

L'intervento

## Il declino del porto in una città senza waterfront

CARLO GASPARRINI

Il 5 novembre 2010 il Comitato Portuale decise di sciogliere la società Nausicaa che aveva come *mission* la **riqualificazione** del waterfront storico, dalla Darsena Acton all'Immacolatella. La mia interpretazione delle ragioni che portarono a quella scelta le spiegai in un articolo su queste pagine dell'11 novembre 2010. Mi fu risposto che lo scioglimento di quella società serviva in realtà a liberare energie e dare impulso all'attuazione di quell'intervento di **riqualificazione**.

SEGUE A PAGINA X

## IL DECLINO DEL PORTO

CARLO GASPARRINI

# M

(segue dalla prima di cronaca)

a a quasi 4 anni di distanza è difficile affermare che la *governance* traballante (per usare un eufemismo) del Porto di Napoli abbia brillato in accelerazione dei tempi di realizzazione di qualsiasi intervento. È un fatto che il progetto risultato vincitore del concorso internazionale è ancora fermo e non sono previsti tempi certi per la sua realizzazione.

Questa situazione è il segnale di un problema ben più ampio e cioè l'assoluta assenza di una visione strategica che sta portando a un inesorabile declino dello scalo partenopeo, come testimoniano impietosamente i dati del 2013, con un sensibile calo non solo dei traghetti e delle crociere ma anche e soprattutto del movimento container rispetto al 2012. Mentre questo movimento a livello nazionale è aumentato del 5 per cento, quello del porto di Napoli si è contratto del 13, portandolo a un livello inferiore a quello di Livorno e di poco superiore a quello di Trieste. Tutto questo mentre, nonostante la crisi, il movimento merci in container attraverso il canale di Suez è aumentato, seppur di poco. La recente notizia dell'abbandono di Cosco, il colosso asiatico del *global shipping* e della logistica, rischia di produrre un'ulteriore accelerazione di questo declino. La situazione è aggravata da una competizione nell'area mediterranea dove altri porti, dall'Egitto alla Spagna, dalle coste balcaniche dell'Adriatico alla Grecia e alla Turchia, hanno saputo fare in tempo gli investimenti necessari per intercettare le rotte delle merci e rispondere così alle aspettative del trasporto e della logistica internazionali.

Anche altri segnali confermano una situazione di crisi. Il piano regolatore portuale è stato bocciato nel marzo del 2013 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici mettendo a rischio il finanziamento Fesr 2007-2013 per il cosiddetto Grande Progetto "Sistema inte-

grato portuale di Napoli". Questo Progetto peraltro è in una pericolosa fase di stallo perché a oggi non è stata bandita alcuna gara d'appalto ed è tecnicamente impossibile rispettare la data del 31 dicembre 2015 prevista dalle procedure europee di realizzazione e rendicontazione delle opere. *Dulcis in fundo*, da un anno c'è un commissario a gestire l'Autorità Portuale e si prevede purtroppo un prolungamento non breve di questa fase di transizione. Forse quindi le preoccupazioni che avanzavo sui conflitti e sui corporativismi dei diversi soggetti presenti nel porto che paralizzano la sua *governance*, riducendola a una modesta gestione ordinaria di interessi particolari senza alcuna prospettiva di ampio respiro, avevano qualche fondamento.

Se entriamo nel merito delle previsioni del "Grande Progetto" queste preoccupazioni si rafforzano. Faccio solo due considerazioni. La prima riguarda proprio il waterfront storico. Ci si sarebbe aspettato che, dopo lo scioglimento di Nausicaa, l'Autorità Portuale desse un potente impulso all'attuazione di quel progetto inserendolo proprio nei fondi Fesr. E invece no. Sono stati richiesti fondi per realizzare parcheggi interrati e interventi edilizi nell'area portuale storica ma non per realizzare il nuovo assetto spaziale e funzionale che fu condiviso tra Autorità Portuale, Comune e Sovrintendenza, e che consentirebbe un raccordo organico con la splendida stazione della metropolitana di piazza Municipio di Alvaro Siza e Souto de Moura in corso di ultimazione.

La seconda considerazione riguarda la debolezza della stessa impostazione strategica del "Grande Progetto", inadeguato a dare risposte organiche per un rilancio duraturo. L'arretratezza strutturale del porto infatti è sicuramente legata alla sua accessibilità e alla difficoltà di attracco per le nuove supernavi porta-container, soprattutto per motivi di limitato pescaggio e di inadeguatezza delle banchine; ma anche alla debolezza delle connessioni infrastrutturali con i porti regionali, nazionali e transnazionali, a partire da quelle su ferro, e all'inesistenza di un retroporto con strutture interportuali dimensionalmente adeguate agli standard della logistica a livello internazionale. Fattori questi che sono anch'essi alla base del calo di

interesse da parte dei grandi operatori economici.  
L'occasione offerta dall'adiacente Grande Progetto "Riqualificazione Urbana Napoli Est" (finanziato anch'esso con fondi Fesr), attraverso l'eliminazione del conflitto ferrovia/strada lungo il binario del "Traccia", avrebbe richiesto scelte più attente e lungimiranti volte a potenziare e qualificare le naturali connessioni e sinergie con l'Interporto di Nola e il suo sviluppo, per determinare le condizioni di un'attrattività infrastrutturale e gestionale capace di dare il ne-

cessario impulso allo sviluppo della logistica e della lavorazione delle merci in arrivo e in partenza. Né più né meno di quanto hanno capito tutti i grandi porti europei a partire dal Nord Europa, producendo ricadute economiche rilevanti per le città e il loro sistema manifatturiero. Ma tutto questo richiederebbe una visione strategica e una *governance* capaci di andare al di là del recinto portuale e di fare i conti con la Città Metropolitana, dentro un'Agenda Urbana italiana in grado di dare finalmente uno spazio adeguato alle esigenze della portualità.

