

Collegamenti di medio e lungo raggio nel Mediterraneo Occidentale in parte prigionieri

Ancora non del tutto convincenti la pianificazione, gli investimenti, e le prospettive dei porti di Napoli e Salerno, da quanto emerge al convegno di Ship2Shore “Autostrade del Mare e traffico infra Mediterraneo” tenutosi alla Stazione Marittima di Calata di Porta Massa

di Emilia Leonetti

Napoli - Il convegno organizzato dal nostro giornale alla Stazione Marittima di Calata Porta Massa – il terminal dei traghetti di corto raggio dello scalo partenopeo - ha messo in evidenza luci e ombre dei collegamenti di medio e lungo raggio nel Mediterraneo Occidentale, riportando all'attenzione il peso attuale e le potenzialità future di un settore che, grazie alla posizione centrale dei porti campani (ma più in generale della portualità italiana), rispetto alle rotte infra mediterranee, può crescere e consolidarsi, purché si verifichino una serie di condizioni emerse durante il confronto tra operatori e rappresentanti istituzionali.

I [dati su cui è stata ordita la discussione](#), presentati da **Alessandro Panaro**, Direttore Dipartimento Maritime Economy di SRM Intesa San Paolo, confermano la posizione di primo piano dell'Italia nel settore con il 40% della merce trasportata nel Mediterraneo con navi ro-ro, così come confermano la posizione di primo piano dei porti campani con oltre 12 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2022, a cui si



deve aggiungere il dato del 39% della merce in import e in export trasportata via mare dai porti di Napoli e Salerno.

Il momento, ha sottolineato l'analista napoletano, è dunque propizio: il PNRR stanziava per i porti e la logistica campana circa 432 milioni di euro destinati alla realizzazione di 13 progetti, la ZES Campania prevede interventi infrastrutturali per 136 milioni di euro di cui alcuni legati all'ultimo miglio, al potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari.

Come ha ricordato nei saluti introduttivi

ai lavori l'Amministratore Delegato della Compagnia Marittima Meridionale, **Cinzia Improta** – padroni di casa - l'economia del mare può rappresentare il volano di sviluppo del territorio puntando proprio sul settore del traffico Short Sea Shipping con interventi di ammodernamento delle banchine, di adeguamento dei fondali, di scelte indirizzate a obiettivi di sostenibilità ambientale e di infrastrutturazione digitale.

“Il punto è che i traffici si possono anche perdere se non si creano le condizioni per rispondere alle richieste del mercato e ai cambiamenti in atto sul fronte dell'approvvigionamento energetico” ha precisato **Antonia Autuori**, Amministratore Delegato della società Michele Autuori srl di Salerno. Il secondo porto campano, leader nel traffico automotive è passato da 250 mila auto movimentate alcuni anni fa a circa 150 mila attuali. I principali motivi sono la mancanza di spazi anche retroportuali e i ritardi nella conclusione dei lavori di Porta Ovest che rendono critici l'ingresso e l'uscita dei TIR dal porto di Salerno. La differenza è andata a favore del porto di Gioia Tauro.

“SiamounPaesedalla mentalitàcontadina” ha dichiarato provocatoriamente **Salvatore Lauro**, presidente del Gruppo Lauro e in rappresentanza di Assarmatori. “Affermare, infatti, il > 12





Panaro

> 11

valore dell'economia del mare è difficile. Soprattutto è difficile fare in modo che si sviluppi in maniera adeguata alle sfide in campo: da quelle energetiche, all'adeguamento infrastrutturale dei nostri porti sostenendo anche gli armatori chiamati ad ammodernare le flotte in linea con le disposizioni europee che stabiliscono, entro il 2030, la riduzione del 35% delle emissioni di CO2."

Da parte loro gli armatori non lesinano di fare la propria parte

"Il Gruppo Grimaldi continua nei suoi investimenti per realizzare navi moderne e conformi alle direttive dell'Unione Europea. Sono infatti in costruzione 26 nuove navi che andranno a coprire le rotte già in essere e che vanno dall'Africa al Nord Europa" ha precisato **Paul Kipryanou**, Responsabile Relazioni Esterne. "Siamo il primo operatore per trasporto di auto elettriche dalla Cina verso l'Europa e gli Stati Uniti. Per quanto riguarda i collegamenti di medio raggio da circa un anno abbiamo inaugurato due collegamenti settimanali per Palermo e Cagliari dal porto di Napoli riuscendo, così, dopo il porto di Salerno a stabilire qui non solo il nostro quartier generale (la sede centrale del Gruppo è a via Marchese Campodisola) ma anche una nostra base operativa. Come però rilevato è importante accelerare sull'ammodernamento infrastrutturale anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale degli scali."

Francesco Tavassi, Presidente di Temi SpA, si è soffermato sulla logistica e sulla necessità di integrare la catena logistica con il sistema portuale e retroportuale. Che significa realizzare interventi di potenziamento dei collegamenti su strade e su ferro ma anche velocizzare le attività di sdoganamento della merce grazie ad



A. Annunziata, C. Improta, G. Improta, S. Lauro

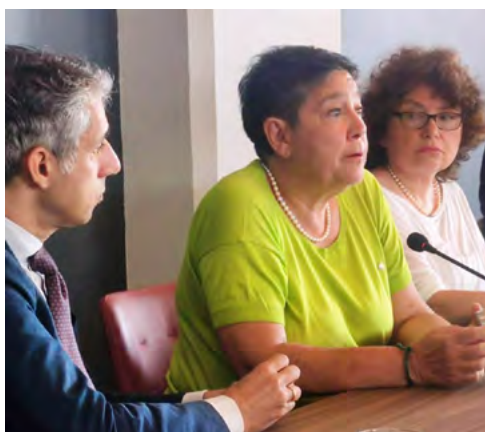
una effettiva implementazione dei sistemi informatici.

"I ritardi nell'espletamento delle operazioni doganali che frequentemente si verificano nei nostri porti provocano danni diretti e indiretti difficili da quantificare, che sicuramente incidono sull'economia e sulle possibilità di sfruttare le potenzialità dello Short Sea Shipping. Sarebbe, a mio parere, auspicabile che la riforma di cui si sta occupando il Vice Ministro Edoardo Rixi

stabilisse il ruolo centrale del Governo nelle scelte e nella pianificazione del sistema portuale italiano. Un tema come i trasporti via mare dovrebbe avere una regia nazionale e non essere demandato alle Regioni. L'Italia andrebbe considerata come un unico porto e le competenze suddivise in base alla destinazione e non come avviene ora mettendo in concorrenza porti anche di uno stesso sistema".

L'intervento di **Gaetano Improta**, Amministratore Delegato di Terminal Traghetti Napoli (che riportiamo in maniera più ampia), ha rilevato tre grandi criticità che affliggono l'operatività quotidiana e i margini di sviluppo del business.

È toccato al Presidente dell'AdSP Mar Tirreno Centrale, **Andrea Annunziata**, quale unica istituzione territoriale che ha risposto all'invito di Ship2Shore, rispondere alle osservazioni e alle considerazioni espresse dai relatori partendo proprio dalla ipotesi di Riforma dei porti di cui si sta occupando il MIT: "l'idea è puntare sul modello portuale spagnolo anche se con alcune correzioni e rivisitazioni. Il punto cruciale è > 13



Kyprianou, Autuori, Leonetti

> 12

riuscire a disegnare un modello che renda lo Stato più forte, insieme ad un ruolo più definito di Regione e Comune. Un modello che favorisca la collaborazione tra pubblico e privato e che preveda concessioni di durata più lunga”.

Venendo agli investimenti, il presidente ha precisato che “per i progetti finanziati dal PNRR staremo nei tempi; per fine anno indiremo le gare. Mentre tra i lavori in corso proseguono a ritmo serrato la costruzione della nuova Stazione Marittima al Molo Beverello e il sottopasso che collega Piazza Municipio, la Linea 1 della Metropolitana al porto. La vera questione è il completamento della Nuova Darsena di Levante da cui dipende

la possibilità di destinare maggiori spazi al traffico ro-ro e ro-pax”.

Altro tema affrontato dal presidente del porto è la burocrazia.

“È un problema non solo procedurale, ma anche di mentalità. Per il primo la riforma potrebbe favorire una velocizzazione nei processi decisionali.”

Infine, l'adeguamento dei fondali nel porto di Napoli e l'approvvigionamento energetico: a breve partirà un nuovo piano di adeguamento dei fondali e per il rifornimento di GNL si procederà con la fornitura alle navi che ne necessitano a mezzo di un servizio di bettoline

“Anche perché non è chiaro quale sarà il futuro nel campo energetico. Il GNL



Tavassi, Trosino, Improta

potrebbe avere una vita non superiore ai dieci anni per fare poi posto all'idrogeno o ad altre tipologie di combustibili” ha concluso Annunziata.

PORTI

12/06/2023

Autostrade del Mare in Campania: riflessioni critiche e spunti dall'incontro di Napoli. Darsena di Levante, panacea o chimera?

Dal convegno di *Ship2Shore* alcune considerazioni di lungo termine: il binomio Napoli-Salerno può far assai di più nei ro-ro e il ritardo non è colpa (solo) degli operatori. Il cluster marittimo portuale è unito ma le istituzioni a volte latitano nell'ascolto e nel supporto alle attività

dal nostro inviato

Angelo Scorza

Napoli – Lungi da noi la volontà autoreferenziale di incensarsi, come spesso capita a chi organizza convegni ed eventi, ma la [seconda edizione](#) del piccolo (ma ormai significativo) forum organizzato alla Calata di Porta di Massa - favoriti dalla generosa ospitalità della CMM Compagnia Marittima Meridionale degli Improta, un'azienda storica familiare napoletana assai coesa - ha lasciato a chi ha avuto il piacere di moderare i lavori, col supporto decisivo della collega e consolidata sponda partenopea di *Ship2Shore* Emilia Leonetti, parecchi spunti di riflessione.

Il più ovvio è la base di partenza, dato che si tornava su quel *venue* 12 mesi dopo: *repetita iuvant!*

Nel 2022 - si era da poco arrivati all'uscita dal tunnel dell'oblio pandemico - ricordiamo che la massima disponibilità accordata dai padroni di casa ad avallare il nostro progetto e dunque ospitare, per la prima volta, un evento pubblico di una certa



portata, si accompagnava col malcelato ma comprensibile timore di chi non essendo avvezzo a tali kermesse serbava un seppur minimo dubbio.

Viceversa, la luminosa (e perfettamente accessoriata sotto il profilo tecnologico) sala - *parva sed apta mihi* - al piano superiore della bella stazione marittima che è stata riattata con un certosino lavoro, all'interno di un [ampio lavoro di riqualificazione](#) dell'intero edificio storico (sottoposto a vincoli architettonici della Soprintendenza

ai Beni Culturali) da parte del concessionario privato, ha dimostrato come a Napoli si possano portare con successo eventi di nicchia, evidentemente meno pletorici di quelli organizzati alla tradizionale Stazione Marittima delle crociere al Molo Angioino, bensì più di nicchia e mirati; un po' come una boutique artigianale di fronte ad un grande magazzino industriale.

La buona e soprattutto qualificata partecipazione sia sul fronte dell'audience convenuta, pure in una fase dell'anno > 14

> 13

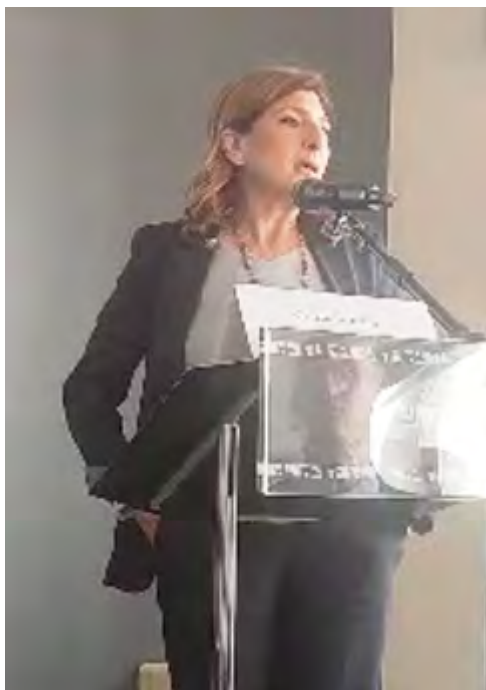
densa di appuntamenti congressuali, che dei relatori – non dimentichiamo che negli ultimi giorni, per la concomitanza di inderogabili e ovviamente prioritari impegni aziendali, sono venuti meno dal tavolo dei panelist i massimi vertici rispettivamente di Gruppo Gallozzi Salerno, Automar Salerno e Gioia Tauro e Interporto Campano di Nola (quest'ultimo proprio in extremis) – è sempre un segnale incoraggiante e gratificante.

Ed il generale consenso circa la buona riuscita della mezza giornata di discussione (anche accesa e fuori dai denti e dagli schemi falsi della diplomazia del *politically correct*) sono certamente un indizio positivo, un eccellente viatico che non



Leonetti e Scorza

solo induce *Ship2Shore* a proseguire sul medesimo percorso – infatti abbiamo già benignamente ‘strappato’ in presa diretta a Cinzia Improta un pubblico *endorsement* a ripeterci negli anni venturi 2024 e 2025; per la serie “non c’è due senza tre, e il quattro vien da sè...” - ma che stimola anche altri



Improta

(dalla parte mediatica e degli operatori portuali) a fare altrettanto.

Quello che invece ha deluso non solo noi – e non abbiamo alcun timore reverenziale a scriverlo - è l'assenza della controparte pubblica territoriale ad un dibattito pubblico da cui sono emerse tante istanze puntuali, ascoltare le quali, oltre ad essere una parte cruciale del mestiere di politico, ovvero un *civil servant* incaricato (con meccanismo di votazione elettorale popolare ovvero su designazione di chi governa) di gestire la *res publica*. Per carità, ci può sempre stare l'inconveniente dell'ultimo minuto che costringe ad abbandonare la scena, ma lasciare la sala quando la discussione ha preso il volo, senza neanche porgere un saluto alla platea (parte della quale è sicuramente intervenuta per ascoltare il

parere del rappresentante della Regione Campania) non è stato un momento edificante.

Non indugiamo oltre su questa amara considerazione, ognuno può fare i propri ragionamenti in merito.

Apprezzabile, viceversa, la piena partecipazione – “sottraendo tempo prezioso al lavoro” è stato sottolineato - al convegno da parte della massima autorità amministrativa settoriale, anzi con la volontà del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale a prendere la parola anzitempo (piuttosto che non al termine della giornata a tirare le conclusioni come da scaletta iniziale) proprio per poter replicare in tempo reale a quanto richiesto e/o lamentato dai privati.

Circa il merito di qualcuna di queste risposte ci permettiamo peraltro di conservare un margine di perplessità – pur rimandando ai contenuti dell'articolo già pubblicato per un approfondimento – sia perché non hanno affatto esaudito l'insoddisfazione palesata da terminalisti e armatori su questioni sempre calde, a volte roventi, e irrisolte, che non si possono tacitare semplice ‘redarguendo gli insorti’ con atteggiamento da *ipse dixit*.

In particolare il riferimento alla madre di tutti gli equivoci portuali partenopei – ovvero la famosa (presunta) panacea della Nuova Darsena di Levante, progetto semi-faraonico in predicato di essere completato praticamente da quando lo scrivente si interessa di questioni portuali (e sono decenni) più che azzardato sembra il classico gettare fumo negli occhi, un atteggiamento comune a tutte le 5 governance > 15



Panaro

> 14

(impotenti commissariamenti esclusi) di port authority che si sono avvicinati al Molo Pisacane dalla costituzione dell'ente nel 1995; "bontà loro", diceva il compianto showman TV Maurizio Costanzo.

Intanto il binomio Napoli + Salerno arranca nelle classifiche nazionali e internazionali specifiche, come scientificamente dimostrato dalle statistiche (più perfette alla bisogna che mai, se ci permettete di considerare, con licenza prettamente giornalistica, 'perfetto' o meno un dato numerico, che dovrebbe essere oggettivamente certo senza margini aleatori...) elaborate dal team di analisti di SRM, dei quali è 'oracolo' pubblico sempre attendibile "l'uomo dei numeri", alias il responsabile dipartimentale dell'istituto centro di studi creato con lungimiranza dal Banco di Napoli, un Sandro Panaro in forma più smagliante che mai.

Infatti, il tandem campano è fuori dalla Top 20 d'Europa per movimentazione di merci in SSS nel ranking continentale che invece vede Trieste al 3° posto, Genova al 10% e Livorno al 15°; e insieme i due scali fanno poco più di 12 milioni di tonnellate nel traffico ro-ro (Livorno, al vertice, da solo quasi 15 milioni), con Salerno 4° e Napoli (miseramente) al 13° posto; troppo poco decisamente considerando ambizioni, dimensione demografica e tradizione storica campana.

A questo punto, tornando alle opere in itinere di maggiore possanza, siano esse finanziate o meno con fondi PNRR o da altra fonte pubblica nazionale o comunitaria, quale destinazione d'uso ideale potere ipotizzare



Kyprianou, Autuori, Leonetti

per la Darsena di Levante?

Per quella 'piattaforma logistica dei desideri' (si spera mai una nuova 'cattedrale nel deserto', men che mai una 'chimera') - se veramente, come promesso ancora in questa occasione, il termine di fantomatici lavori (ma sono realmente in corso? non ne abbiamo onestamente una prova veritiera) sarà il 2026, non sarebbe più utile disegnare una sua valenza in termini di capolinea di nuovi servizi ro-ro nazionali e internazionali che il mercato marittimo reclama intensamente, piuttosto che mantenere l'originale progetto di (ennesimo) terminal container, ben consapevoli che il Sud Italia non potrà mai disporre (fatto salvo Gioia Tauro) di un porto di transshipment a valenza macro-regionale? Napoli, Salerno e il loro retroterra



Panaro

produttivo e consumistico hanno un bacino d'utenza ormai ben circoscritto, del valore teorico non superiore di molto all'attuale milione abbondante di contenitori; lasciamo dunque ad altri il mestiere (o la velleità) di diventare porto 'hub & spoke', un azzardo talvolta dove peraltro già più di uno scalo in Italia ha miseramente fallito, tanto più che la tendenza moderna, suffragata dalle rilevanti infrastrutturazioni in corso come grandi opere marittime, è quella di creare grossi scali gateway di valenza continentale a Genova e a Trieste.

Approfittiamo dunque di quel *reshoring*, *backshoring*, *nearshoring*, *friendshoring* in atto - come certificato anche da SRM, che stima il 'fatturato' tricolore domestico e con altri paesi in 314 milioni di tonnellate annue, pari a circa la metà di quel che si muove sulle corsie marittime in Mediterraneo - che permetterà di implementare sul nostro Paese nuovi flussi commerciali in/out di gittata media, ovvero quello SSS Short > 16



> 16

Sea Shipping di cui l'Italia è vessillifero e leader incontrastato, come emerge ad ogni convegno tematico al riguardo. Parlando di Autostrade del Mare, non possiamo scordare che questa definizione è una veste indossata nel XXI secolo con cui si addobba un tipo di navigazione commerciale ovviamente molto più antica, risalente ai primi *rari nantes* addirittura. Si deve infatti risalire al Libro Bianco dei Trasporti realizzato dall'Unione Europea



Annunziata



Tavassi, Autuori

nel 2001 per vedere coniato il termine di 'Motorways of the Seas', poi recepito nel PGTL Piano Generale Trasporti e Logistica nostrano del medesimo anno, rilanciato mediaticamente nella traduzione italiana l'anno successivo durante un famoso incontro ai vertici istituzionali tenutosi a Livorno fra il nostro Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi, e il Commissario ai Trasporti dell'UE, la prematuramente scomparsa politica spagnola Loyola de Palacio; con la chiosa tricolore di un ente ministeriale creato ad hoc per tale scopo, quella RAM Rete Autostrade Mediterranee nata nel 2004. Anche se – esitratto di un'evidenza geografica indiscutibile – nelle concettualizzazioni, non solo statistiche, sarebbe più opportuno fare a monte un distinguo fra le autostrade

del mare propriamente dette, ovvero quelle 'spontanee' (l'antica navigazione di cabotaggio a filo di litorale, reale alternativa al trasporto stradale o ferroviario paralleli) rispetto a quelle 'forzose' (come lo sono i collegamenti per le isole (soprattutto quelle maggiori, Sicilia compresa fino alla futuribile realizzazione del Ponte sullo Stretto), dove la reale alternativa ai collegamenti marittimi sono i servizi aerei, che per le merci hanno potere di accattivare i traffici minimi (così come abbiamo appreso che, analogamente, il traffico costiero di cabotaggio tipo battello postale norvegese può funzionare solo per l'Hurtigruten scandinavo, e non certo per l'impaziente turista 'gommato' in Italia). E però si tratta di un vero peccato - avendo a disposizione due enormi autostrade del mare a corsie praticamente infinite come lo sono il Mar Tirreno e il Mar Adriatico, nel loro dispiegarsi lungo la direttrice Nord-Sud - non riuscire a sfruttare se non in minima parte (e raramente per i passeggeri) il potenziale di collegare i porti del Sud rispettivamente ad Ovest (Sicilia, Calabria tirrenica e Campania) e a Est (Calabria e Puglia ioniche e Abruzzi-Molise), con le due 'ascelle' settentrionali naturali: Toscana e Liguria per il Tirreno, Romagna, Veneto e Venezia Giulia per l'Adriatico.

