

Questo lavoro nasce con lo scopo di indicare linee strategiche e proposte puntuali per il rilancio del Porto di Napoli, di fatto la prima azienda della città. Una esigenza condivisa dalle due maggiori associazioni presenti sul territorio, Unione Industriali di Napoli e Confcommercio Napoli.

I pareri degli operatori portuali sono stati raccolti in incontri singoli e di gruppo, in base alle categorie merceologiche di appartenenza, con l'obiettivo ben preciso di far emergere problematiche e istanze da mettere poi a fattor comune grazie al supporto di autorevoli consulenti.

Il testo finale tiene conto peraltro della fase di transizione epocale che vive il sistema portuale, la cui governance è oggetto di una radicale riforma con l'approvazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Linee guida e proposte puntuali risultano essere dunque espressione di una visione largamente condivisa dello scalo napoletano proiettata nell'ottica di "sistema regionale", a sua volta interconnesso con la Rete europea dei trasporti (TEN-T).

Un sentito ringraziamento per il prezioso apporto assicurato va all'avv. Giovanni Allodi e ai proff. Roberta Amirante e Ferruccio Izzo.

Ambrogio Prezioso, Presidente Unione industriali di Napoli

Pietro Russo, Presidente Confcommercio Napoli



Unione Industriali
Napoli



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA
Provincia di Napoli

Premessa

L'Unione degli Industriali e la Confcommercio, rappresentanti di forze produttive napoletane che sono parte imprescindibile del sistema portuale, intendono con questo documento dare un contributo alla definizione delle prospettive di sviluppo del Porto di Napoli, nella convinzione che l'efficienza e l'elevata qualificazione di questo sistema costituiscono, in molteplici settori (da quello turistico a quello produttivo), uno dei punti cardine su cui Napoli deve fondare il suo indiscutibile ruolo di capitale del Mezzogiorno.

A partire dunque dalla esigenza di definire una concreta prospettiva di sviluppo, condivisa dalle principali forze imprenditoriali napoletane, il documento vuole rappresentare in maniera sintetica una *vision* sul futuro prossimo del Porto di Napoli e al tempo stesso identificare alcuni obiettivi e alcune azioni che è possibile e utile avviare o riprendere in tempi brevi. Ambedue le finalità sono poggiate sulla consistente attività di ascolto che è stata sviluppata nei confronti degli operatori portuali negli scorsi mesi: la sintetica composizione di queste due finalità, affidata alle pagine che seguono, è rivolta in particolare, ma non solo, alle istituzioni e ai diversi attori che hanno il compito di orientare, di articolare e di concretizzare le ipotesi di sviluppo del porto di Napoli all'interno di uno scenario complesso e in continua trasformazione, che richiede di tenere insieme tradizione e innovazione, realismo e progettualità, concretezza e immaginazione, località e globalità, urgenze e scenari di futuro.



1. Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e la portualità napoletana

Ormai da tempo chiunque si occupi di portualità è consapevole della necessità di un confronto continuo con la dimensione del “cambiamento”: una dimensione legata alla multidimensionalità spaziale delle condizioni di contesto e all’accelerazione temporale con cui qualsiasi prospettiva di sviluppo della portualità deve misurarsi.

In questo senso non è un caso che il lavoro sviluppato per la redazione di questo documento si sia incrociato a un certo punto con l’avvio di un processo molto rilevante per l’insieme delle realtà portuali nazionali: il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

Come recita la relazione illustrativa sintetica, “il raggiungimento di un *sistema mare*, secondo la vision del Piano, si fonda su quattro prospettive portanti:

- **il sistema portuale e logistico può e deve essere un fondamentale protagonista per la ripresa economica del Paese;**
- **il sistema portuale e logistico può e deve essere uno strumento attivo di politica euro-mediterranea;**
- **il sistema portuale e logistico può e deve essere un architrave della politica di coesione e della crescita del Mezzogiorno;**
- **il sistema portuale e logistico può e deve essere garanzia e motore della promozione della sostenibilità”.**

Facendo riferimento anche al Libro bianco del 2011, “che rappresenta una pietra miliare nella politica dei trasporti dell’Unione Europea”, il piano ribadisce l’importanza di investire su modalità sostenibili, sul completamento delle reti e sull’efficientamento dei sistemi di trasporto e logistici soprattutto

con le nuove tecnologie”.

Il PSNPL punta, dunque, a migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, ad agevolare la crescita dei traffici delle merci, delle persone e dell'interportualità, e a operare una razionalizzazione del riassetto e dell'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti. Per raggiungere questi obiettivi, il Piano vuole disegnare una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico da perseguire come strumento attivo di politica economico-commerciale euro-mediterranea e come fattore di sviluppo e coesione del Mezzogiorno, nonché come fattore di sostenibilità e innovazione del sistema produttivo.

Obiettivo del Piano Strategico è, dunque, quello di massimizzare il valore aggiunto della risorsa mare al fine di ottenere e rilanciare i settori logistico-produttivo e turistico, favorendo la ripresa economica dell'intero Paese, anche mediante misure di semplificazione e velocizzazione della struttura organizzativa e delle procedure di controllo e intervento sui Porti di interesse nazionale.

Il piano identifica 10 obiettivi a cui corrispondono 10 azioni che si concretizzano in altrettante misure. Non pochi di questi obiettivi e di queste azioni incrociano le sorti del Porto di Napoli e di conseguenza non pochi dei dati e delle argomentazioni presenti nell'articolato documento di accompagnamento del piano verranno ripresi nelle pagine che seguono.

Due sono gli elementi che hanno inciso in maniera più consistente sul lavoro promosso dall'Unione degli industriali e da Confcommercio e implementato da un ampio tavolo di attori economici. Il primo è legato alle quattro prospettive citate, che individuano con chiarezza la dimensione

“continentale” della pianificazione strategica nazionale segnalando la necessità di una congruenza dell'intero sistema portuale italiano con le logiche della portualità e della logistica definite a livello europeo e individuando in maniera analitica i documenti redatti dall'Unione Europea (in termini di infrastrutture, di logistica, di corridoi, ecc.) che la rappresentano: in questo senso il Piano strategico “nazionale” sarà evidentemente legato a una dimensione strategica privilegiata che coincide con l'Europa e proporrà un insieme di azioni che potrebbe rivelarsi in parte indipendente anche dalle contingenze politiche nazionali.

La sottolineatura di questa volontà/necessità è un fatto solo apparentemente scontato che potrebbe invece avere degli impatti significativi sulla globalizzazione indifferenziata dei traffici e sull'azione degli operatori economici che si muovono in una dimensione internazionale. E potrebbe avere un peso notevole sulla ridefinizione del sistema portuale italiano, orientando in maniera decisiva il flusso dei finanziamenti europei su quelle realtà più capaci di rappresentare e di interpretare le linee di sviluppo del sistema continentale nel suo complesso.

1.1. Il position paper di Confindustria

Com'è noto Confindustria ha condiviso in senso complessivo gli sforzi fatti dal Governo per promuovere la riforma del sistema portuale e, in particolare, quella di adottare in sede governativa e parlamentare un piano strategico, rilevando in particolare la rinnovata consapevolezza della centralità strategica dei porti, nodi infrastrutturali strategici del sistema logistico nazionale e “porte di accesso” ai mercati nazionali e internazionali, oggi non solo approdi

ma *snodi* di una rete logistica più ampia.

Confindustria ha apprezzato in particolare la scelta di ricondurre a livello nazionale la definizione delle strategie generali sulla portualità e di puntare a una compiuta integrazione tra portualità e logistica; quella di semplificare le procedure di dragaggio (in particolare per i porti appartenenti alla Rete europea dei Trasporti (TENT-T); quelle relative alla semplificazione delle procedure dei controlli, in particolare quelli doganali e sanitari. Ha apprezzato anche, sebbene sottolineando l'esigenza dell'individuazione di azioni ad hoc, soprattutto nel Mezzogiorno, la volontà la configurare il sistema portuale come "servizio all'impresa" e quindi l'obiettivo di delineare un sistema infrastrutturale integrato e intermodale che individui i nodi di scambio più importanti e ne assicuri i collegamenti con le arterie viarie e ferroviarie principali da cui far discendere in maniera capillare i collegamenti con i diversi nodi urbani.

Rispetto ai 10 obiettivi individuati dal piano, il documento di Confindustria ha espresso alcune considerazioni, con spirito collaborativo e costruttivo, sottolineando ad esempio alcune problematiche relative alle logiche concessorie, e in particolare al **mantenimento di una disciplina specifica relativa ai depositi e agli stabilimenti di oli minerali**, la cui strategicità per il sistema energetico nazionale viene sancita dal Codice della Navigazione e anche dalla legge quadro vigente; alla **gestione dei servizi nautici** che necessita di un **sistema unitario di regolazione tariffaria** definito e vigilato a livello nazionale per evitare fenomeni distorsivi di concorrenza e per assicurare la trasparenza e l'uniformità applicativa a garanzia degli utenti; alla **infrastrutturazione necessaria a potenziare lo sviluppo dell'intermodalità**

ferroviaria, in particolare – come vedremo più avanti - **per i porti appartenenti alla rete core**; al mantenimento di un'**autonomia finanziaria dei porti**, purché finalizzata esclusivamente alla realizzazione di nuovi investimenti e alle attività di manutenzione straordinaria delle infrastrutture portuali. Confindustria ha infine commentato con particolare attenzione la proposta di una **sostanziale modifica della governance** del Sistema mare italiano, affidata in futuro a un ristretto numero di Autorità Portuali di sistema. Una soluzione che emerge dalla critica all'assenza di una stringente strategia nazionale volta a sviluppare il sistema portuale italiano nel suo complesso e alla dimensione "mono-scalo" degli organi di governo dei porti che, secondo il documento governativo, ha prodotto nel tempo una non efficiente allocazione delle risorse e degli investimenti.

A tal proposito Confindustria sottolinea la necessità di una valutazione attenta delle aggregazioni che non risponda a una logica meramente numerica. Fondamentali per una razionalizzazione efficace sono: **la coerenza con le TEN-T**; **la valutazione delle reali potenzialità dei porti**, in termini di traffici portuali consolidati, di dotazioni infrastrutturali e logistiche; di movimentazione dei flussi etc; la valutazione dei costi delle attuali Autorità Portuali.

E' stata infine sottolineata la necessità di **approfondire le competenze e le funzioni delle Autorità**, in particolare quando aggregano porti disposti in Regioni differenti, ma anche più in generale in relazione alle problematiche legate all'applicazione del titolo V della Costituzione Italiana; e di riflettere sulla **composizione dei loro organi direttivi** e in particolare sulla natura solo pubblica del Comitato di Gestione e su quella solo consultiva del Comitato Marittimo, che raccoglierebbe i rappresentanti delle categorie di settore

interessate.

In relazione a questi ultimi punti, l'Unione degli Industriali di Napoli, alla luce dell'esperienza napoletana e campana, auspica che sia confermata l'impostazione del Piano Strategico che dispone a livello ministeriale la nomina del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, e che prevede che la *governance* portuale sia riservata a una composizione pubblica ristretta. Ribadisce però che è necessario garantire da un lato che il Presidente venga selezionato, come recita il Piano strategico, ***secondo criteri di eccellenza, competenza e professionalità*** che assicurino il possesso di una comprovata esperienza in materia portuale e non una generica qualificazione politica e manageriale; dall'altro che il Comitato di Gestione **abbia un rapporto continuo con gli imprenditori portuali** ai quali deve essere assicurata una partecipazione costante ed effettiva, non solo durante le fasi operative ma anche e soprattutto in fase di indirizzo e in fase di controllo.

1.2. L'Autorità portuale di Sistema

Per quanto riguarda la costruzione dell'Autorità portuale di Sistema, che in questo caso coinciderebbe con la dimensione regionale della Campania, è utile partire dalle considerazioni che il documento governativo dedica al sistema portuale campano, uno dei tre del Mezzogiorno, individuando nel **“sistema” Napoli-Salerno**, *“un unico grande porto multi-purpose, giustificato in primo luogo da un grande bacino demografico ad alta densità di popolazione e quindi di consumi, ma 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 sistemi portuali operano sia nel mercato dei contenitori, che in quello di alcuni settori general cargo, come ad esempio la filiera dell'auto, vista la vicinanza con importanti impianti di produzione ed assemblaggio dell'auto in Campania ed in Basilicata; ad essi fanno capo le due maggiori piattaforme logistiche ed interportuali di **Nola e Marcianise**, da cui le merci possono essere rilanciate da e per il Nord ed in prospettiva verso l'Europa centrale. La **posizione geografica centrale** rispetto ai maggiori mercati di consumo italiani (nel solo agglomerato Roma-Napoli-Salerno si concentra il 14% della popolazione italiana), oltre alla presenza di **mete turistico-culturali** di importanza mondiale ne fanno inoltre un nodo importante per il traffico Ro-Ro e per quello crocieristico". E' comprensibile che nell'ambito di una prefigurazione sintetica dei nuovi "sistemi portuali", quello campano possa essere identificato solo per larghi tratti ma è altrettanto evidente che a questo ritratto sfuocato è necessario aggiungere molti dettagli, perché solo con queste aggiunte sarà possibile identificarlo correttamente, sia in termini di descrizione delle realtà esistenti sia in termini di prefigurazione del futuro. Si pensi anche solo alla presenza di realtà significative già interne all'attuale dimensionamento delle circoscrizioni portuali, come Castellammare, o a esse esterne ma di notevole rilievo per il volume o per la qualità dei traffici, come Torre Annunziata e Pozzuoli: è evidente che a queste diverse realtà dovrà essere assicurata una adeguata collocazione all'interno del sistema, rispettando e valorizzando le caratteristiche dei loro traffici – e dei loro ruoli territoriali.*

Del resto, al maggiore dettaglio di questo ritratto contribuisce lo stesso documento governativo che, in altre sezioni, sottolineando alcune

caratteristiche del “Sistema mare”, identifica implicitamente alcune connotazioni ulteriori della realtà campana che in questo caso riguardano in maniera più specifica il ruolo gerarchicamente strategico del porto di Napoli.

1.3. La Rete TEN.T e il Porto di Napoli

In riferimento alla Rete Trans Europea dei Trasporti (la TEN-T a cui abbiamo già fatto riferimento), nel regolamento del 2013 che stabilisce gli orientamenti dell’Unione Europea, si assume infatti **un modello di struttura a doppio strato, costituita da una rete globale** (*comprehensive network*, estesa all'intero territorio UE e in grado di garantire accessibilità e connettività a tutte le regioni dell'Unione) e da **una rete centrale** (*core network*), che rappresenta la "spina dorsale" strategica dello sviluppo di una rete di trasporto multimodale sostenibile. Di questo *core network* fanno parte gli elementi della rete globale che rivestono un alto rilievo strategico ai fini del conseguimento degli obiettivi di sviluppo dell'intera rete TEN-T. Il Regolamento individua (per Aeroporti, Porti, Porti Interni e Terminali Ferroviari Stradali) i nodi appartenenti alla rete globale o centrale: **il porto di Napoli rientra tra quelli appartenenti al *core network***; è cioè tra quelli ritenuti strategici nella costruzione della rete trans-europea dei trasporti, perché rispondenti all'evoluzione della domanda di traffico e alla necessità del trasporto multimodale (insieme ad Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia). **Il porto di Salerno è indicato invece come elemento del *comprehensive network*.**

Se si tiene conto che il sistema portuale napoletano è in **stretta relazione con**

il corridoio merci RFC3 (da Stoccolma ad Augusta e Palermo, la cui istituzione sarebbe prevista entro l'anno) diventano molto promettenti le previsioni della Commissione Europea che pone l'accento sulla necessità di ammodernare e integrare le infrastrutture di rete per il trasporto ferroviario e marittimo nelle aree meno sviluppate, ipotizzando che **i progetti collegati alla rete TEN-T possano essere inclusi in un unico programma nazionale per le Regioni meno sviluppate**, con programmi regionali concentrati esclusivamente sulle infrastrutture a carattere regionale o locale.

Come il documento governativo ricorda: *"A fronte di tale posizione, l'Italia - nel negoziare nell'ambito dell'Accordo di Partenariato" la propria strategia per l'individuazione degli ambiti di intervento della programmazione 2014/2020 - ha specificato le modalità di attuazione dell'Obiettivo Tematico 7 denominato "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", che riguarda le sole Regioni meno sviluppate (Campania, Sicilia, Calabria, Puglia, Basilicata). Nell'Accordo viene ribadito che **gli investimenti saranno destinati in via prioritaria ad interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi. Tra i risultati attesi degli obiettivi di ri-orientamento modale e miglioramento dei servizi in questa sede rilevano il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale. Con riferimento a quest'ultimo, l'Accordo specifica che **la programmazione dovrà avvenire per "aree logistiche integrate", che includono un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi*****

multimodali della rete TEN-T”.

Se si considera infine che, come ricorda ancora la relazione illustrativa del Governo, *“più di recente, quanto alla collocazione nell'ambito della Programmazione Nazionale delle Opere Pubbliche, la versione di aprile 2015 dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2014 (documento ufficiale per il soddisfacimento della condizionalità ex ante in materia di infrastrutture e trasporti) ha sancito un cambio di rotta nella finalità dell'Allegato stesso verso un ruolo di ‘Quadro generale nazionale per gli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti’ in cui si tenga conto del **riferimento strategico comunitario come base pianificatoria obbligata**”, non è difficile cogliere il fatto che il “Sistema mare” campano (compreso le infrastrutture ferroviarie legate al “corridoio” e gli interporti) potrebbe candidarsi a diventare una delle più importanti “aree logistiche integrate” del panorama nazionale: e, a partire da questa potenzialità, affrontare in maniera concreta alcune specifiche questioni che sono sul tavolo da molti anni.*



Foto da R. Amirante, F. Bruni, M.R. Santangelo, il Porto,
Electa Napoli, Napoli 1993



2. L'attività di audit

L'azione congiunta dell'Unione Industriali e di Confcommercio - con la costituzione del tavolo e il coinvolgimento di esperti che potessero interpretarne e tradurne le esigenze in una proposta unitaria - era finalizzata fin dall'inizio non solo a far emergere, discutere e sintetizzare in forma unitaria le posizioni interne al mondo variegato degli operatori portuali rispetto alle scelte programmatiche e pianificatorie in atto ma anche a individuare soluzioni che consentissero di tutelare i loro legittimi interessi in una prospettiva costruttiva e realistica di sviluppo del porto di Napoli.

2.1. La critica al Piano Regolatore Portuale

In un primo momento dall'attività di *audit* sviluppata dal gruppo di lavoro è emerso soprattutto il malcontento di gran parte degli imprenditori che ritenevano il Piano Regolatore in itinere **fortemente "squilibrato"**. Nella redazione di quest'ultimo, infatti, tanto per fare alcuni esempi, non si era tenuto conto della rilevanza economica di livello nazionale di alcune attività portuali che in alcuni casi **risultavano addirittura "cancellate"**; si erano dimenticate o sottaciute una serie di questioni relative ai servizi portuali e si erano ipotizzate **soluzioni irrealistiche per la gestione del traffico petrolifero**. Tutto ciò partendo da una presunta incompatibilità di quest'ultima con le funzioni commerciali previste nell'area orientale del porto e approdando a ipotesi di tombamento di spazi acquei molto estesi che avrebbero determinato un **sovradimensionamento delle aree destinate al traffico dei container**.

Queste recriminazioni trovavano puntuale conferma nei ricorsi presentati innanzi al Giudice Amministrativo dai diversi operatori portuali, il cui eventuale accoglimento avrebbe potuto portare anche all'annullamento del provvedimento di approvazione del Grande Progetto Porto, collegato in parte alle previsioni del Piano. Questo scenario era, inoltre, supportato dalle osservazioni sollevate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, su aspetti pianificatori e procedurali del Piano Regolatore Portuale.

L'attività di audit, sviluppata tra i mesi di aprile e maggio 2015 e rivolta a tutti i comparti in cui l'operatività portuale è strutturata, ha rivelato la fondatezza delle recriminazioni e al tempo stesso ha consentito di individuare i punti nevralgici da approfondire. Ma ha soprattutto rivelato che gran parte delle contraddizioni emerse potevano essere affrontate e risolte da un lato individuando una dimensione "conforme" del terminal orientale, **lontana dal gigantismo ipotizzato e coincidente con il tombamento della nuova darsena**, e dall'altra verificando le condizioni necessarie a garantire che la **sicurezza del traffico delle merci containerizzate** previsto nella nuova darsena non fosse limitata dalla vicinanza con la darsena petroli.

Verificata questa condizione, con lo spostamento del traffico dei container nella piattaforma di levante - realizzata con il tombamento della darsena - si sarebbero potuti risolvere anche alcuni conflitti legati alle contrapposte esigenze di alcuni operatori portuali, in relazione all'occupazione di spazi a terra e di fronti di banchina nella parte commerciale del porto.

2.2. Lo scenario del Piano Strategico per il Porto di Napoli

L'ingresso in campo dei lineamenti del Piano strategico nazionale ha costruito

gradualmente un diverso sfondo per l'attività di audit: in questa nuova condizione, ben al di là degli elementi di apparente o sostanziale contrasto legati alla nuova pianificazione, il cui profilo temporale e dimensionale veniva completamente modificato dalla **logica sistemica del Piano strategico**, si sono registrate anche la **volontà e la capacità degli operatori portuali di descrivere in maniera innovativa e convincente le caratteristiche della realtà nella quale si trovano ad agire, di fare proposte, di definire prospettive credibili di sviluppo. E' soprattutto sulla base di questi elementi che è maturata la concreta elaborazione di questo documento.**

Queste prospettive sono legate da un lato alla descrizione accurata del ruolo e del **funzionamento attuale delle attività imprenditoriali presenti nel porto**: attività che ne raccontano la storia, ne definiscono l'identità e sono in grado di rappresentarne il futuro. Dall'altro alla sottolineatura della volontà di **non tradire la sua vocazione fortemente polifunzionale**; di garantire la permanenza e di non comprimere tutte quelle attività commerciali, logistiche, di servizio che rappresentano dei punti di forza nell'attività del Porto di Napoli; di affrontare in termini di sicurezza con realismo ed equilibrio il tema della convivenza tra il potenziamento della piattaforma logistica ad oriente del porto e la presenza delle attività economiche legate ai prodotti petroliferi che rappresentano una importante polarità nell'ambito del funzionamento energetico nazionale.

L'attuale condizione di "passaggio" politico e amministrativo, determinata dalle intenzioni espresse dal Governo e contrassegnata anche dalla auspicabile conclusione del lungo periodo di Commissariamento del porto, potrebbe dunque rendere particolarmente utile la riflessione avviata in questi

mesi, soprattutto se l'Autorità portuale di Napoli, tanto nella sua prossima quanto nella sua futura configurazione, sarà in grado di tradurla in **obiettivi condivisi anche di lungo termine e in azioni concrete di breve termine, anticipando ove possibile la logica stessa proposta dal Piano governativo.**

2.3. Gli obiettivi strategici per il Porto di Napoli

In sintesi, durante l'attività di audit sono emersi degli obiettivi strategici, legati a un'interpretazione sintetica del Porto di Napoli che – muovendo dalla sua storica natura polifunzionale - mette in primo piano la necessità di valorizzarlo contemporaneamente come **hub logistico-commerciale** e come **hub turistico**; è stata evidenziata la presenza di un'importante **attività cantieristica**; sono state sottolineate le potenzialità, ma anche le problematiche legate alla sua relazione con le **strutture interportuali** disposte nell'entroterra. Rispetto alle prospettive future, anche in riferimento ad alcune considerazioni presenti nel Piano Strategico, è stata sottolineata l'importanza di facilitare lo svolgimento dei **servizi portuali**, la necessità di affrontare in termini innovativi le **questioni ecologiche** legate al funzionamento del porto e alla sua relazione con la città; e soprattutto le urgenze relative alla questione dei **dragaggi**, alla realizzazione del **tronco ferroviario** a servizio del traffico commerciale e più in generale alla riorganizzazione della **viabilità portuale**.

Questioni note, si potrebbe dire; che i recenti e meno recenti tentativi di programmazione e pianificazione hanno in forme diverse, ma purtroppo tutti con lo stesso esito, provato ad affrontare. Il risultato di tutti questi sforzi è tecnicamente sconcertante: oggi il Porto di Napoli è ancora governato da una **scarna pianificazione risalente al 1958**, tecnicamente inapplicabile rispetto

alle sue originarie previsioni di sviluppo progressivo con moli a pettine sulla costa orientale e sostanzialmente applicata solo attraverso l'accordo di programma che regola la realizzazione della darsena di levante.

Paradossalmente, però, la formazione e il lavoro del tavolo promosso dall'Unione degli industriali e da Confcommercio rappresentano, forse anche per questo, **una straordinaria manifestazione di responsabilità** e di spirito propositivo: si è riusciti a trasformare una condizione di crisi e di conflitto, in parte interna alle stesse forze imprenditoriali, in un momento di coesione e di proposta. E' evidente che questo documento è **ben lontano dal rappresentare una bozza di nuovo piano portuale**; è evidente che l'interpretazione concreta degli assetti *multipurpose* ipotizzati rivelerebbe ancora una serie di contrasti.

2.4. Le condizioni sono cambiate

Ma non c'è dubbio che il risultato del lavoro del tavolo rappresenta un importante passo in avanti rispetto alla condizione di alcuni mesi fa.

In primo luogo si è preso atto della svolta determinata dalle logiche del *piano strategico*: la futura pianificazione portuale dovrà avere dimensioni diverse rispetto a quelle del passato e, soprattutto, dovrà partire da alcune linee definite a livello centrale. Conseguenza immediata di questa condizione è la necessità di mettere sul tavolo della struttura che definisce le linee generali della pianificazione le caratteristiche, le specificità, le potenzialità del Porto di Napoli. In relazione a questo punto è **determinante il tema della multifunzionalità, dell'appartenenza al core network, della piattaforma logistica integrata con gli interporti, ma anche la presenza di alcune attività**

che sottolineano la rilevanza nazionale di alcuni porti italiani, come la cantieristica o il traffico degli oli minerali.

In **secondo luogo** si è preso atto della necessità di una *governance* che, rispettando e mettendo in risalto le logiche, le potenzialità, le aspirazioni degli operatori presenti nelle realtà portuali italiane non si riduca però a una **mera sommatoria dei loro interessi**: e in questo senso il tavolo potrebbe essere considerato una forma anticipata di **best practice** rispetto alle modalità con cui le forze imprenditoriali possono interloquire con l'authority che governa il Porto.

In **terzo luogo**, ancora rispetto alle logiche del piano strategico, ma stavolta soprattutto rispetto alla sua interpretazione più complessiva, alla sua capacità di mettersi in sintonia **con le ragioni non solo economiche ma anche in senso lato "culturali" che dovrebbero animare l'azione dell'Europa**, si è individuata una forma di gerarchizzazione delle questioni, basata da un lato sul ruolo del porto in relazione all'equilibrio e allo **sviluppo territoriale**; dall'altro ai **temi ecologici**, e alla **valorizzazione in termini turistici e culturali della realtà portuale** e della città con cui è inestricabilmente intrecciata. In relazione a questi punti, il porto di Napoli, che sconta un evidente ritardo rispetto ad altre realtà italiane ed europee, potrebbe sfruttare il **potenziale vantaggio di questo ritardo**, evitando di commettere errori che altri hanno commesso, evitando di cadere in eccessi di esterofilia, valorizzando le caratteristiche specifiche della propria complessa identità meridionale e mediterranea senza rinunciare però a proporsi come un elemento nodale di molte reti europee ed extraeuropee.

2.5. Azioni a breve e lungo termine / azioni formali e informali

Un'ultima considerazione riguarda l'importante distinzione tra azioni di breve e di lungo termine e tra azioni formali e informali. E' importante utilizzare il tempo dell'attesa, necessario per la definizione del nuovo quadro nazionale della governance della portualità, in due differenti modi: da un lato mettendo in evidenza **gli elementi di programmazione strategica che vengono considerati irrinunciabili** per lo sviluppo della portualità napoletana, indipendentemente dall'assetto istituzionale che il governo provvederà a definire; dall'altro **accelerando i tempi di realizzazione di ciò che è già condiviso e si può già fare e di ciò che potrebbe essere condiviso nel futuro immediato e si potrebbe fare**. Tanto per fare un esempio emerso dal tavolo: è necessario fare una riflessione sul peso significativo che gli scarichi urbani hanno sui fondali del porto di Napoli. E' un tema da affrontare in maniera responsabile e concreta, proprio in quella dimensione ecologica che il piano strategico propone come sfondo delle proprie indicazioni. D'altra parte sarebbe assurdo, nel momento in cui lo stesso piano strategico sottolinea una **gerarchia tra i porti italiani legata proprio alla profondità dei fondali**, in relazione al tema del gigantismo navale (il Piano strategico ipotizza di **concentrare i relativi servizi su un numero ristretto di scali della rete centrale TEN-T, rafforzati attraverso adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale e valorizzati da un potenziamento dalla logistica retroportuale e/o interportuale**) non procedere con la massima urgenza al **dragaggio previsto nella recente programmazione** e finanziato con il Grande Progetto. Proprio a questo proposito è utile richiamare la distinzione tra formale e informale. Con questo termine non ci si

riferisce ovviamente a quella che nel gergo dei tecnici viene definita “urbanistica informale”, fondata su livelli progressivi di forzatura delle forme consolidate di legalità, ma ad azioni, magari piccole ma importanti, che è possibile avviare e produrre in piena legalità, anche al di fuori della pianificazione istituzionale, semplicemente agendo come *comunità*, “mettendosi d’accordo” ed evitando di cedere a quelle logiche di interdizione che spesso bloccano qualsiasi forma di azione. Anche qui, un esempio può essere utile: una cosa è affrontare in termini programmatori e pianificatori (cosa che ovviamente va fatta!) il destino del molo San Vincenzo e della Darsena, altra cosa è strapparne fin da subito almeno una parte alla condizione di totale estraneità rispetto alla vita del porto e della città, all’isolamento che ne fa una periferia degradata invece che un luogo magnifico, un patrimonio materiale e culturale da vivere e valorizzare. Per affrontare la questione in termini formali è necessario coinvolgere in maniera strutturale una gran quantità di interlocutori istituzionali; “informalmente” sarebbe possibile anche solo potenziare alcune iniziative che recentemente hanno consentito a turisti e cittadini di approdare episodicamente nella parte di competenza dell’Autorità portuale, vivendone per alcune ore la straordinaria spazialità e le visioni multiple sul porto e sulla città e in qualche modo anticipando il ruolo urbano e portuale che in futuro potrebbero svolgere la darsena e il Molo.

Nei paragrafi che seguono, a partire dalle questioni generali così poste, vengono trattati in maniera più articolata alcuni dei temi che sono stati evidenziati e discussi dal tavolo. Con la finalità esplicita di **tenere insieme alcune visioni prospettiche di carattere generale e alcune problematiche più**

specifiche su cui in questi mesi si è sviluppata una riflessione. Il senso di questa trattazione, come già sottolineato è consegnare una vision strategica, *sviluppata dall'interno*, alle autorità che hanno il compito di tratteggiare il ruolo del porto di Napoli nell'ambito dell'assetto della portualità nazionale e al tempo stesso mostrare alle medesime autorità e agli stessi componenti il tavolo, come *risultato condiviso* della stessa elaborazione collettiva, le cose che, già da ora, si potrebbero fare.



3. Una nuova vision per il Porto di Napoli. L'hub logistico-commerciale

*“La messa a punto di una strategia a livello di Sistema Portuale, e non più di singolo scalo, rappresenta il primo passo da cui partire per disegnare piani di sviluppo, sia nelle infrastrutture che nei servizi, finalmente in grado di cogliere le opportunità offerte dalle nuove evoluzioni dei mercati. Fondali adeguati per le maggiori navi transoceaniche, così come infrastrutture stradali e ferroviarie adeguate ad assorbire flussi molto elevati di traffico non sono necessari ovunque e dovunque, ma vanno programmati secondo una vision di respiro nazionale, sulla base di approfondite analisi della domanda potenziale futura. Sul piano del marketing, il modello proposto consente di aumentare la visibilità dei porti di ciascun Sistema a livello globale, creando le condizioni per poter realmente interloquire su scala mondiale con operatori generalmente price-maker, come i grandi armatori internazionali (passeggeri e merci) ed i maggiori terminalisti (sia nel segmento dei contenitori che in quello delle commodity, tradizionalmente trasportate con bulk carrier), con l'obiettivo di catturare maggior traffico a scapito di sistemi portuali concorrenti, ma anche migliori condizioni in caso di investimenti diretti esteri. **Ciò assume particolare rilevanza, nell'ottica di una maggiore interazione ed integrazione dei Sistemi Portuali con le aree logistiche del Paese. In questo quadro, le Autorità potranno anche offrire migliori servizi agli stessi operatori, ed al territorio, ad esempio nel campo della progettazione, della gestione dell'energia, dei rapporti con Università e centri di ricerca, dei rapporti con il credito ed i mercati finanziari, nonché una accresciuta capacità di interlocuzione e di accesso ai Fondi Comunitari di settore, rispetto ai quali oggi molti porti non***

riescono ad esprimere un'adeguata progettualità. Inoltre si ritiene che l'aggregazione di singoli porti in Sistemi Portuali più ampi risponda maggiormente all'esigenza di una visione sistemica delle Aree Logistiche Integrate (ALI) che, come prescritto dall'Accordo di Partenariato, costituiranno, nelle Regioni meno sviluppate, il modello attraverso cui opereranno i Programmi Operativi FESR 2014-2020 per la programmazione infrastrutturale. Proprio in virtù della centralità attribuita nell' Accordo di Partenariato ai nodi portuali, si ritengono quindi i Sistemi Portuali i soggetti con maggiori capacità di coordinamento delle ALI per la predisposizione e la realizzazione dei piani integrati di intervento. Di più: lo stesso Regolamento UE 1315/2013 ammette ed indirettamente caldeggia la strutturazione di "Enti di Gestione" aventi competenza con riferimento a più realtà portuali, proprio un'ottica di programmazione ed azione coordinata e sinergica".

Si è scelto di riportare integralmente il paragrafo che chiude la parte generale del corposo documento di illustrazione del piano strategico come apertura di una riflessione sul futuro del Porto di Napoli per almeno due ragioni: la prima è la volontà di sottolineare come alcune delle riflessioni che hanno guidato il lavoro del tavolo avessero addirittura anticipato parte delle considerazioni contenute nel brano citato; la seconda è quella di offrire un contributo che articoli e valorizzi le caratteristiche della portualità napoletana rispetto al quadro forse troppo sintetico riportato nel documento governativo a proposito del "sistema portuale Napoli-Salerno" e già citato nel paragrafo introduttivo di questo documento.

3.1. La darsena di levante

Esemplare in questo senso è la discussione che riguarda le caratteristiche dell'*hub logistico-commerciale* con il completamento del tombamento della "darsena di levante" che **viene da tutti considerato un'opera prioritaria, fondamentale per la funzionalità del porto**. Come si è detto, notevoli perplessità aveva destato invece l'ipotesi di tombamento di ulteriori spazi acquei per l'ampliamento delle piattaforme destinate al traffico container. Perplessità che hanno anticipato alcune delle considerazioni contenute nel documento del governo che così recita: *"Gli ordini di grandezza degli investimenti programmati dalle Autorità Portuali giustificano l'esigenza di un coordinamento forte dell'attività programmatica di settore a livello nazionale, che abbia anche il compito di rappresentare il sistema Paese nelle sedi internazionali. A tal fine il Piano intende valorizzare gli investimenti in corso di realizzazione, riconducendoli all'interno di una cornice di programmazione strategica nazionale che indirizzi i futuri finanziamenti su interventi organicamente ad essi funzionali, ma soprattutto coerenti con scenari attendibili della domanda. Tale esigenza è di fatto giustificata dalle stesse previsioni di traffico formulate dalle Autorità Portuali **che spesso non tengono conto degli interventi ipotizzati da altri porti e appaiono eccessivamente ottimistiche, con conseguenti effetti sia sulla programmazione di rilevanti investimenti infrastrutturali, sia sulla variazione dei piani regolatori portuali, spesso eccessivamente orientati allo Sviluppo di interventi dedicati al mero traffico container"**.*

Le perplessità messe in rilievo durante i lavori del tavolo erano legate in parte all'inversione delle ottimistiche previsioni sull'aumento dei traffici delle merci

containerizzate e quindi all'inutilità di un sovradimensionamento degli spazi a essi destinati (la superficie che deriverà dal tombamento della darsena di levante, circa 250.000 mq, è in grado di assorbire le plausibili previsioni relative al dimensionamento del traffico container) in parte ai problemi che si sarebbero manifestati con l'ipotesi di tombamento della darsena oggi dedicata al traffico dei combustibili: problemi di notevole rilievo che coinvolgevano non soltanto il funzionamento del traffico di carburanti che trova ospitalità nella darsena petroli ma anche alcuni importanti servizi portuali, come quelli legati al rifornimento.

Proprio su questa ampia tematica il tavolo costruito dall'Unione degli Industriali e da Confcommercio ha prodotto alcuni tra i suoi risultati più utili, che consentono oggi di **configurare in termini credibili la struttura complessiva di quello che abbiamo definito "hub logistico commerciale" del porto di Napoli, di sottolinearne la rilevanza rispetto agli obiettivi del piano strategico; e infine di mettere in evidenza le azioni necessarie a renderlo efficiente e integrato in una rete logistica di notevole importanza nel panorama nazionale.**

3.2. Il tombamento della Darsena Petroli: perché no

Nel corso dei lavori sviluppati dal tavolo sono emerse con immediatezza le **fortissime perplessità suscitate dall'ipotesi di tombamento della darsena petroli** (con il conseguente spostamento del traffico combustibili all'esterno dell'area portuale attraverso la realizzazione di una pipe-line e con la conseguente collocazione degli impianti su una boa galleggiante disposta in mare aperto), la cui necessità veniva sostenuta in funzione di almeno quattro

diversi elementi: il primo, come già accennato, era connesso alla volontà di incrementare in misura molto consistente le superfici dedicate al traffico dei container; il secondo era legato a ragioni di carattere ambientale complessivo, che si estendevano al tema della compatibilità con l'abitato; il terzo era legato alla presunta incompatibilità del funzionamento della darsena petroli con l'attività logistico-commerciale che si svolgerà sulla piattaforma ricavata dal tombamento della darsena di levante; il quarto era collegato all'opportunità di utilizzare il materiale risultate dagli ingenti lavori di escavo previsti in ambito portuale per il riempimento delle casse di colmata, non di una (quella di levante) ma di due darsene (levante e petroli).

Del primo punto si è già parlato: del tutto irrealistiche (e come abbiamo visto censurate dal documento governativo) sono apparse le previsioni di un incremento del traffico container che giustificasse la realizzazione di una piattaforma dalla dimensione così consistente.

Le questioni di carattere ambientale sono molto più accreditate ma solo in parte sono legate al funzionamento della darsena petroli: quelle che riguardano la compatibilità con l'abitato sono immediatamente riconducibili alla **ben più ampia problematica della delocalizzazione dei depositi che a sua volta è legata a dimensioni pianificatorie di carattere non solo locale, che a loro vanno riguardate anche alla luce delle previsioni del piano energetico nazionale.** Le questioni ambientali più direttamente legate al funzionamento del traffico petroli risulterebbero certamente aggravate dalla collocazione di questo traffico all'esterno dell'area portuale: da questo specifico punto di vista, infatti, la possibilità di movimentare i prodotti petroliferi in darsena assicura **la possibilità di effettuare le operazioni di attracco, di scarico dei**

prodotti, di stacco delle navi, di bunkeraggio in condizioni molto tranquille, che garantiscono un buon livello di salvaguardia ambientale intesa sia come prevenzione dell'inquinamento che come protezione in caso di evento accidentale con sistemi attivi e passivi di contenimento: la barriera pneumatica sommersa all'ingresso della darsena e le panne galleggianti adagate sul pelo libero del mare all'occorrenza.

Il terzo punto era probabilmente il più rilevante: la realizzazione dell'*hub logistico-commerciale*, in una versione correttamente dimensionata ed efficiente, richiedeva **una verifica della compatibilità del funzionamento della nuova struttura** – e in particolare degli spazi che il progetto definitivo del Terminal darsena di levante destina a collegamenti stradali e ferroviari - **con il normale svolgimento delle attività attualmente localizzate nella darsena petroli e l'eventuale individuazione delle soluzioni tecniche necessarie a garantirne la sicurezza.** La presenza al tavolo di lavoro di tutte le aziende che utilizzano la darsena petroli per la movimentazione dei prodotti (benzina, gasolio, jet fuel, biodiesel, bitume, olio combustibile, GPL) ha consentito di **discutere in maniera approfondita questa specifica problematica**, rispetto alla quale gli operatori si sono impegnati a effettuare la verifica di compatibilità affidandola a una struttura tecnica. **Lo studio prodotto dagli operatori** (Consorzio operatori GPL Napoli, Esso Italiana, Kuwait Petroleum Italia, Mediterranea Iciom), **evidenzia “la piena compatibilità, in termini di sicurezza, delle attuali attività svolte dalle società coutenti della Darsena Petroli rispetto al territorio circostante ed in particolare con la Darsena di Levante, a maturità, destinata alla movimentazione dei container”.** La relazione, strutturata in quattro ampi

capitoli (generale, valutazione del rischio associato alla darsena petroli: la probabilità di accadimento degli eventi accidentali; valutazione del rischio associato alla darsena petroli: la magnitudo delle conseguenze; la verifica di compatibilità territoriale) sottolinea che, *la Darsena Petroli del Porto di Napoli non è assoggettabile alla Direttiva Seveso, in quanto non sono superate le soglie di sostanze pericolose detenute previste dalla norma.* Benché così venga meno il riferimento al DM LL.PP. 09/05/2001 relativo alla verifica di compatibilità delle attività a rischio di incidente rilevante, la relazione sottolinea che per la valutazione delle eventuali varianti da apportare alla configurazione della Darsena Petroli si può fare riferimento alle vigenti disposizioni in materia di sicurezza antincendio. E poiché *“la vigente normativa di prevenzione incendi evidenzia la necessità di un’analisi di rischio dell’installazione ... appare ovvio riferirsi a quanto in merito previsto dalla vigente normativa sulle attività a rischio di incidente rilevante in modo da poter verificare l’adeguatezza delle proposte formulate. Si può pertanto concludere che, sebbene la Darsena Petroli di Napoli non sia attività a rischio di incidente rilevante, le valutazioni prodotte risultano in linea con la Direttiva Seveso e successive norme”.*

La verifica di compatibilità in relazione allo stato attuale viene effettuata incrociando la Classe di Probabilità degli eventi con le Aree di danno e con la Categoria di Vulnerabilità del territorio compreso nelle aree di danno: in questo caso le aree di danno (associate ai punti di attracco delle navi adibite al trasporto di prodotti infiammabili) sono interamente contenute nella Darsena e la compatibilità territoriale risulta dunque verificata. In relazione poi alle ipotesi di ampliamento della viabilità di accesso alla darsena di levante, nella

relazione si sottolinea che la nuova viabilità, individuata dal “Progetto definitivo dei collegamenti stradali e ferroviari del Porto funzionali al Terminal Darsena di Levante” al fine di soddisfare le esigenze connesse con il traffico veicolare in ingresso ed uscita dalla Darsena di Levante, *“risente dello scarso spazio disponibili verso l’entroterra della darsena Petroli”*. Per ovviare a questa condizione di eccessiva contiguità, la relazione propone di **“ipotizzare lo spostamento verso mare del profilo della Calata Progresso per una larghezza di 17,8 m,”** senza modificare la posizione delle navi all’ormeggio e nel pieno rispetto delle distanze di sicurezza (distanza minima dalla radice del molo 50 metri): questo ampliamento della dimensione trasversale della Calata consentirebbe di spostare di circa venti metri la linea della attuale recinzione interna della darsena, facilitando così l’accessibilità al nuovo terminal Darsena di Levante. In conclusione, sottolineando che questa ipotesi non modifica le condizioni di compatibilità già verificate, la relazione ne segnala due conseguenze non irrilevanti: *“viene a ridursi lo specchio acqueo della Darsena Petroli con conseguenti limitazioni sulla manovrabilità delle navi e una minore area per il confinamento dei rilasci liquidi; sono cospicui i tempi e gli investimenti correlati alla modifica del profilo della Calata Progresso. Vi è infatti la necessità di relocare l’ormeggio delle navi gasiere unitamente a tutte le attrezzature per consentire il lavoro alla Calata e successivamente ripristinare il punto di ormeggio”*. Ma al di là di queste considerazioni precauzionali, **le conclusioni della relazione dimostrano comunque la potenziale compatibilità del funzionamento del terminal di levante con le attività della Darsena Petroli, contribuendo a ridimensionare sostanzialmente la principale motivazione che aveva portato all’ipotesi di un**

suo tombamento in favore della realizzazione della boa.

Quanto al quarto motivo, legato alla collocazione in cassa di colmata dei materiali prodotti dal dragaggio dei fondali, è piuttosto evidente la sua relativa infondatezza, considerati i costi connessi alla realizzazione della pipeline, **le fondate obiezioni sulla possibilità di svolgere la movimentazione delle diverse tipologie di materiali affidandole a un'unica boa**, le considerazioni di carattere paesaggistico, quelle relative alla sicurezza, in termini di tutela dell'ambiente, delle operazioni di attracco, di scarico dei prodotti, di stacco delle navi. Da non sottovalutare, peraltro, è il fatto che l'eventuale tombamento della darsena petroli avrebbe potuto determinare **non poche limitazioni per una tipologia di servizio di grande importanza per il funzionamento del traffico portuale e di cui il piano strategico sottolinea il rilievo. Il tombamento della darsena petroli, avrebbe cancellato di fatto la presenza degli impianti di caricazione dei prodotti bunker** di cui il piano regolatore in itinere non identificava la nuova collocazione. Inutile sottolineare quali problemi avrebbe sollevato la necessità di effettuare il caricamento dalla boa in termini di tempistica e in condizioni di sicurezza molto meno efficaci (il caricamento di prodotti inquinanti in mare aperto è molto soggetto alle condizioni meteo marine) e quale negativa incidenza avrebbe avuto questo aggravio sul rifornimento delle navi operanti nel porto di Napoli (in particolare rispetto al traffico passeggeri, così rilevante nel bacino portuale napoletano).

Ciò detto, è evidente che a proposito del tema dei dragaggi, al di là della **necessità di verificare le possibili modalità dello smaltimento, occorre sottolineare con forza la necessità di superare le difficoltà burocratiche**

connesse all'entità dei dragaggi, allo smaltimento dei fanghi, ai requisiti di carattere ambientale legati al riempimento delle casse di colmata: questioni tutte che hanno causato negli ultimi anni un rallentamento e talvolta un blocco delle opere marittime necessarie alla valorizzazione *dell'hub logistico-commerciale*. E' importante sottolineare che a quest'ultimo punto il Piano Strategico Nazionale dedica molto spazio sottolineando che *“alla pesantezza delle vigenti procedure amministrative dei controlli/sdoganamenti, considerate dalla letteratura quale una delle principali cause della scarsa competitività internazionale del sistema portuale nazionale ... si associa una normativa in materia di escavi, dragaggi e approfondimento dei fondali, resisi ormai indispensabili nella quasi totalità dei porti italiani, eccessivamente complessa e a tratti contraddittoria”*.

3.3. La piattaforma logistica integrata

Considerato dunque che la realizzazione dell'hub commerciale vede nel tombamento della darsena di levante il suo elemento fondativo, **emerge la necessità di dare attuazione in tempi brevi alle previste opere stradali e ferroviarie necessarie ad assicurare l'esercizio della darsena di levante in termini innovativi e compatibili con la normativa e con gli orientamenti europei**.

Grande rilevanza assume anche il tema delle connessioni infrastrutturali, considerato che il traffico dei container, ancorché limitato rispetto alle pregresse ottimistiche previsioni, mette in moto la più volte richiamata connessione con il sistema interportuale e, quindi, dà luogo a una importante attività “logistica”. La carenza dei collegamenti intermodali del resto è un altro

degli elementi sottolineati dall'analisi SWOT che è alla base del piano governativo: in questo caso nell'ambito dei "punti di debolezza" su cui è necessario evidentemente intervenire e quindi investire.

Come si è già evidenziato, nel documento governativo si sottolinea che il vantaggio competitivo che orienterà la scelta di un porto rispetto ad un altro sarà ricondotto all'accessibilità nautica alle grandi navi, alla capacità di gestione efficiente del cargo in termini di tempi e costi, alla fornitura di servizi a valore aggiunto pubblici e privati ed **all'efficienza delle connessioni intermodali con l'hinterland**. A partire da questa considerazione si conferma la **centralità strategica** della **logistica** nella consapevolezza che i **porti** sono **nodi infrastrutturali strategici del sistema logistico nazionale** e che il porto da semplice luogo di approdo si è trasformato in **snodo di una rete logistica più ampia, con un ruolo strategico ben definito nell'intero processo di distribuzione delle merci**. L'obiettivo primario diventa quindi quello di delineare un **sistema infrastrutturale integrato e intermodale**, con particolare attenzione allo sviluppo **dell'intermodalità ferroviaria**, assicurando nel porto le necessarie connessioni ferroviarie richieste peraltro dalla normativa europea.

Nell'audizione (13 aprile 2015) dei soggetti del comparto Terminal, è stato osservato che il completamento della darsena di Levante costituirebbe il presupposto per ottenere un forte aumento delle movimentazioni relative al traffico dei containers, che dovrebbe conseguentemente determinare una attività logistico-intermodale e quindi un intenso quanto dovuto rapporto con gli interporti esistenti nell'area.

L'interporto viene definito come un complesso organico di strutture e di servizi integrati e finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità di trasporto, e comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare e ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione. La peculiarità di tale struttura è pertanto quella di rappresentare **un sistema integrato dei trasporti e servizi logistici**.

Nell'area in questione sono allocati l'**Interporto di Nola** (prov. NA) e l'**Interporto di Marcianise-Maddaloni** (prov. CE). Il primo fa capo alla Soc. Interporto Campano S.p.A., titolare della concessione per la progettazione, costruzione e gestione del detto interporto con scadenza al 31.12.2080 in forza della convenzione Rep. n. 27 del 25 maggio 1989 con il Presidente della Giunta Regionale preposto all'attuazione dell'art. 4 della legge 18 aprile 1984 n. 80. Il secondo fa capo alla società "Interporto Sud Europa S.p.A." o "ISE S.p.A."

Muovendo dal concetto di "centralità strategica" della portualità e della logistica che viene sottolineata nel Piano governativo, è interessante sottolineare che, ai fini dell'affidamento in concessione alla Società Interporto Campano S.p.A. della programmazione, realizzazione e gestione dell'Interporto di Nola, il Presidente della Giunta Regionale della Campania, preposto all'attuazione dell'art. 4 della legge 80/84, con nota prot. n. 2293 del 12 agosto 1988 osservava: *"è noto da tempo che l'obiettivo regionale di realizzare l'interporto tiene conto della necessità **di privilegiare il concetto di integrazione delle infrastrutture, che è il corollario logico dell'intermodalità: l'interporto è specificamente inteso come struttura di collegamento tra il sistema marittimo, ferroviario, stradale ed aeroportuale, così da dar vita ad***

un centro per lo sdoganamento, immagazzinamento e movimentazione delle merci". Con l'ulteriore precisazione che "il trasporto delle merci, ***soprattutto, potrà trovare nel porto di Napoli un punto fermo in una logica di collegamento funzionale con l'interporto di Nola, così da rendere il Porto stesso un autentico polo di sviluppo per l'area metropolitana e per l'intera Regione***".

Ribadendosi che è indispensabile per il Porto di Napoli disporre di un'area di ampliamento terminalistico, raggiungibile anche via treno, e già dotate di infrastrutture e servizi adeguati alla movimentazione di elevati flussi internazionali di merce containerizzata, tipica degli interporti, non vi è dubbio che la realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali, soprattutto quelle **ferroviarie** di collegamento con la esistente realtà interportuale, sono da considerarsi "strategiche" e darebbero concretezza a quanto previsto ben **ventisette** anni orsono.

Rilevandosi, peraltro, che **ISE S.p.A.** è presente nel Porto di Napoli quale gestore del Terminal ferroviario con un rapporto diretto con la struttura interportuale.

3.4. Il collegamento ferroviario

In riferimento a questo tema, la **questione centrale è la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra il Porto e il nodo di Napoli Traccia che costituisce una priorità fondamentale per lo sviluppo del traffico merci del porto di Napoli**. A questo fine il progetto proposto dal comitato Naplest rappresenta una grande opportunità per il porto e la città. Il progetto prevede un tracciato plano-altimetrico a singolo binario che si sviluppa parzialmente in

sotterraneo in modo da non presentare alcun impatto sull'ambiente dell'area orientale della città e non inficiare il processo di rigenerazione urbana in atto. In questo modo il collegamento risolve quelle interferenze in superficie che attualmente compromettono la competitività del trasporto su ferro delle merci movimentate nel porto di Napoli. In particolare, **l'eliminazione del passaggio a livello di Via Galileo Ferraris mediante un sottopasso offre soluzione a quella che risulta l'interferenza più critica**, anche in relazione del diverso e più importante ruolo assegnato dal PRG alla direttrice di Via Galileo Ferraris, quale drenaggio dei flussi di traffico di origine autostradale. Per la realizzazione del collegamento é stato previsto l'utilizzo di tecnologie che presentano il minor impatto possibile sull'esercizio ferroviario e la risoluzione di tutte le interferenze individuate con i sottoservizi. Il sottopassaggio sarà realizzato mediante la prefabbricazione di un monolite in calcestruzzo armato la cui messa in opera avverrà attraverso infissione con un sistema di martinetti oleodinamici all'interno del terrapieno ferroviario. La tecnologia proposta consente di eliminare qualsiasi tipo di interferenza con l'esercizio ferroviario superficiale che, nel caso specifico, è di vitale importanza avendo in questo luogo lo snodo principale del traffico diretto verso il sud Italia. Il tracciato ha origine in corrispondenza dell'attraversamento di Via Taverna delle Breccie e procede in affiancamento a quello esistente ad una distanza di circa 15 m. per poi proseguire in trincea, a quote del piano del ferro progressivamente inferiori rispetto al piano campagna, fino a raggiungere il punto più depresso in corrispondenza dell'intersezione con Via Galileo Ferraris, laddove inizia il tratto in galleria che oltrepassa il rilevato ferroviario.

A valle di quest'ultimo il tracciato di progetto si ricollega a quello esistente mediante una curva ad ampio raggio e raggiungendo così lo scalo di Traccia.

3.5. Il piano energetico

Alla più ampia tematica della riorganizzazione delle infrastrutture di servizio per le attività portuali, va collegata la necessità di dare avvio allo studio e alla realizzazione di un **piano energetico portuale che indichi possibili direzioni di sviluppo per un più efficiente uso dell'energia**, con particolare riferimento alle fonti rinnovabili e all'esigenza di distribuire energia in banchina per le navi in ormeggio: da un lato per rendere più sicura e salutare l'attività in ambito portuale, dall'altro per regolare finalmente le relazioni con l'ambiente urbano non solo con la finalità di contenere l'impatto delle attività svolte in area portuale sulla città ma anche per regolare l'azione che la città esercita (soprattutto attraverso gli scarichi) sull'ambiente e sui fondali del porto.

3.6. L'attività cantieristica

Altra riflessione va fatta sulla dotazione infrastrutturale per l'area riservata alla cantieristica. A tal proposito **va sottolineato che il piano strategico dedica uno spazio importante all'attività cantieristica che, seppure localizzata prevalentemente nelle aree nord del Paese, vede nella realtà napoletana una presenza significativa**. D'altra parte il documento governativo sottolinea esplicitamente l'importanza rispetto ai moltiplicatori economici e occupazionali dell'attività dei cantieri navali, anche di dimensione medio-piccola: *“È opinione condivisa che l'inversione di tendenza dei mercati, unitamente alla disponibilità di adeguati supporti per l'attività di Ricerca,*

Sviluppo e Innovazione, potranno consentire anche alla cantieristica medio-minore di emergere dalla crisi, consolidando il favorevole posizionamento nei mercati di riferimento”.

L’attenzione del governo è legata in particolare alle **prospettive di ricambio del naviglio legate all’approvazione della nuove normative in tema ambientale**, e in particolare alle navi con caratteristiche di *energy efficiency*, benché le nuove normative siano state accolta con un mix di pareri prevalentemente critici in cui è prevalso “un ‘fronte della prudenza’, che ha di fatto posticipato la loro entrata in vigore, determinando un effetto di spiazzamento per armatori, cantieri e produttori di impianti e sistemi dedicati che avevano già investito nello sviluppo delle relative tecnologie”. “È invece opportuno – recita la relazione del Piano Strategico - *valutare attentamente gli aspetti positivi della nuova normativa, soprattutto per le rilevanti ricadute economiche e occupazionali oltreché ambientali - generabili in Europa, dove la crisi dei cantieri aspetta da anni occasioni di rilancio delle prospettive di sviluppo attraverso la qualità e l’innovazione tecnologica. In assenza di iniziative di promozione alla sostituzione delle obsolete flotte operanti nel Mediterraneo con unità ad avanzate caratteristiche di efficienza energetica realizzate in Europa, la domanda di rinnovo spingerebbe inevitabilmente le flotte europee verso il Far East, ovvero verso Paesi che già stanno promuovendo le tecnologie "verdi" e le industrie nazionali.*

Considerando che, in relazione all’ampliamento del canale di Panama, si è verificato un significativo incremento delle dimensioni medie del naviglio e, per l'ampliamento del canale di Suez, un consistente aumento del traffico navi nel Mediterraneo a discapito delle rotte nord europee, in una strategia di

rilancio del porto di Napoli, nel cui ambito il rispetto ed il potenziamento della sua natura multifunzionale ed il mantenimento della più ampia gamma possibile di attività costituiscono obiettivi imprescindibili, **la cantieristica merita una rinnovata e primaria attenzione.**

Questa attività ha avuto un ruolo importante a Napoli fin dall'inizio del XX secolo, quando con la legge industriale del 1904 fu deliberata la creazione del polo cantieristico (persino la sua posizione fisica sembra confermare la sua “centralità” nell’ambito della struttura portuale napoletana) e costituisce ancora oggi, nonostante l'inadeguatezza delle infrastrutture, uno dei pochi rilevanti centri italiani del settore.

Le dotazioni infrastrutturali, previste dal PRG portuale del 1958, che erano state nel tempo e fino agli anni '70 parzialmente realizzate, sono andate perdute o sono state abbandonate dal 2000 in poi per avversità di diversa natura. La dotazione infrastrutturale della cantieristica - con 5 bacini funzionanti – rispetto alle condizioni di contesto di quegli anni era ancora adeguata; mentre oggi, in condizioni potenzialmente molto più favorevoli, solo 4 sono i bacini funzionanti, e solo uno tra questi è di grandi dimensioni. D'altra parte gli spazi – e in particolare gli specchi d'acqua – dove queste infrastrutture erano posizionate sono oggi inutilizzati: **in termini di superfici, distribuzione degli spazi, profondità dei fondali e localizzazione dei cantieri il porto ha dunque tutte le potenzialità per realizzare le opere necessarie per competere in un mercato che potrebbe essere molto ampio** anche in considerazione della posizione geografica di assoluto privilegio per le lavorazioni nel Mediterraneo, della presenza di uno dei più attivi Terminal crociera in Europa e delle maggiori opportunità di commesse legate alla

domanda di riparazione e trasformazione imposte dai nuovi quadri normativi di risparmio energetico e salvaguardia ambientale a cui si è fatto cenno. Va sottolineato, peraltro, che la realizzazione di queste nuove dotazioni, che si aggiungerebbero ad infrastrutture già esistenti, **potrebbe essere avviata nell'immediato** anche come iniziativa dell'imprenditoria di settore, nel rispetto della legge di riforma dei porti 84/94, potendo rientrare nell'attività di allestimento e gestione dei bacini.

3.7. La mixité funzionale

Come si è detto, il completamento del tombamento della darsena di levante è una questione prioritaria per la razionalizzazione e lo sviluppo delle attività portuali napoletane: peraltro è opportuno sottolineare che **la sua realizzazione porterebbe naturalmente a un decongestionamento dei pontili del porto oggi destinati alle attività commerciali**. Si potrebbe quindi riorganizzarne l'uso, da un lato con la possibilità di contribuire alla soluzione di alcune contese relative all'uso degli spazi a terra e delle banchine del pontile Flavio Gioia, dall'altro verificando la possibilità di collocare, in prospettiva, in quella parte del porto le attività legate al cabotaggio, con il vantaggio di limitare il traffico veicolare pesante alla zona orientale del porto ed offrire un collegamento più diretto con le autostrade, con minore impatto per la viabilità portuale e per quella cittadina soprattutto nell'area monumentale. A questo decongestionamento dovrebbe essere naturalmente connessa una **riorganizzazione complessiva della viabilità portuale**, già oggi insufficiente e spesso impropriamente promiscua, e un miglioramento dei suoi raccordi con la viabilità cittadina e con il raccordo autostradale.

C'è poi un ulteriore elemento da sottolineare rispetto alla consistenza e alle caratteristiche dell'hub commerciale-logistico del porto di Napoli: se è vero che gran parte delle attività commerciali sono oggi disposte nella parte orientale del bacino portuale, **non poche sono quelle che trovano ancora posto nella parte che si dispone davanti alla città storica**, quella che – anche per questa sua particolare posizione -viene indicata come porto storico. Nella logica di una valorizzazione delle caratteristiche identitarie del porto napoletano, così come avviene per il **centro storico Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco**, in quest'area **la questione della mixité funzionale (e perfino estetica) deve essere considerata in senso favorevole**, non solo per non compromettere le legittime esigenze e aspettative dei concessionari ma anche perché rappresenta un **elemento storicamente caratterizzante dell'identità del porto storico**. Anche solo per fare un esempio, il profilo dei silos granari che occupano la calata villa del Popolo e continuano ad ospitare una delle più rilevanti attività economiche legate alle merci sfuse, quella dei prodotti cerealicoli, è ormai parte integrante del paesaggio portuale storico (diverso ovviamente è il caso dei silos granari disposti nell'area della Marinella, ormai in disuso, che da tempo l'Autorità Portuale ha deliberato di abbattere).

Per concludere la riflessione relativa all'hub commerciale e logistico è opportuno richiamare qui, benché questo tema interessi ovviamente tutte le attività che vengono gestite in ambito portuale, oltre alla necessità di una **forma di regolazione in ambito nazionale del tema degli oneri concessori e delle tariffe dei servizi**, l'importantissima tematica relativa all'ottimizzazione della filiera procedurale che il piano strategico indica come *conditio sine qua*

non di qualsiasi ipotesi di rilancio della portualità italiana e che, come recita il documento governativo, *“dovrà attuarsi in una logica single window/one stop shop (doganale ma non solo ... anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, etc.)”* dell'asse di corso Garibaldi, la cui “centralità urbana” si è fortemente potenziata con la realizzazione della stazione Garibaldi della linea 1 della metropolitana.



Foto da Giuseppe Anfuso, Napoli dal cielo,
Edizioni Lussografica, Caltanissetta, 2012



4. Una nuova vision per il Porto di Napoli. L'hub turistico.

Se, nell'ala orientale del porto, il completamento del tombamento della darsena di levante rappresenta la *conditio sine qua non* per la realizzazione dell'*hub logistico-commerciale*, per quanto riguarda l'area occidentale del porto, **la realizzazione di un *hub turistico* implica la messa a sistema di una serie di elementi** che coincidono sostanzialmente con quella che viene definita "l'area monumentale del porto" ma potrebbero interessare progressivamente anche il cosiddetto "quartiere del Porto", fino al molo del Carmine che rappresenta il naturale prolungamento nell'area portuale dell'asse di corso Garibaldi, la cui "centralità urbana" si è fortemente potenziata con la realizzazione della stazione Garibaldi della linea 1 della metropolitana.

4.1. La viabilità e la relazione con la città

Di grande importanza anche in questo caso, soprattutto rispetto al tema della relazione con la città, è il **problema della viabilità**: si tratta di riflettere sulla localizzazione degli accessi, carrabili e pedonali, considerata anche la localizzazione delle stazioni della metropolitana, nonché quella dei luoghi di grande concentrazione dei servizi per il turismo che andrebbero razionalizzati e potenziati. Particolare attenzione andrebbe rivolta al rapporto tra il bordo del cosiddetto "porto storico" e la via Marina, oggetto di un progetto di riqualificazione da parte del Comune di Napoli.

Non si può dimenticare che l'area del porto storico rappresenta, soprattutto ma non solo nella sua parte più occidentale, una **porta di accesso al centro storico di Napoli**, il più grande d'Europa, valorizzato dall'Unesco come uno dei

più grandi patrimoni dell'Umanità.

Il potenziamento della relazione con la città, fatte salve naturalmente tutte le necessità relative al corretto funzionamento della macchina portuale, non deve essere visto come un rischio ma come una significativa opportunità. Ancora oggi, invece, l'area di bordo del porto verso la città è trattata come un "retro", con spazi inutilizzati e degradati, trattati come una periferia priva di qualità invece che come pregiati elementi di contatto, capaci di **delineare un waterfront che sia considerato luogo di condivisione e non di separazione tra città e porto.**

4.2. La riqualificazione dell'area monumentale: il Beverello

La riqualificazione dell'area "monumentale" dovrebbe interessare il Beverello, l'area del piazzale Angioino e la sua naturale estensione verso la piazza del Municipio, la calata Piliero nel suo complesso, l'edificio dell'Immacolatella e infine – ma per altri versi soprattutto – l'area della darsena e del molo San Vincenzo.

Dall'insieme delle audizioni è emersa con chiarezza la necessità di una riorganizzazione di quello che rappresenta, al momento, **il luogo più rilevante nell'ambito dell'hub turistico del porto di Napoli: il molo Beverello.** Peraltro, proprio in questi giorni, il Commissario dell'Autorità Portuale, anche per rispondere a una serie di sollecitazioni apparse sulla stampa, ha promosso il posizionamento di una serie di strutture rimovibili che potessero fornire ai milioni di passeggeri che ogni anno si imbarcano per le isole del Golfo quel livello minimo di confort a cui tutti i frequentatori del Beverello aspirano.

E' importante però che queste strutture abbiano un carattere provvisorio e

siano quindi immediatamente rimovibili **in vista dell'auspicato avvio della realizzazione del progetto approvato.**

E' utile a questo punto ricordare, seppure per sommi capi, la vicenda del concorso bandito dalla Società di scopo dell'Autorità Portuale "Nausicaa" per la sistemazione dell'area monumentale del Porto. Il concorso, che si svolgeva in due fasi, vide la partecipazione di rinomati progettisti; la scelta del progetto vincitore fu compiuta nel 2005 da una giuria molto qualificata (basti citare solo due dei suoi membri, purtroppo recentemente scomparsi, Benedetto Gravagnuolo, illustre storico, allora Preside della Facoltà di Architettura e Bernardo Secchi, urbanista di fama internazionale) che premiò il progetto del gruppo coordinato da Michel Euvé. La storia successiva è fatta di una serie di ricorsi e di rallentamenti burocratici. E poi di un vincolo apposto dalla Soprintendenza sull'edificio dei Magazzini Generali, realizzato nel dopoguerra dall'architetto Marcello Canino: poiché nel bando di concorso si prevedeva l'abbattimento del manufatto, cosa non più possibile dopo l'apposizione del vincolo, il gruppo di progettisti vincitori fu chiamato a redigere un nuovo progetto. Questo nuovo progetto, con i tempi lunghi legati alle complesse logiche burocratiche che segnano i passi delle opere pubbliche, è stato sottoposto a tutte le revisioni necessarie e ha ottenuto anche l'approvazione del Comune e della Soprintendenza. Come ha recentemente scritto il professore Rosario Pavia, consulente per la parte urbanistica del gruppo vincitore del concorso, "il gruppo di progettazione, ha predisposto per conto dell'Autorità Portuale, relativamente alla banchina del Beverello, un adeguamento tecnico funzionale al Piano Regolatore vigente".

L'approvazione del progetto da parte del Consiglio Superiore dei Lavori

Pubblici consente ora all’Autorità portuale (che ne è proprietario) di individuare le forme più adeguate e rapide per la realizzazione del progetto: l’attività di audit svolta dal gruppo di lavoro ha verificato che **la proposta è sostanzialmente accolta da tutti gli operatori riuniti nel tavolo promosso dall’Unione degli Industriali e da Confcommercio.** Il progetto stralcio del Beverello può essere oggi arricchito valutando anche la proposta, messa a punto dall’area tecnica dell’Autorità Portuale, che prevede la realizzazione di due pontili perpendicolari alla banchina e di un ampliamento di modesta entità della piattaforma d’angolo tra la Calata Beverello e il Molo Angioino: interventi utili a incrementare la sicurezza delle operazioni di ormeggio e disormeggio delle unità navali veloci che effettuano il servizio di collegamento con le isole minori, nonché di imbarco e sbarco dei passeggeri.

4.3. La riqualificazione dell’area monumentale: i Magazzini Generali

Un approfondimento specifico merita la questione del riuso e della valorizzazione dell’edificio dei Magazzini Generali. Il progetto Euvé ne aveva ipotizzato una utilizzazione per funzioni aperte alla città, ma, a differenza del progetto per il molo Beverello, l’ipotesi di riutilizzazione dei Magazzini non può essere considerata un “adeguamento tecnico-funzionale” e non è dunque compatibile con le previsioni del piano del 1958.

I Magazzini dunque restano “in attesa”: il loro destino è legato tra l’altro alla capacità di immaginare per i loro grandi spazi delle nuove funzioni compatibili con l’assetto complessivo dell’area portuale e capaci di potenziare l’hub turistico del Porto di Napoli. **Sulla questione finanziaria e soprattutto sul tema della *governance* di un processo di rifunionalizzazione così complesso,**

è necessario un approfondimento tecnico specifico che andrebbe considerato preliminare rispetto a qualsiasi ipotesi progettuale.

Per quanto riguarda la compatibilità con le funzioni portuali, lo scenario “di arrivo” dovrebbe prevedere la liberazione dell’area circostante i magazzini dalle funzioni di parcheggio e transito dei trailer: un’ipotesi più che plausibile, laddove il tombamento della darsena di levante sia compiuto in tempi controllati. In questo caso lo spostamento a oriente del traffico container potrebbe rendere disponibili superfici e banchine da destinare al cabotaggio e consentire un uso diverso della calata Piliero e della sua banchina che potrebbero costituire un significativo spazio di raccordo con la città e di supporto ai servizi per l’accoglienza dei turisti, dei crocieristi e dei cittadini.

Ma l’ipotesi di riuso dei Magazzini potrebbe, in una fase intermedia, anche tenere conto della parziale indisponibilità delle aree che lo circondano, ipotizzando specifiche modalità di accesso e di attraversamento dell’area su cui il Magazzino insiste. E’ evidente, infatti, che l’orientamento dell’edificio verso il piazzale Angioino - già rafforzato all’inizio del 2000 con l’abbattimento del vecchio varco e la realizzazione della continuità visiva con la piazza del Municipio – verrà presto assai accentuato dalla costruzione dell’uscita della metropolitana sul piazzale. L’ampia rampa che risale dal sottosuolo è orientata sull’asse della Stazione Marittima e accentua la condizione di simmetria della calata Piliero e del molo Beverello rispetto al molo Angioino. Questa nuova condizione rende quasi automatica la percezione di uno spazio di accesso ai Magazzini localizzato in corrispondenza della sua facciata sul piazzale. Si potrebbe, dunque, ipotizzare una riorganizzazione dell’area di parcheggio e di transito dei trailer che consenta la liberazione di questo spazio

di accesso. In questa logica è possibile pensare al “mix funzionale” da inserire nell’edificio dei Magazzini Generali nella prospettiva di un loro ruolo “centrale” nell’*hub turistico* del Porto.

E in questa nuova dimensione – **considerato il potenziamento della accessibilità dalla città legato alla fermata Municipio della metropolitana che “entrerà” direttamente nel piazzale Angioino, creando un suggestivo spazio pubblico di grande valenza urbana, civica e funzionale per il raccordo tra città e porto** – i potenziali fruitori dei Magazzini saranno appartenenti ad almeno tre categorie: i turisti “generici”, i crocieristi, i cittadini.

In questa dimensione plurima e complessa il tema delle funzioni diventa molto rilevante: bisogna fare qualcosa che attiri tutte e tre le tipologie; che abbia qualcosa di fisso e molto di mobile; che incroci funzioni culturali e ludiche caratterizzandosi soprattutto come luogo di accoglienza e promozione turistica e culturale; che funzioni diversamente nelle varie ore del giorno. In questo senso l’edificio dei Magazzini ha delle ottime potenzialità: non solo perché è grande ma anche perché è “scomponibile” in parti e in moduli che possono essere diversamente aggregati.

La proposta, recentemente avanzata da un ampio comitato promotore, che ipotizza di collocare all’interno dei magazzini un Museo del Mare potrebbe essere considerata parte della più generale ipotesi di riuso. **Un riuso che, con il completamento dei lavori della Metropolitana, potrebbe essere determinante per la valorizzazione della straordinaria spazialità longitudinale che lega il palazzo del Municipio con la Stazione Marittima, consentendo anche a quest’ultima di diventare una polarità importante dell’integrazione città/porto.**

4.4. La riqualificazione dell'area monumentale: il Molo San Vincenzo e la Darsena

Per quanto riguarda il Molo San Vincenzo e la darsena, non c'è dubbio che **si tratta di un patrimonio straordinario per la valorizzazione dell'hub turistico del Porto di Napoli: sia in relazione alle potenzialità di ormeggio sia dal punto di vista dell'attrattività turistica.** Fondamentale in questo caso appare la costruzione di un'intesa con le autorità militari: a meno che non ci si voglia limitare all'ipotesi di utilizzare come "passeggiata" solo la parte del molo disposta oltre il bacino di carenaggio borbonico, che è nella disponibilità dell'Autorità portuale, magari organizzando, per raggiungerla, un mini-trasporto via mare dal Beverello che potrebbe avere anche un carattere episodico, come si è già recentemente verificato. E' evidente che questa strategia di minima avrebbe solo un valore "dimostrativo" consentendo ai turisti e ai cittadini di avere consapevolezza delle straordinarie qualità paesaggistiche del molo San Vincenzo.

Molto più importante è invece riprendere la discussione sul possibile **riuso con finalità turistiche del patrimonio storico e architettonico rappresentato dalla darsena e dalla radice del molo:** anche in questo caso esistono proposte interessanti che talvolta sono già espressione di logiche condivise. In questo senso appare veramente urgente la costruzione di un tavolo che tenga insieme, fin dall'inizio, i diversi soggetti coinvolti e guardi ad un'ampia valorizzazione della darsena Acton e del Molo San Vincenzo, coniugando insieme le esigenze dell'alto comando logistico della Marina Militare, ivi dislocato, e della città, **utilizzando le grandi potenzialità presenti soprattutto per lo sviluppo di strutture ricettive, di svago e di promozione turistica e**

nautica, con la creazione di un polo per l'attracco di yacht con relativi servizi di supporto, che diventi un'occasione di rilancio e di riqualificazione di tutta la costa napoletana.

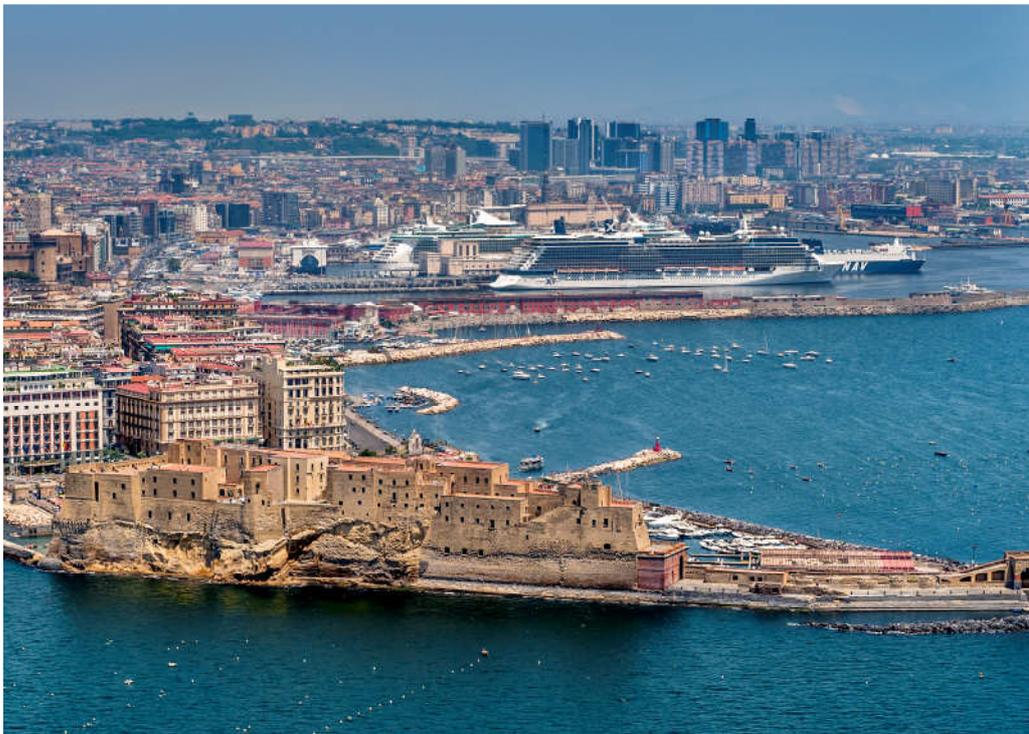
4.5. Il porto storico

Ma è evidente che se si vogliono segnalare le potenzialità del porto di Napoli come hub turistico non ci si può limitare a prendere in considerazione la sola area cosiddetta monumentale. Come si è già accennato discutendo della parte "storica" dell'area portuale, quella che si spinge fino al molo del Carmine, il tema della mixité funzionale va gestito con intelligenza soprattutto nel prossimo futuro, in attesa che il completamento del tombamento della darsena di levante consenta una razionalizzazione del traffico di cabotaggio. **E' necessario, ad esempio che la presenza della stazione marittima realizzata alla calata Porta di Massa venga valorizzata in funzione dell'accesso diretto alla città storica**, anche con una serie di interventi di riqualificazione degli spazi adiacenti, che consentano una più agevole percorrenza pedonale e carrabile per gli utenti del traffico di cabotaggio per le isole. Così come **sarebbe utile potenziare un sistema di navette che consentano uno spostamento rapido tra i diversi terminal turistici, non solo portuali, che dovrebbero essere integrati anche attraverso la condivisione di una serie di servizi per l'utenza.**

Indispensabile, per concludere, una attenta riflessione sul tema dei parcheggi: si tratta di un discorso che solo in parte può essere affrontato guardando all'interno dell'area portuale: è evidente infatti che oggi il porto svolge da questo punto di vista una singolare funzione di servizio anche nei confronti

delle attività urbane. E che, nello stesso tempo, qualsiasi decisione di potenziamento dei parcheggi in funzione delle necessità portuali avrebbe un impatto non poco significativo non solo sul traffico ma sulla struttura della viabilità urbana. **Si tratta di una questione che più di altre impone una concertazione tra le istituzioni che gestiscono realtà amministrative diverse ma integrate, quella della città e quella del porto: e che hanno la comune responsabilità di costruire il volto futuro del waterfront napoletano.**

Foto da Giuseppe Anfuso, Napoli dal cielo,
Edizioni Lussografica, Caltanissetta, 2012



Conclusioni

Per concludere, riprendendo la questione di prospettiva tracciata in apertura, il valore di questo documento, prodotto dal tavolo intorno a cui si sono riuniti i componenti dell'Unione degli Industriali e di Confcommercio, potrebbe essere identificato nella sua capacità di raccontare dall'interno il porto di Napoli, segnalandone i consistenti problemi ma anche le importanti qualità e le significative potenzialità. Il tutto in un momento importante di passaggio, in cui il tema della programmazione e della pianificazione portuale, nelle dimensioni "locali" previste dalla legge 84/94, viene profondamente messo in discussione dall'intervento deciso del Governo. La redazione del Piano Strategico della Portualità e della Logistica non solo parla di un livello nazionale di pianificazione strategica ma punta con decisione a una dimensione europea della portualità italiana. Il rischio di questo ampliamento dello sguardo, di questa *visione grandangolare*, della portualità italiana è una forma di miopia di ritorno, che potrebbe portare a ignorare o a sottovalutare le caratteristiche specifiche delle singole realtà, o anche le loro potenzialità e le loro aspirazioni. E allora, **in questa fase di passaggio, è opportuno e giusto che le comunità che vivono le realtà portuali prendano la parola per evitare un possibile "spreco", di risorse, di energie, di qualità imprenditoriali, di valori economici, sociali e culturali.** Non solo quindi, nel nostro caso, per identificare le condizioni "di minima" con cui il Porto di Napoli si presenta rispetto all'eventuale disegno strategico nazionale, ma anche per tratteggiare lo sfondo di questo disegno e arricchirne le articolazioni, disponendosi responsabilmente a costruirne il futuro.