblici e privati, di promozione delle attività fieristiche e congressuali. Così il disegno della città si è completato con la riqualificazione della periferie ad est della capitale catalana, mentre ad ovest sono rimaste le attività portuali tradizionali, sia nelle nuove aree del porto commerciale sia sui moli riservati alle crociere, non a caso piuttosto vicini al centro, dove le Ramblas si connettono al Mirador de Colon; in modo da permettere ai passeggeri una rapida nuotata verso il vecchio porto. Barcellona è quindi un esempio significativo della capacità di traino per lo sviluppo urbano esercitata da un'area costiera ripensata nelle sue potenzialità di utilizzazione pluriuso che vanno dalla continuazione di attività strettamente portuali al rilancio dei flussi turistici e all'insediamento di residenze ed esercizi commerciali.

L'Autorità portuale di Napoli ha intrapreso anch'essa un processo di trasformazione e riqualificazione dell'area del porto monumentale ispirandosi alle grandi progettazioni di riacquisizione di identità d'area, già avviate e concluse in altre città di mare. In sintonia con le linee del nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli è nato il progetto del waterfront come catalizzatore di sviluppo per l'intera area metropolitana di Napoli. La prima finalità è la riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli che deve diventare il biglietto da visita di Napoli per il turista che vi approda, e il punto in cui tutta la città e i suoi visitatori incontrano il mare. L'area monumentale è contigualmente legata all'area monumentale centrale che comprende piazza Municipio, la struttura del Maschio Angioino e il lato sud del complesso del Palazzo Reale che si affaccia sul mare e, pertanto, gli obiettivi della riqualificazione sono di far sì che essa produca impatti molteplici nell'area più vasta cui appartiene: dalla facilitazione della mobilità pedonale all'interno dell'area, al recupero di spazi verdi, al miglioramento dei collegamenti pedonali con le nuove linee di trasporto pubblico metropolitano e di superficie, fino alla creazione di esercizi commerciali e di servizi per il turismo di crociera e di terra. La seconda finalità è quella di contribuire a dare un nuovo assetto operativo al porto di Napoli. Questa finalità più ampia è incentrata sulla modernizzazione delle infrastrutture portuali, la riqualificazione fisica dell'area di movimentazione di passeggeri e merci e la riorganizzazione funzionale degli spazi. L'Autorità Portuale ha già sviluppato la progettazione della futura stazione marittima Beverello.

Il percorso progettuale seguito costituisce un esempio metodologico imitato successivamente da altre realtà portuali. Il prodotto ottenuto è costituito da una riprogettazione di un intero ambito portuale (dal Beverello all'Immacolatella vecchia), attuabile per lotti funzionali in forza di progetti esecutivi. Le scelte progettuali pubbliche, anche per il percorso amministrativo seguito, sono di immediata attuazione costituendo adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale.

Il flusso passeggeri in ingresso/uscita dal Beverello è pari a 2.163.637 alla data di luglio 2010 (dato tendenziale annuo 4.000.000 di passeggeri), dato rilevante che mette in rilievo quanto assolutamente insufficienti siano le strutture e i servizi dell'attuale stazione passeggeri, in qualche modo realizzata e gestita fino ad oggi. La inadeguatezza dei servizi resi deriva anche dall'errato modello gestionale individuato.

La progettazione della stazione, oltre all'aspetto architettonico, deve avere una evoluzione tecnica che valuti compiutamente la modellazione dei flussi dei passeggeri, così da accompagnare gli individui verso il loro obiettivo (l'imbarco), facendoli reagire agli stimoli esterni (altri passeggeri, ostacoli sul percorso, percorsi obbligati, proibizioni, situazioni ordinarie e critiche), erogando servizi di accoglienza e di protezione. La riprogettazione della nuova stazione marittima deve tenere conto anche delle trasformazioni territoriali in evoluzione e in corso di realizzazione negli ambiti portuali confinanti. Da un lato l'ambito Darsena Acton – Molo San Vincenzo, del quale deve essere sviluppato con un confronto pubblico, il futuro utilizzo funzionale. In ogni caso eventuali standard urbanistici devono essere soddisfatti con una visione complessiva di area. Dall'altro lato la penetrazione dei servizi della metropolitana (uscita/ingresso del sottopasso) con delimitazione di un'area completamente pedonalizzata a formare un tutt'uno con la stazione passeggeri del Beverello, sia attuale che quella che verrà.

La progettazione risponde alle esigenze individuate.

In particolare sono previsti:

- mq 125 da destinare a servizi igienici pubblici;
- mq 1110 per aree di attesa;
- mq 2046 per attività commerciale;
- mq 140 per biglietterie;
- mq 160 per uffici;
- mq 117 per locali tecnici;
- cinque ormeggi attrezzati.

Costi dell'investimento

Il progetto, benché complesso ed ampio, prevede un costo per la realizzazione pari a € 9.000.000.

- Nel bando di gara per la realizzazione del progetto e per la gestione del servizio saranno previste modalità per l'individuazione di introiti per un sicuro ammortamento degli investimenti, fermo restando l'obbligo della gestione diretta anche dell'attività sussidiarie con esplicita non applicazione delle previsioni di cui all'articolo 45 bis del c.n. Tale previsione non potrà essere derogata al fine di garantire condizioni per la resa del miglior servizio ed eliminare criticità nella gestione dei servizi comuni della stazione. Il 21 settembre scorso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto. Sono attualmente in corso i preparativi per la gara di aggiudicazione dei lavori.

6. I protagonisti del Mediterraneo. Intervista al Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Napoli: Emilio Squillante

In questa sezione si intraprende un importante programma di incontri con le personalità più prestigiose del mondo portuale Napoletano per discutere di volta in volta il tema generale trattato con i protagonisti i quali, al riguardo, forniscono le proprie esperienze, idee concrete, proposte specifiche. In tal modo è possibile conoscere “da vicino” le attività, le problematiche e le potenzialità di un’infrastruttura strategica non solo per la città e la Campania, ma per l’intero Paese. Si è deciso di inaugurare la sezione con l’autorevole testimonianza dell’Avvocato Emilio Squillante, il Segretario Generale dell’Autorità Portuale di Napoli, realtà che conosce molto bene in quanto vi ha ricoperto un ruolo dirigenziale per oltre un decennio e quindi può offrire una testimonianza privilegiata sulla struttura, che – per la ricchezza e l’occupazione che genera– rappresenta uno dei comparti produttivi a più alto valore aggiunto per la regione e per il Paese.

Siamo alla fine del 2011, un anno che ha segnato una ripresa dopo il forte rallentamento dei trasporti marittimi dovuto alla crisi. Come ha reagito il Porto di Napoli? Potrebbe fare un bilancio delle sue attività?

Il porto di Napoli gode di una posizione geografica privilegiata nel Mediterraneo in rapporto sia ai flussi di traffici - crocieristico, container e merci varie - sia alle riparazioni navali. Il punto di forza principale del porto di Napoli sta proprio in questa sua polifunzionalità che gli consente di fronteggiare con successo anche i fenomeni economici congiunturali non favorevoli come quelli che si sono verificati negli ultimi anni e che hanno investito il settore marittimo. In questi anni difficili, segnati da perdita di traffici nei maggiori porti italiani e del mondo, il porto di Napoli è riuscito a mantenere i suoi trend di traffico positivi. E questo in tutti i suoi principali comparti: dal traffico container (circa 550 mila contenitori in teu movimentati nel 2010) al traffico passeggeri (circa 8 milioni tra croceristi e passeggeri per le isole maggiori e minori), all’industria delle riparazioni navali e della cantieristica che dà lavoro tra diretto e indotto ad oltre 2 mila persone.



Foto: il Segretario Generale, Emilio Squillante. Fonte Autorità Portuale di Napoli

Chiarita l'importanza della polifunzionalità, quali sono i progetti più importanti previsti per il futuro del porto di Napoli?

Le linee di sviluppo del porto riguardano tutte le attività, dal transito container alle autostrade del mare, dalla diportistica alla cantieristica: una serie di importanti progetti stanno per partire in settori strategici per lo scalo partenopeo. Sono stati superati i tanti passaggi burocratici indispensabili per l'approvazione dei progetti, ma soprattutto sono state raggiunte le intese istituzionali per il varo di opere complesse come quelle in cantiere. Il porto di Napoli intende così, riconfermare la sua polifunzionalità e la sua capacità di programmare il futuro in modo da rispondere alle richieste del mercato e alle aspettative degli operatori. Riguardo al traffico dei container il porto di Napoli per il traffico commerciale è già oggi una delle porte principali di entrata (circa il 70% del totale) di ogni tipologia di merce (parti elettriche, prodotti finiti elettronici, giocattoli, ceramiche, corsetteria, prodotti semilavorati, abbigliamento, ecc.), proveniente dal Far East. Da qui i prodotti campani (pasta e prodotti alimentari per il 65%, nonché arredamento e prodotti finiti in genere) sono inviati soprattutto ai mercati del Centro e Nord America (circa il 65% della quota export totale). Il resto è destinato al Sud America e all'Africa, mercato, quest'ultimo, in forte espansione. Nei primi 9 mesi del 2011 il traffico container risulta di circa 390.000 Teus.

I due progetti che costituiscono i punti di forza del porto in questo comparto sono i dragaggi dei fondali e la Darsena di Levante. Il recente decreto autorizzativo del Ministero dell'Ambiente ha consentito di far partire la gara per il dragaggio di emergenza di una parte dei fondali : circa 70 mila mc di sedimenti che libereranno i fondali di alcune zone operative del porto nei pressi del terminal Conateco da accumuli di sedimenti formati dal movimento delle eliche di navi e rimorchiatori di manovra. Il dragaggio dei fondali riveste per il porto di Napoli un'importanza primaria: la possibilità che avrà lo scalo partenopeo di ospitare anche le grandi navi portacontainer costituirà una significativa leva competitiva rispetto agli altri porti nazionali e del Mediterraneo. Proprio per questo motivo, l'Autorità Portuale di Napoli ha intrapreso un'attività di promozione del porto nei confronti degli operatori internazionali, proprio allo scopo di pubblicizzarne le potenzialità infrastrutturali e di servizi. Quest'attività dell'Autorità, finalizzata soprattutto ad accrescere l'affidabilità del porto si è rivelata importante in un momento in cui il porto di Napoli stava scomparendo dalle rotte dei traffici commerciali a favore dei porti nordeuropei e del Mediterraneo. I fondali che saranno dragati entro febbraio 2012 consentiranno l'ingresso delle navi portacontainer di nuova generazione fino a 9.000 teu che richiedono 14,5 m.

Riguardo alla Darsena, è stata consegnata l'area alla società che si è aggiudicata l'appalto per cui si ritiene che ragionevolmente non potrà essere operativa prima di 4 anni. Una volta ultimata, essa consentirà al porto la capacità di ospitare fino a 1 milione di teu. Si tratta di un'opera del costo complessivo preventivato di circa 400 milioni di euro che doterà il porto di Napoli di un terminal container di 250 mila mq. in grado di movimentare contenitori per oltre 1 milione di teu. L'opera si realizzerà in project financing, 180 milioni a carico dell'Autorità Portuale di Napoli e 220 milioni di euro a carico della società Conateco di proprietà al 50% di COSCO e 50% di MSC.

La condizione cui è subordinato il funzionamento della Darsena è che il 50% dei container in essa movimentati dovranno essere trasportati su rotaia. Questo è un aspetto che dovrà essere affrontato in tempo in quanto la società che attualmente gestisce la ferrovia all'interno del porto e che si occupa di trasferire i container allo snodo Napoli Traccia, è la Serfer che però sta per andare in liquidazione. La partecipazione maggioritaria della società è del Gruppo Ferrovie dello Stato che ha deciso di intraprendere una strategia di sviluppo maggiormente focalizzata sul trasporto passeggeri. L'Autorità Portuale sta lavorando, insieme alle istituzioni, per trovare un soggetto istituzionale che sostituisca le Ferrovie.

Oltre al problema strettamente connesso all'intermodalità ferroviaria con il porto di Napoli, occorre tener presente anche un'altra situazione non molto favorevole ovvero l'indisponibilità di una piattaforma intermedia tra il porto e l'interporto. Ciò che conta infatti per l'economia e l'occupazione di un porto e del territorio su cui esso ricade non è tanto la performance in termini di numero di teus imbarcati o sbarcati quanto piuttosto la lavorazione degli stessi. Napoli attualmente non dispone di una piattaforma logistica dove trasportare i container da lavorare prima di movimentarli verso gli interporti, liberando in tempi strettissimi le banchine. A ciò si aggiungano i lunghi tempi richiesti dai controlli di varia natura che si fanno nel nostro Paese. Un porto ha tanta più capacità di attirare merci quanto più ha una piattaforma logistica che funziona alle spalle. L'Autorità Portuale auspica quindi di acquisire a demanio nuovo spazio attigui a quelli del porto ma attualmente nella disponibilità del comune. In questo modo si mira a rispondere all'esigenza prioritaria degli operatori internazionali, ovvero l'affidabilità dei tempi più che la rapidità: questo è il servizio che il porto deve offrire agli armatori.

Il porto di Napoli sta puntando molto anche sul comparto delle autostrade del mare, il sistema di collegamento per merci e passeggeri con le isole (Sicilia, Sardegna Corsica e arcipelaghi minori), con gli altri

grandi porti italiani e con le principali città portuali dei paesi del Mediterraneo (Nord Africa, Spagna e Francia in primis). Tale modalità di collegamento ha fatto registrare nel 2010 circa 710.000 passeggeri ed una movimentazione merce di circa 3.750.000 tonnellate.

Il porto di Napoli mantiene una buona performance anche nel comparto delle merci varie.

Riguardo alla cantieristica, settore di antica tradizione a Napoli, è tra le attività più importanti del porto. L'Autorità Portuale è al corrente dell'esigenza dell'adeguamento delle infrastrutture e sta realizzando una pianificazione già a ciò finalizzata.

Anche il settore del traffico turistico rappresenta, insieme al traffico container, un punto fondamentale dell'economia portuale partenopea. Un settore che in questi anni è costantemente cresciuto, posizionando il porto di Napoli ai primi posti nel Mediterraneo per il traffico crocieristico e ai primi posti in Italia per il traffico delle autostrade del mare. I dati 2010 confermano che il porto di Napoli occupa saldamente il terzo posto in Italia nel settore delle crociere (1.140.000 crocieristi). Al riguardo va però sottolineato che andrebbe maggiormente massimizzato l'impatto economico e sociale sulla città soprattutto del traffico crocieristico, che spesso invece viene veicolato esclusivamente verso altre destinazioni turistiche della regione.

Nella realizzazione della rete di interventi previsti, come si colloca il progetto di riqualificazione del waterfront?

Il progetto è importante e attraente: trasformare il porto, renderlo parte integrante della città, farlo diventare luogo d'incontro e di svago senza, però, interferire con le attività logistiche e commerciali. Non solo crociere per il porto di Napoli, che punta a primeggiare in tutti i settori legati all'attività portuale. Le scelte fatte nel tempo dall'Autorità Portuale di riqualificazione del waterfront portuale, ovvero quella zona della città a ridosso del mare, purtroppo non hanno ancora sortito effetti in quanto vi sono delle resistenze; in altri termini un punto di debolezza del progetto sta nel fatto che c'è un grande interesse a partecipare alle iniziative ma è difficile individuare chi intende investire. L'Autorità Portuale, la Provincia e il Comune avevano deciso di costituire una società ad hoc per la riqualificazione e lo sviluppo del waterfront: ciò proprio a dimostrazione che essi intendevano dare al progetto un grosso risalto. Tuttavia esso non è ancora decollato per le lungaggini procedurali e burocratiche, per i ricorsi giurisdizionali e quindi i progetti che erano stati prodotti da Nausicaa, ora in liquidazione, sono stati poi acquisiti dall'Autorità Portuale che si occuperà di portarli avanti.

Considerato che l'area turistica del porto di Napoli è nel centro della città, l'intenzione è procedere per stralci, anche in considerazione che i lavori del waterfront avverranno su un'area operativa che non consente interruzioni. Il primo intervento riguarderà il molo Beverello, un'area importantissima per l'altissimo numero di persone che ogni anno vi accede per imbarcarsi sui mezzi veloci diretti alle isole di Capri, Ischia e Procida.

Il limite di questo progetto è quello di non considerare il molo San Vincenzo, in quanto riguarda tutta l'area che va dal Molo Beverello all'Immacolatella. Esso avrebbe consentito di avere una stazione marittima all'altezza della città e del porto di Napoli. Il problema maggiore dell'intero progetto di riqualificazione del waterfront è quello dei ritardi dovuti ai vincoli burocratici e ai conflitti tra coloro che intendono partecipare all'iniziativa. Inoltre questa iniziativa, così come altre per le quali sono stati ottenuti dalla regione 250 milioni di euro di finanziamento devono poi naturalmente essere collegate al nuovo Piano Regolatore Portuale, in attesa di approvazione. Un ulteriore problema concerne quindi i ritardi con cui sono approvati i grandi strumenti di pianificazione che non consentono la realizzazione delle opere in tempi ragionevoli. Un Piano Regolatore che si estende anche al Porto di Castellammare di Stabia che rientra, come è noto, nella giurisdizione dell'Ente e che, per la sua posizione di prossimità di Pompei e della costiera Sorrentina, rappresenta un'area importante di sviluppo del traffico crocieristico.

Vi sono le risorse finanziarie sufficienti a realizzare tali progetti?

La Commissione Europea ha dichiarato ammissibili le idee guida che la Regione Campania aveva presentato qualche mese fa riguardo l'ampliamento del porto decidendo quindi di finanziare attraverso fondi Por Fesr le opere. L'ammontare delle risorse comunitarie non è certamente irrilevante, anzi: si tratterebbe di ben 667 milioni di euro distribuiti per diversi ambiti d'intervento.

Innanzitutto 240 milioni saranno destinati alla logistica, alle bonifiche e alla rete fognaria. Un'altra tranche di circa 330 milioni sarà poi finalizzata alla realizzazione del passante ferroviario e altri 95 al prolungamento della linea ferroviaria già esistente. Tutti interventi certamente strategici per la piena funzionalità di un'infrastruttura che si candida ad essere un punto di riferimento importante non solo per il Mezzogiorno d'Italia ma anche e soprattutto per il Mediterraneo.



www.srm-med.com