

IL MARE BAGNA NAPOLI

di **Emanuele Imperiali**

L'economia marittima è storicamente un patrimonio economico e sociale inestinguibile per una città metropolitana come Napoli, bagnata da uno dei mari più belli del mondo. Nonostante le violente azioni della mano umana che ne hanno in più punti deturpato l'originaria purezza. Non meraviglia pertanto che siano oltre 22.300 le imprese della filiera, seconda in Italia per numeri e importanza dopo quella romana, primeggiando perfino nei confronti di Venezia, città dove il suo centro antico vive sull'acqua. Una ricchezza data dalla ricorrente diffusione, nell'area napoletana, di attività cantieristiche, ittiche, di movimentazione passeggeri e merci, e poi, estrazioni marine, ristorazione e alloggio, ricerca e tutela ambientale, ricreative e turistiche. Insomma, un po' di tutto, dando così lavoro a migliaia di cittadini, anche laureati e personale altamente specializzato per svolgere al meglio quelle funzioni che rappresentano la punta di diamante dell'economia marittima: si pensi alla Stazione Anton Dohrn, vero polo di eccellenza nazionale e internazionale.

continua a pagina 10



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

109293

L'editoriale

IL MARE BAGNA DI NUOVO NAPOLI

di Emanuele Imperiali

SEGUE DALLA PRIMA

I dati del Centro Studi Tagliacarne diretto da Gaetano Esposito, sulla blue economy, crescita in Italia di circa il 10% all'indomani della pandemia, fanno bingo con l'idea, lanciata qualche giorno fa dalla premier in pectore Giorgia Meloni, di creare un Ministero del Mare, che gestisca le attività finora frazionate tra dicasteri diversi, quali Infrastrutture, Sviluppo Economico, Transizione Ecologica, e così via. Per Napoli e, più in generale per l'intero Sud che geograficamente si pone naturalmente come una vera e propria piattaforma logistica dell'intero bacino del Mediterraneo, potrebbe diventare un'opportunità davvero unica. La proposta sarebbe perciò da accogliere positivamente. Qualche spunto di riflessione, allora, può essere posto con l'auspicio che chi sarà preposto al nuovo incarico governativo ne faccia tesoro. È fondamentale, innanzitutto, incentivare in modo strutturale l'intermodalità, che rappresenta il sistema di trasporto più sostenibile ed economicamente vantaggioso, come fa notare l'Alis e come ha sostenuto il suo presidente Guido Grimaldi in un'intervista al settimanale economico del *Corriere del Mezzogiorno*. Il Pnrr lo prevede, basta proseguire su questa strada. Al tempo stesso bisogna puntare sull'intermodalità marittima, in grado di generare minori costi del trasporto via tir su strade e autostrade, su un tragitto di 800 chilometri, di 1,7 miliardi in Italia e un significativo risparmio

energetico. Poi vanno finalmente rese operative le Zone Economiche Speciali a partire da quella napoletana. Il commissario Giosy Romano sta facendo quello che può ma servono regole chiare e risorse da poter attivare immediatamente. In questa prospettiva i porti di tutto il Mezzogiorno, a cominciare da quello napoletano che è il più importante, possono giocare un ruolo decisivo per lo sviluppo dei traffici con i Paesi dell'area Euromed. Se l'economia meridionale contribuisce oggi solo per il 10% all'export nazionale, come ci ricordano Istat, *Svimez* ed Srm, significa che non si è ancora puntato con convinzione su una rete di connessioni con la sponda Sud del Mare Nostrum, privilegiando le Autostrade del Mare. In quest'ottica proprio uno scalo come quello cittadino, la più grande azienda partenopea, capace di produrre circa il 15% del Pil campano, e di dare lavoro a 8 mila persone tra addetti diretti e il vasto e ramificato indotto, può svolgere un ruolo di traino. Oggi nello scalo transita gran parte delle merci dirette nel Sud, il 35% dell'export della Campania, nonché oltre 8 milioni di passeggeri all'anno. Un'infrastruttura vitale e decisiva, rafforzata da una rete di interporti alle spalle, da quello campano di Nola e Pomigliano a quello Sud Europa tra Maddaloni e Marcianise. Il porto, ancora oggi, è però costretto a leccarsi le ferite dopo la fuga dei cinesi della Cosco, tra le maggiori imprese mondiali di traffici di container, al Pireo. E non è certo un caso se il più grande imprenditore marittimo italiano e tra i maggiori in Europa, Manuel Grimaldi, pur avendo il quartier generale amministrativo a Napoli, privilegi lo scalo di Salerno per le sue attività. Ha ragione un esperto quale Pietro Spirito, ex presidente dell'Autorità Portuale, che in libro scritto e pubblicato qualche mese fa, sostiene sia giunto il momento di passare da una visione di porto emporio ad una radicalmente diversa di porto impresa. Al nuovo ministro il compito di portare a termine il progetto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA