

“In Campania l’intermodalità è di casa”

“Napoli e Salerno possono puntare a un progressivo miglioramento, in parte già in fase di attuazione”



Come giudica lo stato di salute dei porti di Napoli e Salerno? «I porti di Napoli e Salerno - dice Stefano Messina, presidente di Assarmatori - ricoprono un ruolo primario per la portualità non solo regionale, ma anche nazionale, in quanto porti multifunzionali capaci di accogliere crocieristi, merci e passeggeri sia sul lungo sia sul corto raggio, nonché merce containerizzata. I due principali porti della Campania hanno fatto registrare nel 2022 ben 12,2 milioni di tonnellate di merci movimentate (7,6 milioni a Salerno e 4,6 milioni a Napoli). A ciò occorre aggiungere che circa la metà dell’import-export regionale viene trasportato via mare toccando una percentuale ben più alta del dato medio nazionale (39%): questo perché i due scali servono una significativa area industriale, legata all’agroalimentare, ad esempio con lo storico traffico di pomodoro, ma non solo. Si tratta di porti con un’alta vocazione all’intermodalità marittima e, in particolare, ai servizi regolari operati lungo le rotte delle Autostrade del mare. Tuttavia, en-

trambe le realtà possono puntare ad un progressivo miglioramento, in parte già in fase di attuazione. E non si può certo omettere il ruolo che questi porti svolgono nella rete dei collegamenti nel Golfo di Napoli».

Parliamo di traffici, merci e passeggeri. Quali sono le vostre previsioni da qui alla fine dell’anno?

«Dal punto di vista passeggeri, anche se all’inizio dell’anno si è registrato un leggerissimo rallentamento, la stagione estiva è stata segnata da una grande affluenza di viaggiatori, sia dal punto di vista delle crociere sia dello short sea verso le isole del Golfo, confermando ancora una volta l’alta vocazione turistica della Regione garantita anche dalla costanza dei servizi di trasporto via mare. Scenario che fa ben sperare: la prospettiva è quella di allinearsi sui numeri positivi del periodo pre-pandemia. Stesso discorso vale per il traffico di merci. Su questo punto ci sono però da considerare alcuni fattori che possono incidere negativamente su specifici dati settoriali. Si pensi al

porto di Salerno, da sempre leader per quel che concerne il traffico automotive, che ha subito negli ultimi anni una progressiva diminuzione delle auto movimentate».

Capitolo infrastrutture. Quali sono le più urgenti da realizzare per gli scali di Napoli e Salerno?

«Per collegarci a quanto detto in precedenza, in particolare per il porto di Salerno, potrebbero risultare utili nuove aree retroportuali e la conclusione dei lavori di Porta Ovest. Per il porto di Napoli invece, dopo l’apertura del nuovo sottopasso che collega piazza Municipio e relativa stazione metropolitana con l’area antistante la stazione croceristica del molo Angioino, si attende ora l’ultimazione dei lavori che consegneranno alla città la nuova stazione marittima del molo Beverello. Altro nodo cruciale riguarda il completamento della Nuova Darsena di Levante da cui dipende la possibilità di poter destinare maggiori spazi ai traffici Ro-ro e Ro-pax».

Ci sono ancora margini di sviluppo per il comparto



portuale campano? Se sì, quali?

«Sicuramente la possibilità di poter realizzare ulteriori infrastrutture che possano rispondere alle esigenze evidenziate potrà portare ad un miglioramento dei servizi erogati dai porti campani, anche in un'ottica di collegamento con le aree degli interporti di Nola e Marcianise: occorre un sistema integrato, in grado di generare un circolo virtuoso di cui beneficerebbe tutta l'industria e quindi l'economia. In questa ottica vanno considerate anche le risorse previste dal Pnrr per i porti e la logistica campana pari a circa 432 milioni di euro utili per la realizzazione di 13 progetti, includendo anche i temi della Zes, dell'ultimo miglio ferroviario e del potenziamento dei collegamenti intermodali».