

Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli Porto di Salerno Porto di Castellammare di Stabia



PORTI CAMPANI INRETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABI*I*



GAETANO MANFREDI: I CAMBIAMENTI A SOSTEGNO DELLA FORMAZIONE E DELL'INNOVAZIONE.

DELL'INNOVAZIONE.Obiettivo: offrire competenze e nuove prospettive di lavoro ai giovani laureati







Foto di R. Giordano

Il numero di marzo si apre con un'intervista al Rettore dell'Università Federico II, Gaetano Manfredi. La seconda puntata, del nostro viaggio sulle banchine del porto di Napoli, è dedicata al cantiere "Palumbo". Il Comandante Giuseppe Menna esprime il suo punto di vista sui punti di forza e di debolezza del porto di Salerno. Il numero comprende una sintesi del Master Plan, approvato, a metà febbraio, dal Comitato di Gestione. Chiude il numero di marzo una scheda sui dati di traffico 2016-2017.

GAETANO MANFREDI: I CAMBIAMENTI A SOSTEGNO DELLA <u>FORMAZIONE E DELL'INNOVAZIONE</u>

Obiettivo: offrire competenze e nuove prospettive di lavoro ai giovani laureati

di **Emilia Leonetti**

1) Signor Rettore vorrei iniziare la nostra intervista dalla formazione e dall'opportunità di prevedere un corso di laurea nel settore marittimo. Cosa ne pensa? Questa assenza, in una città di mare è, secondo Lei, una mancanza cui ovviare?

"Esiste già un'offerta didattica presso l'Università Parthenope. Anche la Federico II però è impegnata in quest'area di formazione perché ha il corso in ingegneria navale e nell'ambito dei corsi di economia aziendale ci sono indirizzi che contemplano materie del settore.

Comunque potremmo sicuramente valutare di arricchire l'offerta formativa in questa prospettiva perché il tema dell'industria marittima è un tema molto importante per Napoli."

2) Volendo restare sull'argomento, quale ruolo pensa debba avere la principale Università del Sud Italia in tema di formazione? Ritiene che debba esserci un ridimensionamento di corsi tradizionali e che si debba prestare un'attenzione maggiore a nuove realtà legate alle modifiche intervenute nella società contemporanea?

"Certamente la Federico II rappresenta un punto di riferimento per la formazione nel Mezzogiorno e in Italia. Noi siamo molto impegnati nel rinnovamento dell'offerta didattica. La nostra idea è quella di affiancare alla didattica curriculare, che viene ogni anno aggiornata, iniziative di avanguardia accoppiate alle nuove tecnologie, come sono le academy realizzate con Apple, Cisco, Deloitte, e le tante altre che stiamo progettando."



3) Di recente Lei ha firmato un accordo con la Apple che ha consentito, nella sede di San Giovanni, della Facoltà di Ingegneria, l'avvio di un centro di formazione per 200 studenti nel settore delle tecnologie applicate alle piattaforme social. Quali ricadute avrà sul piano occupazionale per i ragazzi del meridione? Soprattutto ritiene che sia sufficiente per dar vita ad imprese innovative?

"Senza dubbio, l'iniziativa che noi abbiamo realizzato con Apple, ma anche le altre, crea grandi opportunità per i nostri giovani, perché molti dei ragazzi che escono dalle academy della nostra università ricevono offerte di lavoro qualificato. Il tema è far in modo che queste ricadute avvengano anche sul nostro territorio ed evitare di alimentare poi la migrazione dei nostri laureati e diplomati. Quindi, bisogna fare in modo che il tessuto d'imprese innovative si rafforzi con nuovi insediamenti e con la creazione di nuove imprese."

4) In che modo la formazione deve, a suo parere, essere collegata con il tessuto produttivo circostante?

"È molto importante il legame tra formazione e lavoro, ma dobbiamo sempre ricordare che l'evoluzione così rapida del mondo del lavoro determina la necessità di competenze che siano solide e, quindi, che guardino, sì, a quelle che sono le applicazioni pratiche ma abbiano una formazione curriculare che dia competenze per l'aggiornamento continuo e per la valorizzazione dei nostri giovani."

5) Quali sono, a suo parere, le infrastrutture immateriali e materiali indispensabili per far restare i giovani laureati al Sud e anche per attrarre giovani talenti dal nord?

"Ci vogliono investimenti in aziende ad alto tasso di tecnologia, centri di ricerca e servizi della città a livello europeo, con una qualità della vita che sia comparabile a quella di altre città che competono con noi."

6) L'ultimo rapporto Svimez (ottobre 2017) riferisce che in 15 anni sono emigrati al centro nord 200 mila laureati. In termini finanziari abbiamo perso 30 miliardi di euro. Come pensa si possa recuperare questo gap di intelligenze e di competenze?

"Per evitare questa migrazione è necessario che i nostri

giovani trovino opportunità di lavoro qualificate nei nostri territori. Per questo sono necessari investimenti di qualità."

7) Lei, in questi ultimi tempi, si è molto impegnato per aprire la Federico II a nuove alleanze. L'ultima in ordine di tempo, se non erro, è con la Normale di Pisa. Può spiegarci qual è lo scopo? Quali opportunità offrirà ai suoi studenti? C'è il rischio che rappresenti una operazione senza costrutto, mancando un tessuto imprenditoriale esteso e innovativo?

"Il progetto della Normale ha l'obiettivo di realizzare una scuola superiore autonoma nel sud Italia. È sicuramente una formazione d'eccellenza di cui noi abbiamo bisogno e che non deve essere necessariamente collegata al mondo dell'impresa ma deve guardare a quelle che sono le nuove frontiere, anche della ricerca di base, per poi determinare quel contesto innovativo da cui nascono le applicazioni e il trasferimento tecnologico."

8) L'Università Federico II è la principale istituzione culturale di Napoli e del Mezzogiorno. In che modo contribuisce a costruire una società più giusta, solidale, libera?

"Nella nostra formazione noi non guardiamo solamente alle competenze di tipo curriculare, ma facciamo in modo che i nostri giovani crescano nella loro capacità critica, così che possano essere dei cittadini completi in grado di agire liberamente nella nostra società."

9) L'ultima domanda la vorrei riservare ai suoi prossimi programmi. Quali sono le principali novità del 2018?

"Le idee di sviluppo riguardano tanti campi. Sicuramente abbiamo in programma di continuare con il progetto San Giovanni attraendo nuove imprese ad alta tecnologia, di potenziare gli interventi anche sull'area occidentale con le iniziative che stiamo valutando di realizzare a Bagnoli e di incrementare il tasso di innovazione anche nelle aree umanistiche con i nostri progetti sulle digital humanities investendo sulla maggiore internazionalizzazione di questi percorsi."







CANTIERI "PALUMBO": DALLA RIPARAZIONI ALLA COSTRUZIONE DI GRANDI YACHTS

L'espansione del Gruppo nell'area del Mediterraneo

di **Emilia Leonetti**

ha collaborato **Vincenzo Androne**

Una stretta palazzina fronte strada di colore grigio, nelle adiacenze del molo Carmine, è la sede di una delle principali imprese del settore delle riparazioni navali e della costruzione di grandi yachts. Il gruppo "Palumbo", partendo dal porto di Napoli, ha aperto, a partire dal 2007 sedi in diversi scali del Mar Mediterraneo. Da Messina, a Malta, a Tenerife, a Marsiglia, di recente Savona ed Ancona, divenuto il sito principale per la costruzione di grandi yachts.

Anche se a Napoli è stato costruito il più grande yacht del Sud Italia, il Columbus di 57 metri consegnato nel 2015, il cantiere ha difficoltà a proseguire nella costruzione di imbarcazioni da diporto. "A Napoli mancano gli spazispiega il Direttore del cantiere Paolo Balzano- Con l'acquisizione del cantiere di Ancona (specializzato nelle costruzioni) possiamo concentrare qui le attività legate alle riparazioni navali e al "refitting" (trasformazione e riammodernamento di imbarcazioni anche di grandi dimensioni). In questo periodo sono in lavorazione 11 navi di cui due in refetting, oltre 10 yachts in riparazioni."

Questo comparto ha ricevuto un grande impulso negli ultimi tempi grazie anche allo sviluppo turistico della città, che ha riportato Napoli e il suo golfo al centro delle rotte di imbarcazioni da diporto.

L'incontro con il Direttore del cantiere avviene nella sala riunioni del gruppo. Sul tavolo, delle brochure mostrano l'espansione dell'impresa nell'area del Mediterraneo e soprattutto la qualità dei lavori realizzati nella costruzione di grandi yachts e nelle trasformazioni di navi. Il centro dell'attività, tiene a precisare il Direttore, resta qui. Il cuore dell'impresa è il cantiere di Napoli, con il suo know-how, le competenze e le capacità degli operai che rappresentano una specificità del settore: in tutto 65 persone tra operai, tecnici e amministrativi. Nell'indotto lavorano, in questo periodo, grazie alla quantità di interventi di riparazione e di refitting in corso, tra 70 e 80 operai. Si tratta di meccanici, carpentieri, allestitori, verniciatori di imprese esterne che affiancano gli interni per assicurare la conclusione delle commesse nei tempi previsti.



La società è impegnata nel migliorare l'attività, non solo espandendosi, ma anche investendo in attrezzature, nella formazione del personale, nel trovare, ad esempio, per il cantiere di Napoli nuove prospettive. Rientra in questa politica la costituzione di una società tra "Palumbo" e "La Nuova Meccanica Navale" denominata "Napoli DRY Docks srl" per la gestione di un'area comune al molo Martello da destinare, con l'acquisto di un nuovo bacino, alle riparazioni navali. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha approvato l'atto di concessione e si procederà, nei prossimi mesi, alla realizzazione dell'investimento.

L'impresa "Palumbo" opera su tre distinte aree: il molo 28, il molo 37 e il molo 40. La distribuzione è dovuta all'impossibilità di usufruire di un'unica grande area in concessione e al costante ampliamento dell'attività della società. Le tre infrastrutture in concessione svolgono attività legate alle riparazioni navali e alla trasformazione di navi. Ciò che le differenzia, sono l'organizzazione degli spazi e la tipologia di dotazioni per lo sviluppo delle attività.

L'area più ampia si trova al Molo 40. Lungo l'intera banchina sono distribuite officine, gru a torre e semoventi, un bacino galleggiante dove è ora in riparazione un traghetto della Moby Lines. Da qui, in auto, accompagnata dal Direttore tecnico, passiamo a visitare il molo 28, dove sono stati realizzati due grandi

capannoni, al cui interno vengono costruite parti di mega yachts, parti necessarie per il riammodernamento di navi o per riparare imbarcazioni. Un secondo bacino galleggiante di maggiori dimensioni è operativo al molo 28. Il nostro giro prosegue al molo 37, dove è allocato il capannone per interventi speciali e dove è stato di recente costruito uno scafo di uno yacht di 80 metri (ora in allestimento ad Ancona), in più le officine, localizzate su questo molo, sono dedicate esclusivamente a lavori di carpenteria e di tubisteria. Sempre al 37, spiega Paolo Balzano, è in dotazione un ormeggio per almeno due imbarcazioni in attesa di passare nel reparto "riparazioni".

Prima di chiudere la nostra visita, passiamo davanti all'edificio della CULP dove la società ha preso in affitto due piani a disposizione dello staff del reparto "yacht refitting"e nuove costruzioni. Da lì, nel nostro percorso di ritorno, alle spalle della CULP, è visibile il nuovo magazzino, dove vengono conservate apparecchiature, accessori e ricambi. "Il nostro auspicio-osserva Balzano-è che si possa, nel tempo, riorganizzare il comparto concentrando, in un'area dedicata, le imprese della cantieristica. Avere officine, magazzini, uffici in luoghi diversi non è razionale e soprattutto è poco funzionale al nostro lavoro."









GIUSEPPE MENNA: COMANDANTE AUTORITÀ MARITTIMA DI SALERNO

Sicurezza e controlli al servizio del dinamico scalo salernitano

Giuseppe Menna è da settembre Comandante della Capitaneria di Porto di Salerno. Napoletano di nascita, ha girato per lavoro diversi porti della Campania. Per questo, come tiene a precisare, conosce "il porto di Salerno, i suoi punti di forza e di debolezza".

1) Comandante Menna, partiamo dalle criticità dello scalo salernitano che Lei ha avuto modo di conoscere anche per l'esperienza acquisita alla guida di diverse Autorità Marittime della Campania? Quali sono, a suo parere, le principali?

"Le rispondo in maniera diretta: le opere infrastrutturali. Il porto di Salerno negli ultimi dieci anni è cresciuto in maniera esponenziale grazie ad una classe imprenditoriale competente e attiva. Vi è ora la necessità di adeguare le infrastrutture ai nuovi scenari che si sono determinati nel settore del traffico merci, container, passeggeri.

Penso in particolare ai lavori per l'ampliamento dell'imboccatura del porto, al dragaggio dei fondali, in generale alla manutenzione delle banchine."

2) Restando sul tema. Quali sono i punti di forza dello

"Come Le ho già anticipato, gli imprenditori sono un punto di forza.

Al secondo posto inserisco l'organizzazione degli spazi. Vede i due punti sono strettamente connessi: una classe imprenditoriale attiva e la capacità di ottimizzare al meglio le banchine nella movimentazione della merce.

A Salerno vige il principio di non esclusività delle banchine. Un principio che ha fatto sì che il porto sia, in Europa, uno dei più dinamici per aumento dei volumi di traffico in relazione alle aree a diposizione."

3) Il porto di Salerno, come ha anche sottolineato, riesce in un'area non estesa a sviluppare diverse tipologie di traffico. In che modo incide sulla sicurezza a mare e a terra?

"La sicurezza a mare e a terra, come sa, è una nostra competenza. Noi l'assicuriamo con controlli continui: a mare il nostro principale impegno è la salvaguardia dell'ambiente, a terra il controllo formale e sostanziale sul rispetto delle norme a tutela della sicurezza dei lavoratori"



4) È di poco tempo fa il grave incidente ai magazzini che è costato la vita ad un giovane operaio. Cosa è mancato in quel drammatico evento?

"Noi avevamo effettuato una visita di controllo ai magazzini quindici giorni prima dell'incidente. Tutto era in regola, nel senso che le misure di sicurezza previste erano rispettate. E' accaduto l'imponderabile: il collega per soccorrere il giovane si è distratto, dimenticando acceso il motore. A seguito dell'incidente, abbiamo deciso nel Comitato "igiene e sicurezza" composto da noi, dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale e dall'AsI, di stilare un calendario di verifiche nei luoghi di lavoro più frequente e stringente di prima. Il nostro scopo è riuscire a garantire il più alto livello di sicurezza per chi lavora nel nostro porto"

5) Dal 1 gennaio il porto di Salerno è entrato ufficialmente a far parte dell'AdSP del mar Tirreno Centrale. Come valuta il nuovo sistema portuale campano? Soprattutto quali ricadute pensa che avrà sul porto di Salerno?

"Valuto positivamente aver varato una riforma che ha superato la frammentazione per mettere a sistema porti di una stessa regione. Sono poi sicuro che il Presidente Pietro Spirito e il Segretario Generale Francesco Messineo operano e opereranno per assicurare ai tre porti dell'AdSP l'adeguamento infrastrutturale indispensabile per il loro sviluppo"









IL PRIMO MASTER PLAN DEL PORTO DI NAPOLI.

La riorganizzazione delle banchine al 2030

Di E.L.

Il master plan del porto di Napoli è stato approvato dal Comitato di Gestione. Esso costituisce un allegato al Piano operativo Triennale 2017-2019. Il nuovo strumento di indirizzo per la riorganizzazione degli spazi e per una razionalizzazione delle infrastrutture presenti, nei circa 4 km di estensione dello scalo, è stato varato a conclusione di una serie di incontri con gli operatori e dopo una serie di aggiustamenti. La sua proiezione è al 2030.

Si tratta di uno strumento di pianificazione che svolge diverse funzioni: la prima è quella di fotografare l'attuale situazione dello scalo, delle sue banchine e delle sue attività, la seconda di definire la riorganizzazione degli spazi. Una terza funzione è quella di essere strumento operativo di attuazione delle linee programmatiche "delineate nei documenti di programmazione adottati, individuando operativamente le azioni da adottare per una corretta e coerente attuazione degli obbiettivi."

Il master plan è stato redatto dall'ufficio programmazione dell'AdSP e ha , come elemento caratterizzante, quello di disegnare un sistema portuale integrato e aperto, in linea con quanto previsto dalla legge di riforma dei porti n.169 del 4 agosto 2016, con la successiva modifica del correttivo porti.

Le novità presenti nel master plan, per quanto riguarda la parte " assetto degli spazi portuali linee di indirizzo al 2030", sono diverse e legate alla necessità di specializzare le aree per funzioni. L'obiettivo è mettere ordine in uno scalo multipurpose, mantenendo tale caratteristica, ma delimitando in ambiti omogenei funzioni omogenee. Secondo questo scenario, l'area turistico-passeggeri parte dal molo San Vincenzo e si chiude all'area del Pisacane. Le novità, dunque, riguarderanno il molo San Vincenzo destinato al traffico da diporto, il molo Beverello al traffico veloce da e per le isole, le aree destinate all'accoglienza e alla gestione dei



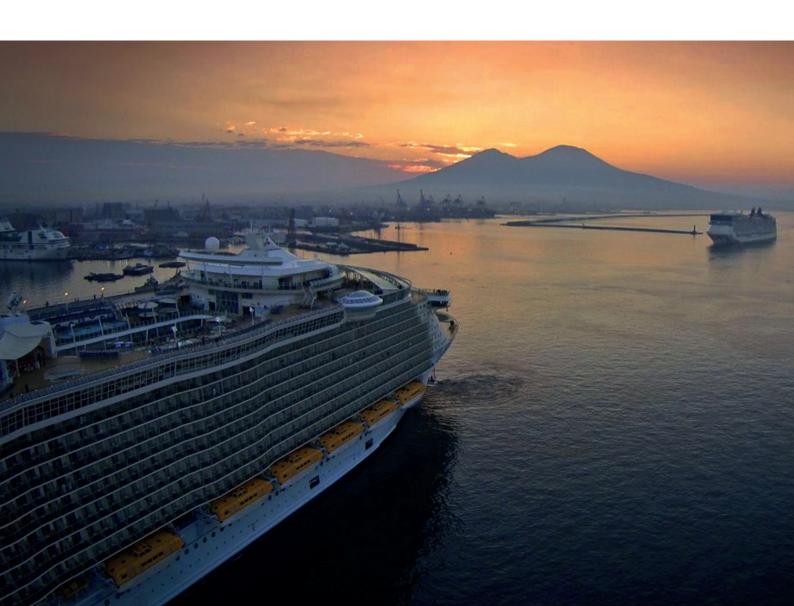
croceristi comprenderanno anche l'"Immacolatella Vecchia" lato ponente.

Il traffico di cabotaggio e quello delle autostrade del mare sarà concentrato, a levante, tra il molo Bausan e Calata Pollena a ridosso dello svincolo con l'autostrada. Sempre a levante il master plan prevede l'allungamento del nuovo Terminal di Levante e la destinazione dell'area adiacente (zona ex Corradini) a polo della logistica. A ridosso del nuovo terminal contenitori si svilupperà il fascio di binari di 750 metri di lunghezza per far in modo che l'intermodalità nel trasporto sia una realtà per lo scalo partenopeo, attualmente caratterizzato dall'assenza di trasporto su ferro per il trasferimento della merce.

L'area della cantieristica sarà compresa tra il molo Carmine, pontile Vittorio Emanuele e Calata Villa del Popolo e consentirà di organizzare le attività legate alle riparazioni navali, alle trasformazioni di navi in uno spazio attrezzato e funzionale

"La strategia proposta- precisa il Presidente Pietro Spirito- è focalizzata sull'efficienza e sulla razionalizzazione degli asset a disposizione e sulla ricerca e consolidamento di spazi selettivi di sviluppo per i diversi mercati. La riorganizzazione degli assetti portuali si colloca in uno scenario complesso nel quale l'evidenza dei vincoli e delle opportunità presenti comporta l'esercizio di un'analisi accurata, in grado di coniugare la visione di medio e lungo periodo con una gradualità attuativa realistica, coerente con la tempistica degli interventi e con le criticità presenti."

Per un esame del documento pdf del Master Plan si può scaricare il file al link presente nella versione online della newsletter







ATTUALITÀ

DATI DI TRAFFICO 2016 – 2017

Il 2017 si chiude con risultati positivi per il sistema portuale campano (Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia). La novità è che, da quest'anno, i dati rappresentano il traffico merci, container, passeggeri e crocieristico dei tre porti.

La tabella e il grafico pubblicati fanno, infatti, riferimento ai traffici complessivi

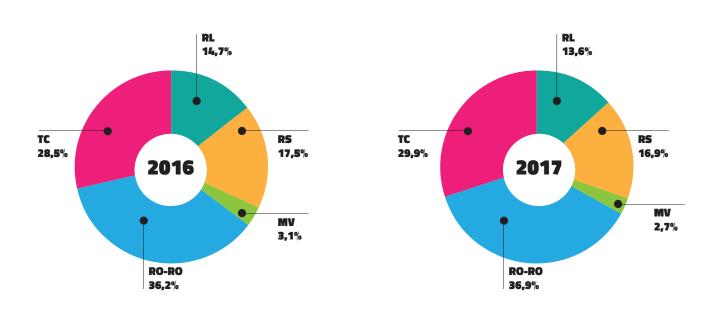
DATI DI TRAFFICO AdSP Mar Tirreno Centrale

AdSP Mar Tirreno Centrale	2016	2017	Var.%
Traffico Merci (tonnellate)	35.466.237	37.398.774	5,45%
Traffico Containers (teu)	872.053	964.562	10,61%
Traffico Passeggeri (num.)	7.111.069	7.365.444	3,58%
Traffico crocieristico (num.)	1.417.546	993.073	-29,94%



PERCENTUALI DEL TRAFFICO MERCI IN TONNELLATE

RINFUSE LIQUIDE RINFUSE SOLIDE



MERCI VARIE

RO-RO

TRAFFICO CONTAINER