

Nola 20 gennaio 2010

Nasce NA.P.L.E.S

Di Luciano Dassatti*

Il Porto di Napoli, nella sua specificità, presenta limiti e prospettive di sviluppo.

I limiti sono costituiti dalle due “ ali”: il Molo San Vincenzo, che comunque ha sue prospettive di razionalizzazione, ed il porto turistico di Porto Fiorito. Entrambe appaiono barriere al possibile sviluppo territoriale del porto.

Le possibilità di sviluppo vanno quindi ricercate altrove.

Esiste l’impellente necessità di sviluppare le migliori sintesi, per modificare, razionalizzare, organizzare spazi e funzioni del porto, migliorare i servizi, individuare e attuare sistemi organizzativi e di logistica integrata, per dare respiro operativo al porto, in un sistema allargato ed essere pronti alle nuove sfide del mercato, tenendo conto anche di tante criticità, che la Banca d’Italia non manca di portare in evidenza.

Vanno individuati quindi ambiti territoriali, quali vere e proprie retro banchine portuali, in una logica di funzione portuale estesa, governando i conseguenti impatti.

Ma non solo: bisogna considerare, tra l’altro, che la logica di espansione funzionale del porto, oltre il proprio stretto ambito territoriale, genera impatti sulla sicurezza doganale, in ambito burocratico-organizzativo per rendere il servizio atteso, e nel campo operativo informatico, come significativamente individuati dall’Agenzia regionale delle Dogane, con la quale si è sviluppata l’analisi delle criticità e delle migliori risposte concrete.

Na.P.L.E.S. (Naples Port Logistics Extended System) sintetizza la risposta strategica individuata.

I dati del traffico containers stanno registrando un trend positivo per il porto di Napoli: non solo, quindi, consolidamento dei risultati raggiunti,

ma crescita in un contesto nazionale (e non solo) caratterizzato da perdite significative.

Il risultato positivo, sostanzialmente ascrivibile alle capacità degli operatori portuali, deve essere accompagnato da una azione di *governance* della Autorità Portuale, insieme ai soggetti pubblici istituzionali del territorio, in un colloquio assiduo, attento e sollecito, in un gioco di squadra e di intelligenze, pur nella distinzione e rispetto, ciascuno del proprio ruolo.

In sintesi, “Napoli per Napoli”.

O, se vogliamo essere drammatici, “ solo Napoli può salvare Napoli “ (La Repubblica 6 gennaio 2010).

Quella Napoli fatta di intelligenza avanzata, capace di intuire e di vedere oltre l’orizzonte,così da creare difficoltà a chi viene da fuori, come me, e ti costringe a rincorrere, per adeguarti ed essere, in qualche modo, di supporto ed all’altezza.

L’Autorità Portuale ha ben chiaro l’obiettivo di cogliere le opportunità, che gli scenari internazionali offrono, e cerca di dare risposte.

Intende utilizzare appieno le potenzialità esistenti dello scalo, trovando, come sta facendo, nuove soluzioni infrastrutturali (costruzione della darsena di Levante ed il prossimo mirato dragaggio portuale) e logistiche intermodali (firma del protocollo di intesa).

Così si creano quelle opportunità, per l’affermazione delle migliori performances delle imprese, nell’attrarre nuovi flussi di traffici, in un’ottica sempre più ampia di “sistema portuale”.

Alla base dell’intermodalità, infatti, ci sono due tipologie di logiche: da una parte quella politica; dall’altra, quella più strettamente economica.

Ciò significa che il protocollo di intesa, per se stesso e da solo, non consente di realizzare un migliore, efficiente sistema portuale, ma gli

effetti positivi dello stesso possono cogliersi solo se seguito dalle necessarie intese operative e commerciali tra gli operatori.

Non va sottaciuto un risultato importante: quello di dare attuazione alle indicazioni politiche del territorio individuate dalla Regione (nella sua articolazione dell'Assessorato ai Trasporti) per il miglioramento della intermodalità del trasporto, nelle distinte componenti dei collegamenti stradali e ferroviari.

L'Autorità Portuale ha affrontato, da tempo, le criticità esistenti, partecipando alle Società LOGICA, che opera nel campo della promozione del sistema campano delle merci e FERPORT, attiva, nella manovra e trazione ferroviaria, tra il porto di Napoli e la stazione di Napoli Traccia.

Proprio LOGICA, ha realizzato uno studio sullo sviluppo del traffico container nella Regione, in uno scenario di ampio respiro, proiettato al 2020, i cui risultati hanno costituito la premessa della iniziativa odierna.

Credo dunque, per l'intesa che oggi sigliamo con la Regione e con l'Interporto Campano, si possa parlare di una sorta di rivoluzione moderna, in grado di trasformarsi; un precedente per la portualità nazionale, chiamata dalla crisi (ma anche dal mutamento nella geografia e della metodologia dei traffici e dell'interscambio) a un vero e proprio cambio di pelle.

L'alleanza funzionale e operativa , con la Regione e con l'Interporto, è un primo passo sulla strada di una riscrittura di metodologie, comportamenti, governance.

Qui in Campania, si realizza una piattaforma logistica integrata, in grado di interagire, in sintesi, con il tessuto produttivo ed economico regionale e di provocare, in termini di recupero di efficienza, un vero e proprio effetto domino.

Il porto di Napoli, proprio per la sua capacità imprenditoriale, ambisce a confermare il ruolo, che è naturalmente suo, di principale porta di

accesso del bacino meridionale, alle rotte del commercio internazionale.

La rapida trasformazione in atto, nel mercato containers, schiude a Napoli importanti prospettive di ripresa dei traffici, e tale fenomeno porta a favorire, a discapito dei transshipment hub, i “regional ports”, in un mercato dedicato, di produzione e consumo.

Tali prospettive possono essere sfruttate solo imprimendo una svolta e facendo dell’Autorità portuale un elemento di regia e coordinamento dell’intera filiera logistica, nell’ambito del proprio assetto territoriale vasto.

Noi abbattiamo oggi il muro, non solo fisico, ma anche psicologico, di separazione del porto dal suo retroterra produttivo, economico e distributivo, al quale assicura un regolare flusso di merci.

Con l’alleanza fra porto e interporto si afferma per la prima volta, in fatti concreti, il concetto di sistema portuale, o di retro porto, o di banchina estesa (ciascuno scelga la sua opzione); un porto che inizia dove la merce viene sbarcata e finisce dove essa viene concretamente smistata sul mercato.

Qui nasce un “sistema logistico integrato” fra una grande realtà portuale e una struttura interportuale modernissima ed efficiente, aderendo al progetto strategico di una visione di ampio respiro della Regione, reso possibile dalla politica di settore.

Stiamo assistendo oggi ad un ampliamento del porto, le cui banchine si allungano sulla traccia del servizio ferroviario - shuttle, finanziato dalla Regione, sino a Nola, ovvero sino ad uno dei polmoni dell’economia logistica del Mezzogiorno e dell’intero paese. Con questa iniziativa, il porto si avvicina anche alle 1000 aziende del Distretto Interporto-CIS di Nola.

Non è mia abitudine anticipare gli effetti di qualsivoglia operazione o scelta, anche se, nella prospettiva strategica, si possono intuire molti punti virtuosi di caduta, tra i quali:

- L'accelerazione delle procedure di movimentazione delle merci e dei containers ,
- L'ottimizzazione nell'uso delle infrastrutture portuali e retro portuali,
- La valorizzazione degli assets e quindi degli investimenti pubblici, sia in porto, sia nell'Interporto di Nola,
- La realizzazione del sogno di una crescita e di una mobilità sostenibili.

E chiunque viva a Napoli, sa quanto bisogno ve ne sia.

La sintesi con Nola, benedicente la Regione, è un investimento sul futuro dello scalo, ma anche dell'intera regione, quale tessuto di imprese e famiglie che in questa regione lavorano, operano, vivono e possono prosperare.

Questo è dunque l'obiettivo prefissato: ma la firma del protocollo costituisce solo il momento di partenza e non certo quello di arrivo.

Lo vedo come laboratorio, in continuo aggiornamento e perfezionamento.

Dunque, a te, Napoli.

Presidente Autorità Portuale di Napoli