



17/07/2014

Napoli ed il porto, ma la città lo vede il mare?

Ci vuole una terra
per vedere il mare

(Nostro Servizio). E' stato presentato presso l'Unione degli industriali il primo rapporto "Giorgio Rota" su Napoli, redatto da Studi e

Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), centro Einaudi e la stessa Unione industriali di Napoli. Dallo studio, dal titolo "Ci vuole una terra per vedere il mare", risulta che Napoli è la 3° città italiana per Pil dopo Milano e Roma e la 26° in Europa (su 115).

Il Pil napoletano è pari a 61,8 miliardi di dollari, superiore alla Slovenia e paragonabile a Praga, Helsinki, Copenaghen e Zurigo. Queste le note positive. Napoli però è anche la 5° città europea per crescita del tasso di disoccupazione durante la crisi con un tasso al 2013 pari al 25,8% (la disoccupazione giovanile è salita al 56,3%). Napoli, altro esempio, ha il numero di brevetti tra i più bassi dell'Unione Europea, 10,8 brevetti per 1 milione di abitanti, ed è al di sotto della media italiana (70). Secondo il report restano strategiche le aree di Bagnoli e Napoli Est per il rilancio produttivo ed economico dell'area. E ci fermiamo qui perché il quadro è molto complesso e va dall'arte, al turismo, dalla viabilità alle tecnologie. La relazione è stata introdotta dal presidente dell'Unione Ambrogio Prezioso, con l'esposizione della ricerca da parte del direttore SRM Massimo Deandreis e dai ricercatori Alessandro Panaro e Salvio Capasso. Sono intervenuti, tra gli altri, Antonio Del Mese, direttore area Affari giuridici e contrattuali dell'Autorità portuale di Napoli; Ennio Forte, ordinario di Economia dei Trasporti della Federico II di Napoli; Andrea Mastellone, presidente degli agenti marittimi di Napoli Assoagenti.

Il ruolo del porto di Napoli

Il porto di Napoli deve essere al centro delle politiche di sviluppo della città sia come strumento del commercio internazionale che come canale per il turismo. Argomento che è stato sufficientemente trattato nel corso del dibattito. «Lo studio ha considerato tre temi -ha spiegato Panaro- territori, progetti e risorse. Ne abbiamo discusso con Autorità del porto, Acen e Unione industriali. Le opportunità sono Bagnoli, Napoli Est, Pompei e porto di Napoli». Dal punto di vista delle risorse oggi si guarda ai Pon 2014-2020 che destinano alla Campania 6,3 miliardi.

Del Mese, citando alcuni recenti articoli ha puntato dritto sulla «confusione tra politica e gestione». «Non si parla mai di competenze -ha detto- ma solo di apparentamenti politici». E poi, tra pubblico e privato c'è una lontananza micidiale. «Il pubblico sembra il diavolo quando ricorre a verifiche su produttività, piani d'impresa, eccetera». Quindi i conflitti d'interesse nell'ambito dei comitati portuali che, secondo Del Mese, «a Napoli hanno pesato molto sulla questione del waterfront».

Per Forte è di grande valenza il faro acceso da Bruxelles sui porti del Nord Europa con l'avvio di una procedura d'infrazione sui porti di Olanda e Belgio che concedono facilitazioni fiscali e doganali concorrenziali rispetto ad altri paesi soprattutto del Mediterraneo. Una risposta indiretta alla ricerca di Srm che evidenziava come risulti più facilmente sdoganare in Nord Europa (in media 11 giorni per un container) contro i 19 giorni di media italiana. La problematica dei dragaggi è stata discussa sia dallo stesso Forte («bisogna affrontare la problematica dei Sin- Siti d'interesse nazionale, ed avere il coraggio di delegiferare su norme troppo pesanti e ostative che richiedono anni per soli interventi di natura ordinaria») e Mastellone che ha invocato «una cabina di regia che indirizzi i progetti per il porto». «E' possibile -è la domanda del presidente degli agenti- prevedere un traffico di tre milioni di teu a Napoli, con la realizzazione della darsena di levante, adesso sono poco più di 350mila teu, se non si mettono in cantiere incentivi, per esempio una zona franca, industriale/logistica, ed altre facilitazioni?».