

## L'analisi

# Il sistema portuale campano vola cinque mosse per la leadership

La necessità di rendere più efficace l'integrazione con il contesto territoriale

«Portualità 5.0» è questa la nuova chiave interpretativa che **SRM** sta disegnando e che presenterà nel prossimo Rapporto Annuale che sarà presentato il 5 giugno; un porto moderno deve essere un passo avanti all'industria poiché deve servirla adeguatamente e con efficienza. Da questo nasce il nuovo dogma denominato proprio 5.0 perché ormai sono cinque le ruote della macchina portuale. La prima è rappresentata dalla capacità che lo scalo deve avere per far crescere le imprese; attraverso l'efficienza infatti esso deve saper garantire rapidità ai processi di internazionalizzazione, permettere alle navi di raggiungere destinazioni in tempi brevi fornendo servizi di prim'ordine e quindi diventare il motore dell'import-export di un Paese. La seconda ruota è la capacità di stimolare la generazione e lo start-up delle imprese; i modelli portuali, specie quelli nord-europei, vanno sempre più disegnando scali che favoriscono non solo la crescita delle imprese in termini di business ma anche la vera e propria creazione di aziende.

La terza è l'intermodalità. Insistere su questo punto può rappresentare la chiave di volta della nostra logistica.

La quarta ruota è la collaborazione tra Porto e mondo della ricerca economica; uno scalo moderno deve conoscere le dinamiche del traffico ed i fenomeni che lo circondano, non isolarsi e non cercare di attuare strategie slegate da quelle del sistema Paese.

La quinta è rappresentata dalla capacità che ora deve avere il porto di assumere il ruolo di driver del territorio; l'introduzione recente delle ZES-Zone Economiche Speciali nel nostro sistema normativo ha richiesto alla portualità lo sforzo di essere la colonna portante della connessione fondamentale che deve esservi tra industria e logistica.

In nuovi dati e le strategie della portualità campana per l'intero 2017 mostrano dati positivi e coerenti, seppur in parte, con il disegno precedentemente delineato e questo lascia ben sperare; una crescita importante del Ro-Ro pari al +7,4% sul 2016, per un totale di 13,8 milioni di tonnellate (13% del totale nazionale); un aumento dei contenitori +10,7% arrivati quasi a sfiorare il milione di Teus, ed un aumento delle merci in generale +5,4%. A questi vanno aggiunte nuove iniziative messe in campo su intermodalità e sviluppo di nuovi settori innovativi come il GNL (gas naturale liquefatto, ndr).

Ciò è importante per una regione che è fortemente dipendente dal mare per la sua proiezione internazionale; gli ultimi dati sull'import-export ma-

ritimo mostrano che la Campania nel 2017 ha scambiato su nave 9,5 miliardi di euro (lieve aumento del +2% sul 2016) pari al 52,4% del totale dell'interscambio regionale.

Ultimo elemento è rappresentato dal "Decreto Sud" che dà la possibilità di realizzare Zone Economiche Speciali in ambito portuale. Ciò renderà il porto ancor più responsabile dello sviluppo del territorio, rendendolo il vero collante, come da sempre auspicato dagli studi di **SRM**, tra industria e logistica.

Il sistema portuale campano, dunque, tiene e le sfide che saranno chiamati ad affrontare gli scali della regione sembrano essere molto stimolanti. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale non potrà che migliorare l'assetto competitivo ed il coordinamento dei porti. Permangono criticità connesse, ad esempio, ad un inefficiente utilizzo dei fondi comunitari per lo sviluppo delle infrastrutture ed alla presenza di vincoli burocratici ancora troppo pressanti in cui i nostri porti devono imbattersi che vanno risolte al più presto.

La filiera marittima, infatti, è il volano dell'economia e costituisce il propellente dell'internazionalizzazione per le nostre imprese che hanno sempre più bisogno di efficacia ed efficienza nel raggiungere i mercati di riferimento.

*A cura di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno in collaborazione con **Banco di Napoli***

© RIPRODUZIONE RISERVATA

