



**Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Tirreno Centrale**

*Porto di Napoli  
Porto di Salerno  
Porto di Castellammare di Stabia*

ANNO 2017 | **N.6**  
ottobre 2017



## PORTI CAMPANI **INRETE**

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



**AUTOSTRADE DEL MARE:**  
Il piano di rilancio di **Ennio Cascetta**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli  
Porto di Salerno  
Porto di Castellammare di Stabia



## L'INTERVISTA

ENNIO CASCETTA

### **AUTOSTRADE DEL MARE: IL PIANO DI RILANCIO DI ENNIO CASCETTA**

L'Amministratore Unico di RAM spiega strategie e obiettivi

di **Emilia Leonetti**

*Il numero di ottobre si apre con un'ampia intervista di Emilia Leonetti al Professor Ennio Cascetta, Amministratore Unico di RAM e Presidente di MN di Napoli. A seguire un intervento del Presidente Pietro Spirito sulle principali novità che si aprono per i porti di Napoli e Salerno con l'attuazione delle ZES. In basso un breve articolo sulla riorganizzazione degli uffici dell'area istituzionale/demanio dell'AdSP di Napoli. Chiudono il numero una scheda sui lavori in corso nel porto di Salerno e sulla gara di Castellammare di Stabia per la realizzazione di nuovi chioschi sul lungomare.*

**1) Ripartono le Autostrade del Mare. Credo sia il caso di affermarlo. Con la sua nomina a Amministratore Unico cosa cambierà nella gestione di RAM? Quali sono a breve le azioni che intende promuovere per rilanciare il trasporto delle merci via mare?**

Innanzitutto RAM amplierà le sue funzioni ed il suo raggio d'azione. Accanto alle ormai consolidate funzioni istituzionali di supporto al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT) e di sviluppo di partenariati e di progetti a valere sulla programmazione europea, se ne vanno ad aggiungere altre, inquadrate nel nuovo assetto pianificatorio che il MIT ha varato sotto la guida del Ministro Delrio. Fino ad oggi, infatti, l'attività di RAM a supporto delle Direzioni Generali e della Struttura Tecnica di Missione (STM) del MIT ha riguardato prevalentemente la gestione degli incentivi per l'Intermodalità (Marebonus e Ferrobonus) e, più

in generale, supporto ed assistenza nell'ambito delle attività di pianificazione ed attuazione dei trasporti e della logistica. Ora l'attività di RAM si inserirà a supporto del processo di pianificazione previsto nell'ambito del Nuovo Codice degli Appalti (DL 50/2016) e la cui visione generale è ben sintetizzata nell'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2016 (Connettere l'Italia), di concerto con le strutture istituzionali del MIT preposte a questo obiettivo. Inoltre RAM sarà chiamata a svolgere un ruolo nella progressiva attuazione della nuova Governance portuale che, rispetto al passato, presuppone un coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) ed una condivisione delle principali scelte ed indirizzi, molto maggiore rispetto a quanto fatto in passato dalle Autorità Portuali. In particolare, la riforma varata con il DL 169/2016, prevede l'istituzione di una Conferenza Nazionale di



Coordinamento delle AdSP, con il compito, tra l'altro, di coordinare ed armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali. Ebbene, una nuova e fondamentale funzione sarà proprio quella di supportare la Conferenza fornendole degli strumenti di valutazione oggettivi condivisi, nonché una visione di sistema degli scenari della portualità italiana. Per far ciò sarà innanzitutto necessario colmare una lacuna storica della logistica italiana, ossia la carenza di una raccolta dati completa, aggiornata, omogenea nei contenuti e nelle modalità. Si tratta dunque di strutturare un osservatorio che ne garantisca la disponibilità e, al contempo, sia in grado di elaborare questa mole informativa definendo le possibili traiettorie evolutive del sistema logistico-portuale, così da caratterizzare gli scenari possibili su cui la conferenza dovrà calibrare le proprie scelte e decisioni.

**2) RAM nasce per favorire la rete di collegamenti marittimi a corto raggio. Il Corridoio Mediterraneo è uno dei percorsi da sviluppare e l'AdSP del Mar Tirreno centrale è parte interessata. Quali sono i piani? Gli investimenti?**

Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo costituisce uno dei maggiori assi di collegamento multimodale Nord-Sud in ambito Euro-Mediterraneo, sia in termini di lunghezza che di rilevanza delle aree servite. Per quanto concerne i Piani, con il Regolamento UE 1315/2013 si è finalmente giunti alla definizione di un obiettivo realizzativo comune a livello europeo, ossia il completamento di tutta la rete Centrale (network) entro il 2030. Lo stesso Regolamento ha altresì definito i requisiti che le infrastrutture appartenenti alla rete Core dovranno possedere. Questo consente di avere un quadro pianificatorio chiaro, in cui i progetti da realizzare sono finalizzati o alla realizzazione dei collegamenti mancanti (come ad esempio nel caso della linea ferroviaria ad alta capacità "Napoli-Bari") o all'adeguamento prestazionale dell'infrastruttura esistente rendendola conforme agli standard europei (come ad esempio i lavori di adeguamento di sagoma e modulo treno agli standard rispettivamente, P400 e 750 metri).

Il Piano prevede investimenti ingenti: basti pensare che la sola realizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari prevede un investimento complessivo di 6,1 miliardi di Euro. Inoltre, grazie alla scelta strategica

della cosiddetta "Cura del Ferro", il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso di investire massicciamente sulla rete ferroviaria, cosicché la programmazione al 2026 prevede circa 200 miliardi di investimenti che, di fatto, consentiranno di anticipare il raggiungimento dell'obiettivo europeo. A conferma di ciò, nello schema di Contratto di Programma 2017-2021 da stilare con il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (Rete Ferroviaria Italiana – RFI), e rispetto al quale il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha già espresso parere favorevole, risultano già finanziati investimenti per quasi 66 miliardi di Euro, di cui circa 13 miliardi di nuovi finanziamenti.

**3) Restando sull'AdSP del Mar Tirreno centrale, quali sono, a suo parere, le trasformazioni infrastrutturali indispensabili per sfruttare la posizione centrale di Napoli e Salerno rispetto al bacino del Mediterraneo?**

Coerentemente con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) e con la definizione dei fabbisogni infrastrutturali inserita nell'allegato al DEF 2017, il focus strategico va posto sull'accessibilità dei due scali, sia marittima, sia terrestre, con particolare attenzione allo sviluppo delle opzioni intermodali.

Ciò significa che le trasformazioni infrastrutturali necessarie ai porti campani e, più in generale, ai porti dell'Italia centro-meridionale, più che all'incremento di capacità devono essere finalizzate ad eliminare vincoli di accesso anacronistici, o a rendere l'operatività più efficiente.

Fondali adeguati, banchine e piazzali dal lay-out efficiente, connessioni di ultimo miglio senza discontinuità o bottlenecks, sono condizioni imprescindibili affinché i porti di Napoli e Salerno possano consolidare ed ampliare la loro catchment area, sfruttando in pieno anche gli ingenti investimenti sulla rete ferroviaria, di cui si diceva in precedenza. In tal senso risulta strategico il completamento dei dragaggi programmati a Napoli ed a Salerno, così come la Darsena di Levante e gli interventi riguardanti terminali e connessioni ferroviarie a Napoli e l'accessibilità stradale a Salerno (Salerno Porta Ovest).

Non va, infine, dimenticata la importante funzione di Napoli per il traffico passeggeri, dove si pone il tema del Terminal e del waterfront cittadino.



**Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Tirreno Centrale**

Porto di Napoli  
Porto di Salerno  
Porto di Castellammare di Stabia



## L'INTERVISTA

**4) Il tema che credo stia a cuore a Lei, come al Presidente Pietro Spirito, è attuare la riforma che colloca i porti come uno dei principali nodi di un sistema integrato di trasporto "mare-ferro-gomma". Il processo ora è avviato con la nascita delle Autorità di Sistema Portuale. Si tratta di costruire il sistema, collegando i porti agli interporti via ferro, oltre che via gomma. E' solo una questione di adeguamento infrastrutturale o ci vuole altro?**

Nel caso campano il deficit infrastrutturale è sicuramente determinante. A Salerno, di fatto, manca il collegamento ferroviario, ed a Napoli è estremamente inefficiente, sia per la configurazione dei binari di carico/scarico in porto, sia per il collegamento con la stazione di Napoli Traccia, caratterizzato dalla presenza di un passaggio a livello manuale sulla viabilità cittadina principale e da binari di presa/consegna di lunghezza inadeguata. Tuttavia l'adeguamento infrastrutturale, sebbene necessario, non è di per se sufficiente per realizzare un sistema integrato. D'altra parte già una decina di anni fa, quando ero Assessore Regionale ai Trasporti, riuscimmo ad erogare un ingente incentivo per gli shuttle ferroviari di collegamento tra porti e interporti, incentivo che ripagava ampiamente le inefficienze dovute alle carenze infrastrutturali, eppure i servizi shuttle non ebbero i risultati sperati perché non si riuscirono ad attivare le giuste sinergie tra gli operatori. Il sistema, affinché possa funzionare, non può prescindere da una reale condivisione di obiettivi e strategie ed un'ampia convergenza sulle misure attuative da parte di tutti i principali attori coinvolti: terminalisti portuali, terminalisti interportuali, compagnie di navigazione, spedizionieri, Imprese Ferroviarie, oltre, ovviamente, ad AdSP ed Interporti. Con tale premessa, oltre all'adeguamento infrastrutturale, ugualmente importante può risultare la realizzazione di connessioni immateriali: iniziative come l'implementazione dei Fast Corridor doganali o l'integrazione di moderni Port Community System e degli equivalenti sistemi informatici per gli interporti, integrandoli tutti nell'ambito della Piattaforma Logistica Nazionale, sulla cui implementazione l'Italia tanto sta investendo, può avere un impatto addirittura superiore in termini di recupero di competitività ed efficienza. Ma ripeto, l'elemento più importante per

garantire il successo di questi interventi è la reale e profonda condivisione con i principali attori del sistema logistico locale.

**5) Uno degli elementi su cui da tempo si discute è quello delle procedure estremamente farraginose e che rallentano i programmi, prima di tutto quelli finanziati. Mi riferisco in particolare ai piani di dragaggio per i porti "SIN" e ai ricorsi successivi alle aggiudicazioni di gare che bloccano i lavori. La riforma in che modo innova sul tema delle procedure e quello che è previsto è sufficiente?**

La semplificazione delle procedure è uno dei dieci obiettivi/azioni individuate dal PSNPL su cui concentrare le azioni e, in effetti, nel corso del 2016 è stato varato un pacchetto di interventi finalizzato alla semplificazione dei dragaggi. Si tratta di due regolamenti ed una modifica normativa. Per quanto riguarda i regolamenti, il primo tratta le modalità di dragaggio nelle aree che ricadono all'interno dei SIN, i Siti di Interesse Nazionale, mentre il secondo disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree SIN, le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immissione in mare dei materiali di escavo. L'introduzione è troppo recente per poterne valutare a pieno l'efficacia, tuttavia mi pare inconfutabile che un grosso passo avanti è stato compiuto. Naturalmente tutto è migliorabile e, nella fattispecie credo che ulteriori vantaggi potranno derivare da una condivisione a livello centrale di talune informazioni: penso ad esempio ad una mappatura nazionale delle aree di immersione/deposito dei materiali dragati o alla puntualizzazione o precisazione di modalità attuative che ancora possono lasciare dubbi o margini di interpretazione troppo ampi. Va però tenuto conto che se la sostenibilità ambientale e la tutela del territorio sono i capisaldi della nostra pianificazione territoriale, ed è giusto che lo siano, vi saranno sempre degli extra-costi ed extra-tempi o, più in generale, delle extra-risorse da dedicare loro, ed anche i dragaggi non possono e non devono sottrarsi a ciò.

**6) Prof. Cascetta, tutti gli studi concordano su un punto: il 20-25% del traffico mondiale della merce**



**passa per il Mediterraneo. I nostri concorrenti sono i porti del Pireo, di Tangeri, i porti spagnoli. Siamo in grado di accettare la sfida?**

Prima ancora che guardare alla competizione con i porti esteri, la nostra portualità deve attrezzarsi per servire al meglio il sistema distributivo ed economico-produttivo nazionale. In particolare, il sistema portuale campano ha nell'Italia centro-meridionale il suo bacino di riferimento e la prima sfida, dunque, è quella di riuscire a costruire un sistema portuale e logistico in grado di accompagnare e supportare lo sviluppo economico e produttivo di quest'area, ossia di servire efficientemente i flussi che vi hanno origine o destinazione. Se intendiamo invece competere con il Pireo o con Tangeri o con altri porti Mediterranei per accaparrarci quote di traffici di transhipment credo che siamo fuori strada. Allo stesso modo ritengo che gli scenari di competizione per i traffici dell'Europa centrale e orientale in Italia siano fisiologicamente appannaggio dei porti del Nord Tirreno e del Nord Adriatico e quindi con prospettive limitate per i porti del Centro e Sud. Differenti e ricchi di nuove opportunità sono, invece, gli scenari legati alla implementazione delle Zone Economiche Speciali nelle aree meridionali. Anche in questo caso non credo debbano necessariamente intravedersi ingenti incrementi di volumi, quanto piuttosto, la capacità del territorio, e con esso del sistema logistico-portuale, di ritagliarsi un ruolo ed uno spazio per specifiche aree di mercato, in grado di generare un elevato valore aggiunto e di contribuire alla occupazione e allo sviluppo del territorio. In questo

senso credo che ci stiamo muovendo nella direzione giusta per competere a livello globale, ben sapendo che la strada da percorrere è lunga e che agire solo sul sistema logistico non basta. Vorrei infine ricordare che correntemente con il PNSPL il ruolo economico dei porti italiani non può, e non deve limitarsi al pur fondamentale traffico merci. Le Autostrade del Mare, ossia i collegamenti RO-RO, il traffico crocieristico e passeggeri, l'industria cantieristica, il mercato energetico sono molto importanti in generale, e in particolare per porti multipurpose come Napoli e Salerno.

**7) Mi preme chiudere la nostra intervista con una domanda su Napoli e sulla nuova linea della metropolitana: la Linea 1. La fermata di piazza Municipio quando sarà aperta? E' importante perché sarà collegata con un sottopasso alla Stazione Marittima e favorirà l'integrazione porto-città.**

La stazione Municipio è già in esercizio da oltre 2 anni e le ulteriori uscite/ingressi saranno aperte a mano a mano che i lavori proseguiranno fino ad attivare il collegamento pedonale con la stazione marittima che sottopassa la via marina.

Il progetto degli architetti portoghesi Alvaro Siza e Souto de Moura è molto bello, sarà ultimato entro l'estate del 2019 e costituirà tra l'altro il completamento della integrazione tra la città ed il suo porto, con una stazione dove architettura, arte e archeologia si fonderanno in modo esemplare.

