



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI · SALERNO · CASTELLAMMARE DI STABIA

ANNO 2019 | N.9
OTTOBRE 2019

PORTI CAMPANI INRETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA



>> L'INTERVISTA

STEFANO MESSINA: REGOLE CHIARE E BUROCRAZIA SNELLA ALCUNE DELLE CONDIZIONI PER LA COMPETITIVITÀ

IL PRESIDENTE DI ASSARMATORI RICHIAMA IL RUOLO DELLE ISTITUZIONI SUL
PIANO DELLE STRATEGIE E DEI CONTROLLI

>> ATTUALITÀ
LA SOCIETÀ "AUTOMAR SPA":
LA LOGISTICA SI REALIZZA A
PONTECAGNANO



>> QUATTRO DOMANDE A...
LE POTENZIALITÀ DELLO
SCALO PARTENOPEO
SECONDO ANDREA RENZI



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE
FILT-CGIL: MAGGIORE
ASCOLTO, PIÙ ATTENZIONE
AI TEMI DEL LAVORO E
DELL'OCCUPAZIONE



>> L'OPINIONE
INNOVAZIONE RESPONSABILE
E IL RUOLO DEL SISTEMA
PORTUALE DI NAPOLI





>> L'INTERVISTA



STEFANO MESSINA

*Stefano Messina, Presidente Assarmatori apre il numero di ottobre con l'intervista a Emilia Leonetti. Segue la visita all'azienda di logistica del porto di Salerno "Automar spa".
Andrea Renzi, regista e attore risponde alle domande sul porto e sulle possibili integrazioni con la città.
La FILT-CGIL è la protagonista della rubrica "Approfondimenti in pillole" con l'intervista a Amedeo D'Alessio, membro dell'Organismo di Partenariato.
Raffaella Papa illustra la responsabilità sociale dell'impresa ne "L'Opinione". Chiude il numero un articolo sui sistemi per sfruttare l'energia del mare.*

STEFANO MESSINA: REGOLE CHIARE E BUROCRAZIA SNELLA ALCUNE DELLE CONDIZIONI PER LA COMPETITIVITÀ

IL PRESIDENTE DI ASSARMATORI RICHIAMA IL RUOLO DELLE ISTITUZIONI SUL PIANO DELLE STRATEGIE E DEI CONTROLLI.

DI EMILIA LEONETTI

Il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina ha in quest'intervista messo in chiaro il ruolo delle Istituzioni, del Governo e delle Autorità Portuali su diversi piani: dall'attuazione degli accordi per la "Via della Seta", alla definizione di strategie in grado di rendere i nostri porti competitivi, al completamento della riforma portuale e soprattutto alla sua piena operatività. Precisando che il compito della sua associazione è fornire agli associati strumenti utili di comprensione per muoversi nel mercato globale. Risposte brevi ma efficaci che denotano un carattere deciso e orientato a considerare le questioni in maniera risolutiva.

1_ Presidente, vorrei iniziare la nostra intervista da un tema dibattuto da tempo in Italia: la via della seta vantaggi e svantaggi. Un progetto che coinvolge, oltre l'Italia, altre 64 nazioni, con investimenti stimati in oltre 50 miliardi di dollari. Una opportunità si afferma che presenta diversi criticità, a partire dalla necessità di gestire l'interscambio equilibrando la quantità di merce in export dalla Cina con quella esportata, ad esempio, dal nostro Paese verso i Paesi Asiatici. Quale ruolo, secondo Lei, in questa partita deve svolgere il Governo, quale le Autorità Portuali, quale il cluster marittimo?

“La Via della Seta rappresenta senz’altro una importante opportunità per il Mediterraneo e quindi anche per i porti italiani e il sistema logistico che su questi porti insiste.

A una condizione però: che siano chiare le regole del gioco, quelle di un mercato libero e regolato. Il compito delle Istituzioni, dal governo alle Autorità portuali, è quindi quello far rispettare queste regole impedendo qualsiasi colonizzazione selvaggia”

2_ Passiamo ad un altro tema all’attenzione: la riconquistata centralità del bacino del Mediterraneo a seguito del raddoppio del canale di Suez e alla forte crescita dei traffici.

Tale questione rimanda a due osservazioni: innanzitutto, è indispensabile richiamare l’Europa nella definizione di una strategia che guardi allo sviluppo dei porti che si affacciano sul bacino del Mediterraneo e poi, il Governo deve pianificare un’azione mirata al potenziamento infrastrutturale e dei servizi degli scali dell’Italia meridionale. Su questa partita quale ruolo ha svolto e svolge Assarmatori?

“ASSARMATORI è una associazione imprenditoriale.

Nostro compito non è definire strategie commerciali, ma fornire agli associati chiavi di comprensione e informazioni utili per muoversi al meglio sul mercato. E’ giusto quindi parlare di nuova centralità del Mediterraneo. Ma sulle scelte dei grandi operatori del trasporto incidono anche altri fattori, per esempio una burocrazia snella ed efficiente, che in Italia è ancora un’utopia. Ecco perché, guardando al futuro, sarà comunque necessario non abbassare la guardia. E a questo proposito la rotta polare, con il mutamento climatico in atto, sta diventando un’opzione sempre meno fantascientifica”.

3_ Ritardi e infrastrutture carenti sono la principale causa dello scarso incremento del traffico container nei porti italiani, nonostante nel Mediterraneo sia aumentato del 500% negli ultimi vent’anni. Se ne è parlato a Cernobbio nel corso del forum internazionale di Conftrasporto. “Manca – è stato anche precisato – una cabina di regia a livello nazionale che si aggiunge alla pesante burocrazia.” Cosa ne pensa, soprattutto considerando che l’ultima riforma portuale è dell’agosto 2016?

“Ho sempre affermato che la riforma portuale in vigore è una buona riforma. A una condizione: che venga completata e diventi realmente operativa attraverso quel tavolo nazionale di regia che ancora oggi non esiste”.

4_ “Blu Economy”. In un’intervista al nostro giornale Mario Mattioli, ha parlato del progetto “a cui partecipano tutte le associazioni del settore marittimo e della logistica. L’obiettivo è sviluppare un settore fondamentale non solo per una crescita “sostenibile” ma anche per le ricadute sull’economia del nostro Paese.

Il cluster marittimo rappresenta il 3%, del PIL, sviluppando il sistema logistico si potrebbe toccare il 10-12%. Per raggiungere questi livelli bisognerebbe però intervenire, ammodernando non solo la nostra flotta, ma anche le banchine costruendo gli impianti di GNL.”. A che punto è il progetto e cosa ne pensa?

“Ho l’impressione che sulla Blue Economy in Italia si stia giocando una partita di retroguardia. Da una parte si discute se addirittura anticipare obiettivi e scadenze per l’uso di green fuel, dall’altra si fa poco o nulla per dotare i porti di depositi di gas naturale liquefatto (gnl), cioè di uno dei carburanti a basso impatto già disponibili. E soprattutto si fa ben poco per incentivare il necessario adeguamento o il rinnovo delle flotte. Gli armatori stanno già facendo il possibile per ridurre le emissioni e questo nonostante lo shipping sia in ogni caso il mezzo di trasporto di gran lunga meno inquinante: nonostante il 90% delle merci viaggi via mare, solo il 2,6% delle emissioni di Co2 e Ghg dipende dalle navi. Quindi da parte nostra c’è il massimo della disponibilità al confronto, a patto però di voler affrontare ogni aspetto del problema, anche le ricadute economiche su un settore strategico”.

5_ Venendo al nuovo Governo e al Ministro delle Infrastrutture, quali sono le proposte che la sua associazione sottoporrà all’attenzione dell’on. Paola De Micheli? Sul piano, in particolare, dell’occupazione e delle infrastrutture da Lei definite “strategiche” cosa proporrete? In che modo intendente collaborare?

“Lo abbiamo ampiamente dimostrato: ASSARMATORI è sempre pronta a collaborare con le Istituzioni per risolvere i problemi e sostenere la crescita del settore. Ci comporteremo allo stesso modo con il nuovo governo e con il nuovo ministro, pronti al confronto su tutti i temi, sui dossier aperti, in particolar modo quelli che riguardano l’occupazione e le infrastrutture strategiche”.

6_ Zes: uno strumento ideato per sviluppare le attività industriali e aumentare l’export dai porti di riferimento del Sud Italia. Da rappresentante degli armatori e da esponente di spicco del cluster



marittimo genovese come valuta lo strumento? Lo ritiene adeguato all'urgenza di rilanciare lo sviluppo del Mezzogiorno?

"Tendo sempre a diffidare di strumenti normativi di cui si parla molto ma si fa ben poco per metterli in pratica. Le faccio un esempio: come è noto dai benefici delle Zone economiche speciali sono escluse le aziende che fanno attività di trasporto, mentre i crediti d'imposta dovrebbero valere non solo per chi ha un'attività produttiva in ambito portuale ma anche per chi gestisce magazzini di custodia e deposito e si occupa di movimento merci. Peccato però che a queste imprese sia stato attribuito lo stesso codice Ateco delle aziende di trasporto il che rende impossibile attivare la procedura telematica indispensabile per vedersi riconosciuto il diritto al credito d'imposta da parte dell'Agenzia telematica. E questa è solo una delle incongruenze che impediscono a questo sistema di decollare. Insomma, noi stiamo ancora a discutere di limiti, modalità, vantaggi delle ZES, mentre nel mondo ce ne sono operative circa 4500. E soltanto in Polonia, per limitarci a un paese europeo, hanno già prodotto circa 300 mila nuovi posti di lavoro".

7_ Un'ultima domanda la vorrei riservare alle Autorità di Sistema Portuale. Ritiene che la riforma del 2016 con la creazione delle AdSP e la volontà di trasformare i porti in nodi di un sistema logistico interconnesso, vada nella direzione giusta? Soprattutto in grado di rendere i nostri scali in grado di competere con i più moderni e efficienti scali del Nord Europa?

"Ho già detto che ASSARMATORI giudica positiva la riforma portuale in atto, ma se vogliamo sconfiggere la burocrazia e far davvero concorrenza ai porti del nord Europa c'è ancora tanto da fare. Un esempio per tutti: il dibattito sulle ZES è iniziato da più di 15 anni, ossia da quando è partita un'altra discussione senza fine, quella sullo sportello unico, non solo doganale, nei porti. Noi continuiamo a discutere, ma per il mercato internazionale il tempo non è più una variabile indipendente".



PORTI CAMPANI INRETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO- CASTELLAMMARE DI STABIA





>> ATTUALITÀ

SEDE DI CIVITAVECCHIA DELLA AUTOMAR SPA

LA SOCIETÀ "AUTOMAR SPA": LA LOGISTICA SI REALIZZA A PONTECAGNANO

VENTI ANNI FA L'INTUIZIONE DEL GRUPPO GRIMALDI DI UNIRE VETTORE MARITTIMO E AUTOTRASPORTO

DI EMILIA LEONETTI

Il piazzale si estende per 185 mila mq., uno spazio piatto, occupato da auto e furgoni. Siamo nel Comune di Pontecagnano, nell'area industriale. Una serie di capannoni e di spiazzi recintati si susseguono, dopo aver lasciato il centro, tra zone residenziali e strade strette. La direzione da prendere per raggiungere l'azienda "Automar spa" è la strada per la "litoranea". All'ingresso sono presenti un cancello automatico e una postazione di controllo prima di attraversare il piazzale tra aree di sosta, binari ferroviari, officine per le riparazioni e la manutenzione dei mezzi e in fondo, sulla sinistra, un edificio basso sede degli uffici e della direzione della società.

Qui lavorano tra addetti diretti e indiretti circa 270 persone, per lo più operai e professionisti del salernitano, ma non solo. La sala riunioni è al primo piano. Ad accoglierci Ida Concilio, componente della segreteria di direzione.

L'appuntamento è con il Direttore Generale, Giuliana Brucato, che mi farà da guida alla scoperta della principale società di logistica del Sud Italia. L'Automar spa ha, infatti, sede, oltre a Pontecagnano, a Civitavecchia, Gioia Tauro e Termini Imerese. La società, che è al 40% del Gruppo Grimaldi, al 40% di "Bertani Trasporti" e al 20% del Gruppo Mercurio, è proprietaria al 50% della società "Salerno Auto Terminal" che, come

si ricorderà (n° numero di settembre di "Porti Campani in Rete"), gestisce il traffico di auto e rotabili nello scalo salernitano.

Da poco più di venti anni "Automar spa" si occupa della logistica legata all'"automotive", secondo una organizzazione intermodale: via nave attraverso la flotta "Grimaldi", via treno grazie alla presenza nell'area di Pontecagnano di un raccordo ferroviario a sei binari e via "bisarca" (camion dedicati al trasporto delle auto) attraverso il trasporto su gomma.

L'attività di logistica comprende lo stoccaggio dei mezzi (auto e furgoni) nel piazzale, la riparazione e manutenzione nelle officine, più in generale tutta l'attività di organizzazione e gestione della movimentazione legata all'export e all'import dei mezzi in arrivo e in partenza dal terminal "Salerno Auto Terminal" del porto di Salerno.

La particolarità dell'attività, che si sviluppa tra il porto di Salerno e l'area di Pontecagnano, è la possibilità di gestire in maniera ottimale le diverse modalità del trasporto, decidendo gli itinerari, di volta in volta, in base al percorso, alla quantità della merce da trasportare e alle necessità del cliente.

Questo avviene perché "Automar spa" ha al suo interno i principali player del trasporto via mare e su gomma. Il Gruppo Grimaldi, infatti, è il quarto armatore al mondo per trasporto di auto e rotabili, mentre "Bertani Trasporti" è il primo in Italia nel settore dell'autotrasporto nel segmento delle vetture.

A questo si aggiunge che la sede di Automar di Pontecagnano, attraverso il proprio ufficio tecnico, sovrintende alle complessive funzioni di movimentazione di auto e furgoni: dalla gestione delle "bisarche" per il prelevamento o la consegna dei prodotti, ai piani di stoccaggio nel piazzale, ai tempi di sosta nelle officine, alla scelta del trasporto su

ferro grazie alla presenza all'interno del piazzale del raccordo ferroviario.

Una gestione estremamente attenta che realizza la logistica intermodale, intesa non solo come integrazione tra i tre vettori di trasporto, mare-ferro-gomma, ma anche come manipolazione della merce e come valutazione e decisione sulla modalità più efficiente ed economica da usare per la consegna.

Nel piazzale, è un dato che emerge nel corso della conversazione, le auto e i furgoni sostano da un minimo di 15 ad un massimo di 120 giorni.

Ogni anno le auto stoccate sono circa 5 mila, mentre ogni giorno sono un centinaio i furgoni in attesa di essere consegnati. La scelta del vettore dipende prevalentemente dal mercato di riferimento: se le tratte da percorrere sono lunghe si ricorre al treno, diversamente si utilizza il trasporto su gomma.

La scelta è anche dovuta alla quantità di auto o furgoni da trasportare: su una "bisarca" si possono caricare al massimo 8 auto, oppure 3 furgoni.

Dalla sala riunioni la vista si perde oltre il piazzale verso il mare, una piattaforma che si chiude alle nostre spalle con il terminal ferroviario su cui una locomotiva e alcuni carri ferroviari sostano in attesa di un carico di auto in arrivo dal porto di Salerno.

Qui, come precisa il Direttore, le auto in sosta sono prevalentemente quelle da destinare al mercato italiano dell'usato.

Le auto nuove provenienti, invece, dagli stabilimenti di FCA vengono trasferite direttamente allo scalo salernitano su "bisarche" per essere imbarcate e destinate al mercato europeo.

Una rampa di scale e siamo sul piazzale, passiamo dal gabbiotto di controllo e superato il cancello riprendiamo la strada verso Napoli.



SEDE DI PONTECAGNANO



>> QUATTRO DOMANDE A...



ANDREA RENZI

LE POTENZIALITÀ DELLO SCALO PARTENOPEO SECONDO ANDREA RENZI

IL REGISTA E ATTORE DI CINEMA E TEATRO: "LA DIFFICOLTÀ È TRASFORMARE IN REALTÀ I TANTI PROGETTI"

DI EMILIA LEONETTI

Ha una conoscenza estremamente visiva del porto, Andrea Renzi, l'attore e regista di cinema e teatro che incontro per la nostra intervista in una delle tante pause dai suoi impegni. "Posso solo la prossima settimana - mi aveva annunciato al telefono - poi parto. Ho una serie di spettacoli fuori Napoli e probabilmente un film..." L'appuntamento è davanti a un bar del centro.

Nel corso della conversazione più volte Andrea Renzi sottolineerà la bellezza degli spazi e della vista della città che si ha dal porto e dai suoi edifici. Soprattutto emergerà il rammarico per le potenzialità dell'area del waterfront che non hanno ancora trovato una realizzazione. Che pure sembra a portata di mano.

1_ Andrea Renzi nella sua veste di regista teatrale, di attore che relazione ha con il porto di Napoli? Glielo chiedo perché lo scorso inverno ha partecipato all'ultima serie di "Gomorra" e uno dei set della fiction era nel porto di Napoli.

"Devo precisare che prima della serie "Gomorra" non avevo idea delle potenzialità che ha l'area del porto, di quello che può offrire alla città. Ho studiato per alcuni anni architettura e l'edificio, progettato da Aldo Loris Rossi, la "Casa del Portuale", mi era noto. Erano però ricordi lontani. Con le riprese dell'ultima serie, di cui, come Lei osservava, alcune sono state girate all'ultimo piano dell'edificio "CULP" abbiamo tutti avuto modo

di constatare il valore architettonico della struttura e allo stesso tempo la visione che da essa si ha della città. Una visione unica, di assoluto fascino. E' anche per queste qualità che il nostro scenografo Carmine Guarino ha adattato gli uffici all'ultimo piano come sede dell'impresa di cui, nella fiction, ero il titolare. Di quel periodo mi sono rimaste impresse le notti passate a provare le scene in condizioni di caldo quasi proibitivo. Il porto in generale l'ho spesso utilizzato per muovermi in bicicletta. E' uno spazio non sfruttato e non solo perché potrebbe essere luogo di collegamento con altri spazi della città, ma perché potrebbe diventare, almeno nell'area non legata ai traffici commerciali, una sorta di parco urbano. So che sono in corso una serie di progetti di riqualificazione del waterfront portuale, ma se penso al palazzo dell'Immacolatella Vecchia, non ho chiaro a quale uso sarà destinato. Con il compianto Francesco Durante, diversi anni fa, ci occupammo dello storico edificio, in occasione della sua ricerca sulla letteratura dell'emigrazione italiana e del teatro degli italo-americani dei primi del novecento. Si vagheggiava allora di un museo dell'emigrazione proprio all'Immacolatella. Sono, se posso muovere una critica, progetti di cui da troppi anni si parla senza giungere alla realizzazione. Il punto è che il rapporto con il porto resta, purtroppo, meramente funzionale. Quello che, invece, si intuisce è che potrebbe diventare uno spazio vissuto."

2_ Per il suo lavoro viaggia spesso all'estero, incontra culture e spazi anche portuali differenti. In base alla sua esperienza esistono delle differenze tra il nostro porto e altri scali? Quali e perché?

"Il confronto più recente è con Barcellona, una città simile a Napoli, anche dal punto di vista urbanistico. È, mi dispiace affermarlo, un confronto impietoso. Nel porto di Barcellona ci si reca per fare una passeggiata, per girare in bicicletta, per assistere a delle mostre. C'è una grande porosità tra il tessuto urbano e l'area portuale che è una caratteristica anche della nostra città. Qui, però, non si traduce in integrazione tra le due realtà.

Il porto di Napoli resta chiuso nei confronti della città. Il motivo? Prima di tutto i progetti si arenano con troppa frequenza. A ciò si aggiungono le lentezze burocratiche di cui, spesso, leggiamo. Tornando allo scalo partenopeo: un'altra esperienza diretta è stata quella della prima edizione del Napoli Teatro Festival che si tenne nell'area del molo Angioino, sotto una grande tenda. Fu un momento importante di uso dello

spazio portuale come spazio della cultura. Ci saremmo aspettati che l'esperienza si ripettesse per almeno 4-5- anni, invece non avvenne, interrompendo, a mio parere, un'iniziativa che avrebbe potuto aprire il porto alla città e diventare un luogo di teatro non solo per la stagione estiva."

3_ Come intellettuale, quali trasformazioni immagina per il nostro porto. In che modo lo scalo partenopeo può diventare uno spazio di connessione tra culture e mondi diversi, oltre a essere un'importante infrastruttura per lo scambio di merci e di persone?

"Vedo che vi sono dei grandi edifici ex industriali ora dismessi. Come persona di teatro non posso che pensare ad una destinazione legata al mondo del teatro, del cinema. Li immagino facilmente recuperabili a funzioni teatrali, a mostre, eventi culturali, ma anche alla ristorazione e questo per rendere l'area del waterfront fruibile ad un pubblico vasto e variegato. Ciò che immagino, però, è abbastanza ovvio. Per questo nuovamente devo sottolineare che c'è assolutamente necessità di uno scatto da parte dell'Amministrazione, di chi decide per dare corpo a idee, proposte che pure in questi anni sono state avanzate e che, in alcuni casi, attendono solo di essere realizzate."

4_ Come cittadino, cosa si aspetta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale?

"Si dovrebbero trasformare delle aree, lì dove possibile anche in un tempo breve, in spazi usufruibili dai cittadini. In questo "aggettivo" inserisco anche l'edificio in cui abbiamo girato "Gomorra". Si tratta di iniziare a costruire un puzzle complesso. Per questo quando è partito il Napoli Teatro Festival abbiamo immaginato che una continuità sarebbe stata positiva. Una continuità di eventi può aiutare ad avere una consuetudine, non solo funzionale, con il porto di Napoli. Il fatto poi che il porto sia, spesso, il set di film, fiction, è una spia, un sintomo di una potenzialità tutt'ora inespresa. Forse se si costruisse una pista ciclabile all'interno del porto si darebbe avvio ad una nuova apertura. Potrebbe essere l'inizio di una progressiva integrazione tra lo scalo e la città."



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE



AMEDEO D'ALESSIO

FILT-CGIL: MAGGIORE ASCOLTO, PIÙ ATTENZIONE AI TEMI DEL LAVORO E DELL'OCCUPAZIONE

AMEDEO D'ALESSIO ESPONE IL SUO MANIFESTO SUL RUOLO DEL SINDACATO NEI PORTI CAMPANI

DI EMILIA LEONETTI

Si preannuncia per i porti campani, ma non solo, un inizio di autunno "caldo" sul piano del lavoro: dagli organici delle imprese, all'organizzazione del lavoro, alla formazione dei lavoratori e alla loro riqualificazione. Soprattutto, come emerge dall'intervista al Segretario Generale del FILT-CGIL della Campania, Amedeo D'Alessio, sono due gli aspetti su cui il sindacato intende puntare in maniera risolutiva: l'approvazione del contratto collettivo nazionale e il Piano dell'Organico del lavoro, approvato dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale, ma i cui contenuti, secondo la FILT-CGIL, vanno riconsiderati dando maggiore spazio e attenzione alle richieste dei sindacati.

1_ Lei rappresenta il mondo del lavoro in seno all'O.D.P. In questi anni come sono mutate le relazioni sindacali e in che modo la presenza nell'organismo consultivo incide sul lavoro nei tre porti del sistema campano?

"Il tavolo di partenariato, che raccoglie i principali attori della comunità portuale per un regolare confronto sui temi di pianificazione strategica, programmazione degli interventi e miglioramento della performance del porto, è un organo consultivo derivante dal Regolamento europeo sul partenariato sociale.

Tuttavia ritengo che il Sindacato abbia il diritto di esercitare il proprio ruolo, così come avveniva negli abrogati Comitati Portuali, anche nell'Organismo

di Partenariato, soprattutto sui temi del lavoro e dell'occupazione. Il tavolo resta, comunque, un luogo di riflessione e di discussione all'interno del quale vengono affrontate le problematiche che riguardano il lavoro nei tre porti. Va valorizzato, di contro, il ruolo delle Commissioni Consultive chiamate ad esprimere parere su questioni per noi centrali ma dalle quali si misura l'efficienza e la competitività di un porto come l'organizzazione del lavoro in porto, gli organici delle imprese, l'avviamento della manodopera e la formazione professionale dei lavoratori portuali. Uno dei punti per noi assolutamente negativi della riforma del 2017 è che non è stata ancora pienamente applicata, tanto è vero che è stata al centro delle nostre rivendicazioni in occasione degli scioperi nazionali.

I porti nel corso degli ultimi anni hanno subito grandi trasformazioni, penso al tema del gigantismo navale, piuttosto che al tema dell'automazione dei processi e delle operazioni portuali. Ciò ha inciso e inciderà profondamente sui modelli organizzativi del lavoro. Rispetto a questi cambiamenti abbiamo il compito di interpretarli, se non di anticiparli, per porre rimedio agli effetti sull'occupazione determinati dai cambiamenti. Devo per questo ribadire che nei porti vi sarebbe bisogno di potenziare i controlli da parte dell'AdSP del MTC nei confronti delle imprese, soprattutto sul piano della sicurezza. A questo proposito abbiamo più volte lamentato la carenza di organico all'interno dell'AdSP e chiesto, senza esito, una non più rinviabile organizzazione del lavoro efficace ed efficiente, attraverso innanzitutto la formazione e la riqualificazione dei suoi dipendenti.

Una delle novità più importanti del cd. "correttivo porti" riguarda il Piano dell'Organico del Lavoro Portuale delle imprese ex art.16-17 e 18 legge 84/94 -di cui abbiamo chiesto una modifica, non ancora avvenuta. Al contrario l'Autorità l'ha approvato per gli anni 2019-2021 senza un nostro coinvolgimento, cui si aggiunge il Piano di intervento per il lavoro portuale.

Si tratta, come recita la legge, di elementi strategici che il Presidente deve adottare; quindi, il Piano non può essere solo una fotografia dell'esistente ma uno strumento di prospettiva, attraverso il quale verificare gli esuberanti nelle imprese, le carenze di organico e definire le modalità per il superamento delle criticità in una prospettiva, come dicevo,

di medio termine con un'attenzione particolare alla formazione in un'ottica di riqualificazione, riconversione e conseguente ricollocazione dei lavoratori portuali.

Il Piano è stato un elemento di divisione tra noi e l'Autorità di Sistema Portuale perché l'AdSP non ha colto le occasioni che il "correttivo porti" offre con la previsione del piano organico mentre del Piano di intervento per il lavoro portuale non vi è ancora traccia. Soprattutto devo dire che il Piano, nel merito, non ha risposto allo spirito della norma. L'aver inserito nel Piano alcuni riferimenti ad istruttorie in corso su richieste di autoproduzione (ricordo che per questo c'è stato uno sciopero nazionale lo scorso 11 maggio), oppure il riferire descrizioni articolate sulle difficoltà che sta vivendo la CULP di Napoli in contrapposizione al modello di Salerno, indicano, infatti, la mancanza di una visione di prospettiva che, invece, come precisavo prima, dovrebbe essere alla base del Piano.

Il legislatore ha dato alle Autorità lo strumento per mettere in sicurezza il lavoro nei porti, grazie al quale può intervenire per assicurare il rispetto del lavoro nelle imprese. L'AdSP deve quindi esercitare più efficacemente il ruolo di regolatore, affermando sempre più il suo stato di soggetto terzo con compiti di governo, di coordinamento e di programmazione dell'interesse pubblico, respingendo, nell'interesse generale, ogni tentativo da parte di soggetti terzi di destrutturazione e deregolamentazione del mondo portuale."

2_ Quali sono le novità nella fornitura di manodopera temporanea? In questi mesi abbiamo assistito a diversi scioperi dovuti al tentativo di alcune imprese di non far ricorso alla CULP. Cosa sta accadendo? Per quale ragioni a Salerno la CULP è riuscita a creare un rapporto proficuo con le imprese del porto e a Napoli no?

"E' in atto in tutti in porti un forte attacco al lavoro portuale. I sindacati sono impegnati in particolare su due temi cruciali: il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti e a contrastare il processo di deregolamentazione del lavoro portuale. Gli effetti negativi di questo clima sono già visibili come il ricorso da parte delle imprese portuali e dei vettori marittimi all'autoproduzione. In particolare i vettori marittimi fanno sempre più ricorso ai "marittimi" per le operazioni portuali.



Questo avviene in violazione della norma che prevede l'autoproduzione solo nei casi in cui il personale sia espressamente formato per operazioni portuali. Senza considerare che è oltremodo pericoloso perché le operazioni portuali sono complesse e richiedono una specifica formazione. Le maggiori compagnie stanno cercando di affermare dei processi lavorativi che escludano la manodopera temporanea, sfruttando personale di bordo. Questo tentativo è stato portato avanti nel porto di Napoli, come Lei ricordava, da Grandi Navi Veloci. Per questo a marzo abbiamo promosso uno sciopero che ha visto la partecipazione dei lavoratori non solo dei porti campani ma di tutti i porti italiani per testimoniare la vicinanza alla CULP di Napoli.

Su questo è forse il caso di richiamare, tra le altre, le funzioni di vigilanza e controllo dell'Ente e degli Organismi deputati che non può esaurirsi alle fasi consuntive, ma devono essere anche di previsione e gestione.

Gli articoli 17 rimangono per noi elementi di grande importanza per la funzionalità dei porti, così come avviene in tutti i porti del mondo; sono gli strumenti a garanzia della flessibilità che, nonostante le evoluzioni in corso, saranno sempre centrali nelle organizzazioni del lavoro.

Sulla seconda questione devo dire che non c'è competizione tra Napoli e Salerno e che soprattutto non esiste un diverso modello di lavoro nei due porti. Il modello di prestazione del lavoro temporaneo nei porti è unico ed è disciplinato dall'art. 17 della legge 84/94.

Non siamo d'accordo e anzi dobbiamo dire che è in crisi sia la CULP di Napoli e sia la Compagnia Flavio Gioia di Salerno. Entrambe, nel rispetto di quanto previsto dal comma 15 bis dell'art. 17 della riforma portuale, hanno avanzato la richiesta di destinare il 15% delle entrate dell'Autorità, per sostenere interventi e misure volte ad attenuare le crisi aziendali.

Secondo noi questa crisi della CULP non è dovuta all'andamento generale del mercato ma ad una visione distorta del sistema tariffario adottato nel porto di Napoli, dove i vertici dell'AdSP ritengono che l'unico soggetto di prestazione di lavoro temporaneo sia contemporaneamente un "servizio di interesse generale" e un elemento in grado di agire autonomamente (sul piano tariffario) verso le imprese. Aggiungo che manca una puntuale

applicazione delle regole pur contenute nella legge 84/94 ed emerge un ruolo sempre più marginale delle AdSP che hanno rinunciato a svolgere compiti di vigilanza, di mediazione, di governance dei processi, anche di crisi industriale, affidati alle stesse dalla legge.

L'obiettivo primario di un'Autorità Portuale, di un Presidente di un'Autorità Portuale non sono soltanto i traffici, ma il perseguimento dell'interesse generale, in un'ottica di sistema, puntando a mantenere e a creare nuova occupazione. Per far questo, è necessario che l'AdSP svolga appieno i suoi compiti di vigilanza, controllo e mediazione.

È del tutto anomalo che nei porti governati dall'AdSP del MTC aumentino i traffici ma a ciò non corrisponde l'aumento dell'occupazione."

3_ In che modo il suo sindacato contribuisce alla crescita dell'occupazione nei porti del sistema portuale campano? Soprattutto ritiene che il sindacato debba riconsiderare il modo di rappresentare il lavoro portuale e di interpretare le relazioni sindacali con l'Autorità Portuale ma anche con le imprese?

"Noi chiediamo, prima di tutto, che l'impianto della legge 84/94 aggiornata con la legge di riforma del 2017 venga attuata e che le Autorità si riappropriino di quell'autorevolezza necessaria per governare i porti e per svolgere il ruolo di terzietà, proprio di un Ente Pubblico non economico, nella sede più opportuna ovvero la Conferenza nazionale delle AdSP e in una visione di sistema rispetto agli investimenti, ai processi organizzativi e lavorativi presenti nelle aree portuali.

Noi possiamo essere a fianco delle imprese e dell'Autorità soltanto se sapremo coniugare gli interessi pubblici e privati ma soprattutto del lavoro.

Il mondo della portualità, che per l'Italia è una grande opportunità, anche per la sua posizione baricentrica nel Mediterraneo, impone una riflessione da parte del Sindacato su come affrontare le nuove sfide anche legate all'innovazione e ai processi di automazione.

Non ci spaventano le sfide che abbiamo davanti. Abbiamo la capacità di analisi sufficiente a capire su quali strategie impegnare il nostro diritto/dovere di rappresentanza, ma non saremo tolleranti con nessuno se permanesse

il concetto della "pubblicizzazione dei debiti e la privatizzazione dei profitti"; in tal caso si rischia di tornare a stagioni di perenni conflitti, anziché preservare un sistema che nel corso degli anni ha garantito una pace sociale.

I capisaldi sono il contratto collettivo nazionale, su cui siamo impegnati perché scaduto, il Piano dell'Organico del lavoro, il Piano di intervento

per il lavoro portuale, tra le positive novità del "correttivo porti", e l'applicazione di tutte le norme che regolano il mercato del lavoro nei porti.

E' chiaro che le norme da sole non bastano.

C'è la necessità di avere una AdSP autorevole che vigili sul rispetto delle norme e sull'applicazione dei contratti e la condivisione di tutto il "cluster portuale"





>> L'OPINIONE

RAFFAELLA PAPA

INNOVAZIONE RESPONSABILE E IL RUOLO DEL SISTEMA PORTUALE DI NAPOLI

DI RAFFAELLA PAPA *

Era il 30 gennaio 2012 quando abbiamo lanciato il progetto Spazio alla Responsabilità e la puntata "zero" del Salone Mediterraneo della Responsabilità Sociale Condivisa. Erano i tempi in cui la crisi, scoppiata a fine anni duemila, aveva definitivamente messo in luce le conseguenze di un agire irresponsabile di governi e imprese, se spinte solo da un'inarrestabile sete di lucro indiscriminato. Una crisi di sistema che ha indotto nei cittadini/consumatori una forte domanda di correttezza e di trasparenza cui oggi le imprese non possono più sottrarsi se vogliono mantenere proprio quel rapporto di fiducia che sta alla base di ogni scelta d'acquisto.

Sono stati anni difficili in cui abbiamo lavorato, anche contro corrente, per promuovere la responsabilità sociale come leva, prima di tutto culturale, per la crescita delle imprese, ancorata

fondamentalmente a due fattori: da un lato, il diritto/dovere di partecipare e dare il proprio contributo allo sviluppo sostenibile del territorio in cui opera, esercitando, anch'essa, il suo ruolo di cittadinanza e parte attiva della società civile; e dall'altro lato all'opportunità di rafforzare la competitività e dunque la sua stabilità nel tempo mettendosi nelle condizioni di poter rispondere alla crescente domanda di prodotti e servizi sostenibili e responsabili, nel mercato b2b come in quello b2c. Un'azienda responsabile, infatti, vede migliorare le sue performance ed è considerata meno rischiosa, più affidabile, a vantaggio anche della sua reputazione. I clienti e consumatori sono più propensi ad acquistare e raccomandare i prodotti, gli investitori più inclini a concedere finanziamenti, dipendenti, professionisti e fornitori più stimolati nel perseguire gli obiettivi aziendali, i media più predisposti a raccontarne le vicende.

L'impresa responsabile: la strada da seguire

Anche l'imprenditore più scettico e refrattario

al modello della responsabilità sociale non può non chiedersi oggi dove vuole che sia la sua azienda tra 10 o 20 anni; quali sono i valori che la rappresentano e quali sono le conseguenze del suo agire; quale ruolo vuole che abbia nelle dinamiche di sviluppo del mercato e soprattutto quale contributo può dare alla crescita del territorio in cui opera. L'impresa che vuole acquisire e consolidare posizioni di leadership nel lungo periodo, infatti, non può più non considerare i valori della legalità e della trasparenza, del rispetto delle persone e dell'ambiente come fondanti l'intero modello di business e la sostenibilità come principio cardine di tutte le attività aziendali. E pertanto non potrà esimersi, prima o poi, dall'innovare a monte il suo modo di stare il sul mercato se vuole garantire un futuro alla sua organizzazione.

Partendo dalla conoscenza delle esigenze ed aspettative degli stakeholder con cui si rapporta, siano essi dipendenti, clienti e fornitori, istituzioni finanziarie e comunità di riferimento, e dalla valutazione degli impatti economici, sociali ed ambientali generati dalle attività aziendali, l'impresa scopre così nuove aree di miglioramento delle proprie performance dove innescare processi di innovazione responsabile, andando oltre la mera deriva tecnologica, per generare vantaggi competitivi stabili nel tempo e relazioni di fiducia con tutti i soggetti con cui si rapporta.

Capitale umano e benessere organizzativo, sicurezza e ambiente, rating di legalità e anticorruzione, fornitori responsabili e filiere sostenibili, trasformazione digitale, gestione delle informazioni e cyber security, accountability e rendicontazione non finanziaria, marketing legato ad una causa sociale e partnership profit – no profit, Agenda 2030 e Global Compact; diverse le aree di intervento che l'impresa può scegliere come prioritarie per avviare Percorsi di Responsabilità Sociale e Sostenibilità (PReSS); tanti gli strumenti disponibili e le azioni possibili, spesso oggetto di finanziamenti e contributi, incentivi e premialità.

La rete della Responsabilità Sociale

Con questa vision è nata l'associazione Spazio alla Responsabilità e abbiamo lavorato per far emergere le imprese virtuose, le organizzazioni impegnate e le persone "illuminate". Sono stati

messi in rete iniziative e progetti, esperienze e buone prassi, andando ad alimentare quei processi collaborativi necessari ad accelerare la contaminazione prima nel pensiero e poi nei fatti, per segnare inequivocabilmente la strada del cambiamento. Ad oggi abbiamo sottoscritto 100 protocolli d'intesa con altrettante organizzazioni, profit e no profit, pubbliche e private che hanno accettato con noi questa grande sfida, non solo come testimonianza di impegno ma soprattutto come attori del fare, dando vita tra le varie azioni, al Forum Permanente per la Responsabilità Sociale nel Mediterraneo, come tavolo stabile di lavoro, ed a una convention annuale che arriva alla sua settima edizione a ottobre prossimo. Una iniziativa che è diventata ormai un appuntamento di riferimento e che vede innovare ancora il suo format.

Dopo le prime tre edizioni alla Mostra D'Oltremare

– con l'innesto in contenitori fieristici già consolidati per avviare "il contagio" di comparti ed operatori – e le tre realizzate nella Camera di Commercio di Napoli con l'obiettivo di creare una rete di organizzazioni e la nascita di un Forum Permanente, il CSRMed – Salone Mediterraneo della Responsabilità Sociale Condivisa, entra con questa settima edizione nella sua terza fase e si consolida come unico evento dedicato alla responsabilità sociale per lo sviluppo sostenibile e la buona innovazione sui nostri territori. Non più tre giorni in un'unica location ma una settimana di iniziative diffuse, dal 21 al 25 ottobre, per contaminare più luoghi e nuovi stakeholder, dare pieno protagonismo agli impegni dei nostri Aderenti e Partner e costruire insieme azioni concrete a forte ricaduta sul territorio.

A chiusura, la convergenza nell'AGORA' allestita insieme alle altre sezioni della convention presso la Stazione Marittima nel Porto di Napoli.

Il Porto come driver di sviluppo sostenibile

Una scelta mirata, quella di mettere il porto al centro della CSRWeek, che nasce dall'intesa già da tempo avviata tra Spazio alla Responsabilità e l'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale, e che si fonda sull'indubbio valore strategico dell'intera area di riferimento nel processo di rilancio e sviluppo territoriale, se basato su una governance collaborativa tra le organizzazioni che ne fanno parte e nella relazione con la Città e le sue diverse anime. Si parte, infatti, proprio dalla Stazione Marittima con la giornata di apertura



in programma il 21 ottobre che vedrà, dopo la presentazione delle diverse tappe e Partner coinvolti, una sessione dedicata all'esperienza portata avanti da RETE, Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città. Al centro, il progetto Nodo Avanzato, come fulcro operativo per attività di studio, ricerca e divulgazione, che potrà trovare nel CSRMed Forum e la rete delle sue 100 organizzazioni aderenti un pronto alleato per lavorare insieme ad una piena integrazione del porto nel contesto urbano, migliorando la qualità della vita dei cittadini, la competitività e l'immagine della città portuale di Napoli.

Una sfida complessa che si propone, come primo obiettivo, di far emergere quali sono le imprese e le associazioni di categoria di riferimento tra quelle afferenti al Tavolo di Partenariato dell'Autorità portuale, che hanno deciso di impegnarsi effettivamente e pubblicamente per dare il proprio contributo, con percorsi di responsabilità sociale e sostenibilità prima all'interno delle proprie

organizzazioni e poi nelle relazioni con i diversi stakeholder di riferimento. Tra le iniziative, l'invito a partecipare alla Call4IDEAS sul PENSIERO e i FATTI dell'innovazione responsabile, lanciata da Spazio alla Responsabilità in collaborazione con AICQ Meridionale, CNA Campania Nord, il Dipartimento di Ingegneria Industriale ed il Dipartimento di Economia Management ed istituzioni della Federico II, la Fondazione dell'Ordine degli Ingegneri di Napoli e l'Ordine dei Commercialisti di Napoli.

Una chiamata importante che vedrà nella giornata di apertura della convention, il 21 ottobre, quali saranno gli attori che si siederanno al Tavolo e vorranno avere un ruolo attivo nel processo di cambiamento verso uno sviluppo responsabile e sostenibile sui nostri territori.

****Imprenditrice, fondatrice associazione "Spazio alla responsabilità"***

PORTI CAMPANI IN RETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA





>> BREVI NOTIZIE

REWEC3 E DIMAMO: L'ENERGIA CHE VIENE DAL MARE

PRESENTATI A NAPOLI DUE MODELLI IN GRADO DI PRODURRE ENERGIA DIRETTAMENTE DAL MARE

DI CLAUDIA AMBROSINO

Durante la 13esima edizione dell' Ewtec 2019 (European Wave and Tidal Energy Conference), svoltasi a Napoli lo scorso Settembre, sono stati presentati, tra gli altri, due modelli, Rewec e Dimamo che sono in grado di produrre energia direttamente dal mare, grazie allo sfruttamento delle sue correnti. Due modelli che rispondono alla sempre ormai più incalzante richiesta di eco sostenibilità; si tratta, infatti, di dispositivi ad impatto ambientale positivo in quanto, sono innocui per la fauna marina, silenziosi e rispettano l'equilibrio del paesaggio –sono contestualizzati al muro paraonde, risultando invisibili;

DIMAMO sta per Diga Marittima per L'energia del moto ondoso. Il prototipo, anche grazie al partenariato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è stato realizzato in scala reale presso l'antico Molo S. Vincenzo, nel porto di Napoli.

Il progetto, finanziato mediante iniziativa del MIUR per idee di "social innovation", ha permesso la realizzazione del primo impianto al mondo di sistema a "tracimazione ondosa" per la conversione di energia del moto ondoso in elettricità. Le performance idrauliche e strutturali risultano superiori a quelle della diga tradizionale, come confermato da test di laboratorio condotti in diversi autorevoli Atenei.

Il modello Rewec3 è in fase di realizzazione nel porto di Salerno. In questo prototipo, l'onda arriva alle pareti della diga e viene incanalata fino ad una camera d'aria dove la spinta dell'acqua comprime e decomprime l'aria nella camera che a sua volta aziona una turbina auto – rettificante, capace cioè di ruotare nello stesso verso sia quando il polmone d'aria è compresso, sia quando è decompresso.

DIMAMO e REWEC3 possono ritenersi ormai completi per ciò che concerne la parte di ricerca e sviluppo del design e della tecnologia. L'aspetto su cui gli studiosi continuano a lavorare, è la messa a punto del "Power Take- off", ovvero del complesso di impianti elettromeccanici che è deputata alla conversione dell'energia connessa ai fluidi. I due prototipi avranno la capacità di produrre elettricità nel cuore delle città costiere; grazie a ciò si stanno considerando possibilità di impiego molteplici: l'energia potrebbe essere utilizzata, ad esempio, dal porto stesso, oppure essere efficace in contesti meteomarinari. Il team di ricerca di Rewec3 stima, in acque tirreniche, produzioni di oltre 5000 MWh / anno per chilometro di diga impiegando turbine Wells a piena scala.