

Economia del mare, i player puntano su Napoli: porto grande hub di sviluppo

LO SCENARIO

Antonino Pane

Investite nel porto di Napoli. Le potenzialità di sviluppo di questo scalo sono straordinarie. La darsena di levante è in via di ultimazione. Il trasferimento dei terminal container nella nuova infrastruttura, daranno molto più spazio ai traghetti i quali, a loro volta, cederanno gli attuali spazi al turismo, alle crociere, alle vie del mare. Insomma dopo venti anni di attesa, la prospettiva di avere finalmente un nuovo spazio grande come quattro campi di calcio, la diga foranea più lunga di 270 metri, i fondali più profondi, mette in moto un circuito virtuoso straordinario per produrre. Il resto lo fa la posizione dello scalo al centro del Mediterraneo, la possibilità di avere ampi retroporti negli interporti di Nola e Maritanise. Nel salone della Stazione Marittima tutti gli operatori del porto, convocati dal *Secolo XIX* nell'ambito del tour attraverso i principali porti italiani, hanno avuto l'opportunità di valutare il grande lavoro fatto riconoscendo alla governance guidata da Andrea Annunziata un'azione di puntolo inesauribile per portare a termine i progetti del Pnrr. E lo stesso Annunziata ha chiosato come «pretestuose e interessate» le ultime dei sindacati sulla necessità di «cambiare passo». «Abbiamo fatto e stiamo facendo tanto. Chi non vede - ha sottolineato il commissario An-

nunziata - ha interessi diversi che vuole difendere».

I COMPARTI

Dopo i saluti di Tomaso Cognolato, presidente di Assiterminal e del terminal Napoli, è stato Leonardo Massa, vice presidente Sud Europa di Msc Crociere ha dare la prima spinta: «C'è tanta voglia di Napoli. Quest'anno, grazie soprattutto a Msc Crociere che ha posizionato 4 navi a settimana, si supereranno due milioni di passeggeri». E poi, il futuro. «Grazie agli aeroporti, grazie collegamenti della metropolitana, ai treni veloci Napoli sta diventando sempre più hub per le crociere. I turisti non solo di passaggio ma imbarcano e sbarcano a Napoli con ricadute in tutto l'apparato ricettivo della città perché quasi nessuno rinuncia ad anticipare un soggiorno prima della partenza della crociera o posticipare con qualche altro giorno di vacanza». Solo turismo? No, anche traffici. Pasquale Legora De Feo, presidente di Uniport e dei terminal Coteco e Soteco, plaude all'azione del governo che finalmente ha messo la blue economy al centro della politica nazionale. «Questo ha fatto sì che sui porti si è investito - ha detto Legira De Feo - e

**SERVIZI, INFRASTRUTTURE
TURISMO E FLUSSI
COMMERCIALI: IL PESO
DELLA BLUE ECONOMY
NELLA COMPETITIVITÀ
DEL SISTEMA ITALIA**

ora siamo pronti con la nuova darsena di levante ad assumere quella caratura internazionale grazie all'integrazione di tutte le modalità di trasporto». Servizi, velocità, risposte certe. Gaetano Artimagnella, presidente degli Agenti Marittimi e Domenico De Crescenzo presidente di Corrieri, spedizionieri e autotrasportatori hanno evidenziato come le nuove strutture devono coincidere con la sburocratizzazione. Le merci devono viaggiare veloci e le navi devono fermarsi pochissimo questi sono gli eventi del successo. Poi la straordinaria crescita della cantieristica e l'appello lanciato da Anna Ummarino, presidente de La Nuova Meccanica Navale, per corsi di formazione sempre più calibrate sulle esigenze delle imprese. Appello subito raccolto dal comandante Salvatore Cafiero a nome dell'Accademia Marittima Meridionale Its Mare, che organizza corsi per formare giovani pronti per lavorare in vari settori dello Shipping. «A Piano di Sorrento - ha annunciato - avremo una nuova sede proprio per preparare le nuove leve da impiegare nella Blue Economy». Temi, questi, ripresi dall'assessore alle politiche giovanili del Comune, Chiara Marciani. Non sono mancati, naturalmente, interessanti spunti di confronto nel panel moderato dal giornalista Simone Gallotti. Incalzato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha finito per ammettere che ci vuole un Decreto Mare per salvare la bandiera italiana. «Basta lun-

gaggini, ora bisogna agire. I nostri imprenditori devono poter competere ad armi pari. In Italia abbiamo i gruppi terminalistici più importanti al mondo. Hanno bisogno di risposte rapide, di certezze». Fabrizio Vettosi, consigliere di Confitarma, è sceso ancora più nel particolare, mostrando i numeri del caos legislativo che regna sovrano sullo shipping in Italia. L'armatore che sceglie la bandiera maltese, nell'immaginario collettivo lo fa per la fiscalità. Non è vero. Lo fa perché a Malta ottiene un documento in dieci minuti contro i dieci mesi che occorrono in Italia. Questa è la realtà. E su questi temi, «a cominciare dall'assurda tasso regionale sulle concessioni che la Regione Campania pretende» è intervenuto presidente nazionale di Confrtrasporto, Pasquale Russo. «La riforma della legge sui porti è necessaria per avere un coordinamento nazionale per mettere i nostri porti in condizione di competere. Ma non c'è nulla da inventare, basta fare questo che è stato fatto per l'Anac nel settore aereo». E l'Ets? Chi pagherà la tassa sulla transizione ambientale? Matteo Catani, ceo di Gnv è stato chiarissimo: ricadrà sugli utilizzatori finali. Il trasporto via mare va inteso come una infrastruttura. L'impatto economico di Gnv è di circa 8 miliardi di euro all'anno. La «conoscenza» è stata invocata da Pino Musolino, ceo di Alilauro. «Molti parlano, pochi sanno quello che dicono quando si affrontano, ad esempio, questioni ambientali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

