



PORTI CAMPANI INRETE

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



foto di Massimo Pica

>> L'INTERVISTA PORTO E CITTÀ DI SALERNO: UNA TRASFORMAZIONE INIZIATA CON VINCENZO DE LUCA

IL SINDACO: SCELTE COERENTI NELLA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DEL PORTO INTEGRATO NELLA CITTÀ

>> ATTUALITÀ
LOGISTICA PORTUALE: UN
PICCOLO TERMINAL PER IL
TRATTAMENTO DEI CONTAINER



>> QUATTRO DOMANDE A...
PORTO: GRANDE REALTÀ PER
NAPOLI E AL CONTEMPO
GRANDE INCOMPIUTA



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE
ALFONSO LANGELLA,
SEGRETARIO REGIONALE
FIT-CISL: CREIAMO UN'UNICA
CULP CAMPANA



>> L'OPINIONE
ADSP E CNR IRISS
PER RETE



>> L'INTERVISTA



foto di Massimo Pica

VINCENZO NAPOLI

È il Sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli, ad aprire il numero di novembre con un'ampia intervista sulla strategia messa in campo per sviluppare la città e il suo porto. Segue un articolo sulla società "Logistica Portuale" che opera nello scalo partenopeo nella movimentazione dei container. Alessandro Barbano, Presidente della Fondazione Teatro Festival risponde alle domande di Emilia Leonetti, nella rubrica "Quattro domande a...". Per "Approfondimenti in pillole" Alfonso Langella, Segretario regionale FIT-CISL fa il punto sul lavoro portuale. Massimo Clemente, nella rubrica "L'Opinione", neo eletto Direttore Scientifico associazione "Rete" e nuovo componente del Comitato di Gestione dell'AdSP, espone il programma e gli obiettivi di Rete. Chiude il numero un articolo di Claudia Ambrosino sui principi etici e sociali da attuare per diventare "impresa sociale".

**PORTO E CITTÀ DI SALERNO: UNA TRASFORMAZIONE INIZIATA
CON VINCENZO DE LUCA**

IL SINDACO: SCELTE COERENTI NELLA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DEL PORTO INTEGRATO
NELLA CITTÀ

DI EMILIA LEONETTI

Vincenzo Napoli, Sindaco di Salerno, affronta nell'intervista i temi dell'integrazione del porto e della città, sottolineando la continuità strategica nelle scelte che, unite alle capacità degli operatori portuali, hanno reso moderno e competitivo lo scalo salernitano.

Nell'incontro avvenuto nel suo studio a Palazzo di Città, sede del Comune, ha tenuto ad evidenziare l'importanza di rendere operativo l'aeroporto di Pontecagnano per realizzare un sistema interconnesso di trasporti funzionale allo sviluppo della logistica portuale.

1_ Il porto e la città, un legame urbanistico, economico, culturale che va costruito nel tempo. Il ruolo predominante in questo lo ha il Sindaco. Qual è la visione che Lei ha dello scalo inserito nella città? Quali sono gli obiettivi che la sua Amministrazione si è posta per il medio periodo?

"La città di Salerno ha una sua peculiarità per quanto riguarda il rapporto con il mare. È un rapporto non mediato, nel senso che la città fruisce del suo mare senza ostacoli o frapposizioni. Salerno si affaccia sul suo golfo e c'è in atto un'azione di riqualificazione del litorale che prevede un accrescimento degli arenili con una serie di interventi di ingegneria idraulica che consentiranno il ripascimento del litorale. È in corso di progettazione e realizzazione quest'opera che parte dall'area orientale della città, dove è già stato ultimato un primo tratto, con una spiaggia accresciuta di circa 80 metri di profondità, e arriverà fino all'arenile di Santa Teresa. La spiaggia di Santa Teresa, che abbiamo recuperato con una serie di strutture come una piattaforma in legno per esterni e una gradinata che accompagna i cittadini sulla spiaggia, sarà il modello da replicare. Le opere prevedono anche la realizzazione, ad est, di un parco dunale, su progetto di Oriol Bohigas, ed un boulevard monumentale che valorizzerà l'attuale litoranea al servizio di attività turistico-balneari dell'intera fascia costiera rigenerata.

Il nostro obiettivo è realizzare un complesso sistema di interventi che sviluppi sul piano turistico la città di Salerno e che al contempo renda fruibili ai cittadini gli spazi compresi tra il mare, il centro storico e la città nella sua interezza. Tenga conto che abbiamo anche Marina d'Arechi, al servizio del turismo diportistico. Venendo al porto, vi si arriva attraversando piazza della Libertà che, grazie ai lavori appaltati di recente, diverrà una delle più belle piazze d'Europa.

Piazza della Libertà ospiterà boutique prestigiose nel sottoportico e locali per il tempo libero, direttamente sul mare nella passeggiata che costeggia il perimetro della piazza.

Partendo dal porto, coronato dalla splendida Stazione Marittima di Zaha Hadid, attraversata Piazza della Libertà, delimitata dal Crescent di Ricardo Bofill, si giunge alla sala multimediale Pasolini. Di lì, percorsa la Villa Comunale, si raggiunge il centro storico con le emergenze di Palazzo Fruscione, San Pietro a Corte, e finalmente al Giardino della Minerva da un lato e a Palazzo innovazione dall'altro, che in origine era un convento e che è ora occupato da spazi di fablab e

di co-working, con quattro piani dedicati interamente all'innovazione e alle start up di impresa.

Tra gli edifici, mi preme ricordare anche il nuovo Auditorium, che sarà adibito a concerti e ad altre attività culturali.

Dico tutto questo per affermare che c'è una coerenza nelle scelte che attraversano le varie fasi della riqualificazione urbanistica, che Vincenzo De Luca ha curato con attenzione formidabile.

Il porto si colloca all'interno di questo ampio piano di riqualificazione e che, pur essendo un porto di media grandezza, riesce a movimentare, grazie alla provvida azione degli operatori, volumi significativi di traffico, con una produttività elevata delle banchine e degli spazi.

L'immagine di Salerno dunque, si completa fondandosi su questi attraversamenti che, partendo dal mare, conducono nel centro storico e diffondono virtuosamente gli effetti anche nella parte pedonale che è molto ampia. La nostra capacità è stata integrare l'area portuale con la parte storica. È un insieme funzionante e funzionale".

2_ Il porto di Salerno è uno degli scali più dinamici ed efficienti del Mezzogiorno, soprattutto se consideriamo gli spazi e la sua configurazione, stretto com'è tra le montagne ed il mare. Nonostante la dinamicità, l'efficienza dovuta prevalentemente agli operatori portuali, si pongono, da tempo problemi legati alla saturazione degli spazi. Uno dei segmenti di traffico che necessita di ampliamento è il terminal dedicato al traffico di auto e rotabili. A che punto è il progetto del multipiano? In che modo si sta procedendo assieme all'Autorità di Sistema Portuale e al Gruppo Grimaldi per dare avvio all'opera?

"È un tema cruciale. Il nostro è un porto senza retroterra. Salerno è una città di costa che ha un asse lungo la costa e alle spalle le colline. Per dove è collocato, il porto non ha possibilità di spazi retroportuali. A questo si è pensato di sopperire con il tunnel di Porta Ovest in corso di realizzazione. Come, però, spesso capita nelle opere pubbliche in Italia si determinano imprevisti che bloccano e rallentano il procedere delle opere. A mio parere Porta Ovest alleggerisce e rende fluido il trasporto con la merce senza interferire con il traffico cittadino.

Per quanto, infine, riguarda il progetto del multipiano, Grimaldi ha avanzato una proposta per realizzare un terminal a più livelli per avere maggiore spazio per



lo stoccaggio e la movimentazione delle auto. Più proposte sono state elaborate e poi sottoposte alla preliminare e coordinata valutazione sia del Comune che della Soprintendenza.

Entrambi gli Enti, al tavolo di confronto, hanno proposto suggerimenti e indirizzi alla proposta avanzata, al fine di raggiungere la migliore soluzione possibile.

Si è in attesa di una soluzione definitiva che a breve sarà valutata.”

3_ Porta Ovest è un'altra opera di grande rilievo per separare il traffico commerciale da quello cittadino che per le note vicende giudiziarie non si è ancora compiuta. In attesa che si completino i lavori, si è valutata la possibilità di soluzioni provvisorie in considerazione del fatto che il completamento dell'opera richiederà del tempo?

“Certo si può migliorare con un buon piano traffico ma non oltre. Bisogna essere realisti”.

4_ Da circa due anni il porto di Salerno è entrato a far parte dell'Autorità di Sistema Portuale Campano. Dal suo punto di vista è sufficiente o debbono essere previsti altri interventi, iniziative, per rendere competitivo e forte il sistema portuale campano?

“Intanto c'è un ragionamento di visione. Il porto di Salerno fa parte di un sistema portuale che va integrato tenendo conto che resta un porto multifunzione. All'interno di questo ragionamento bisogna trovare la relazione tra le parti per dare forza al sistema. Noi ci troviamo al centro di un mercato fatto di scambi e di trasporti che si sta incrementando e a cui vanno date risposte coerenti. Per esempio, oltre al porto bisogna aggiungere l'aeroporto di Pontecagnano che finalmente sarà realizzato con l'allungamento della pista. Sarà un aeroporto che funzionerà insieme a quello di Napoli-Capodichino. Sarà non solo uno scalo turistico importante, ma anche commerciale per il trasporto di merce ad alto valore aggiunto, frutto della nostra agricoltura all'avanguardia. Voglio dire che, una volta operativo l'aeroporto di Pontecagnano, avremo un sistema integrato di trasporto via aereo, mare, gomma, ferro (Alta Velocità) che lo renderà virtuoso. Questo fa di Salerno un hub da cui si dipartono una serie di flussi che servono l'intero Meridione e che rappresentano un elemento virtuoso per la crescita economica e occupazionale del nostro territorio. Tornando al porto e al sistema, devo però precisare

che il ruolo principale lo deve svolgere l'Autorità Portuale. Da parte nostra non mancherà l'apporto e il sostegno necessari per la strategia di sviluppo che si vorrà attuare”.

5_ È di questi giorni la notizia che anche per i lavori per il dragaggio del porto è stato presentato ricorso dall'impresa non assegnataria dei lavori. Sul tema delle procedure burocratiche ritiene possibile

un'azione sinergica Comune, Autorità di Sistema, Governo Regionale per premere sul Parlamento per ottenere delle modifiche alla legge sugli appalti? Una legge consenta di snellire le procedure ?

“Sul codice degli appalti abbiamo già espresso le nostre opinioni che non sono lusinghiere. Ognuno ha il suo ruolo. Il Governatore Vincenzo De Luca dedica grande attenzione agli aspetti legati alla burocrazia

e agli ostacoli che talvolta crea. Il tema è complesso e fare breccia non è facile. Parliamo di norme ancora troppo farraginose. C'è un'architettura legislativa tale che diventa defaticante operare. Ci vorrebbe uno snellimento reale delle procedure. Sono però fiducioso che il dragaggio parta a novembre perché è per noi fondamentale se si pensa solo al traffico crocieristico che è in ascesa e che necessita dei fondali adeguati per l'attracco delle navi da crociera”.



foto di Massimo Pica



>> ATTUALITÀ



LOGISTICA PORTUALE: UN PICCOLO TERMINAL PER IL TRATTAMENTO DEI CONTAINER

L'ATTIVITÀ DI MANIPOLAZIONE DEI CONTAINER SI FA ANCHE NEL PORTO DI NAPOLI

DI EMILIA LEONETTI

La palazzina si scorge oltre il muro che separa l'area di stoccaggio dei container dalla strada. Si trova a ridosso della Casa del portuale e a fianco della società "Palumbo". È un edificio basso, circondato da un capannone e da alcune aree coperte per la sosta della merce da caricare o scaricare dai container. In tutto 2.500 m², di questi il 90% sono aree scoperte.

La società "Logistica portuale" opera nel porto di Napoli dal 2007, al termine di un iter procedurale durato tre anni per ottenere le autorizzazioni da vari enti, tra cui l'Autorità Portuale. La famiglia Cecere, però, proprietaria della società, insieme alla famiglia

Santalucia, è presente nello scalo dal 1926. Il nonno possedeva alcune chiatte per il trasferimento a terra del carbone che caricava a largo del porto, lì dove si fermavano le navi. Nel tempo la famiglia Cecere ha cambiato attività adattandosi ai cambiamenti intervenuti nel settore, mantenendo però il core business dell'azienda, la movimentazione della merce prima sfusa e ora in container.

Massimiliano Cecere mi attende nel piazzale dell'Autorità portuale. Eravamo d'accordo che saremmo andati insieme. Massimiliano Cecere oltre a gestire l'azienda "Logistica Portuale" ha uno

studio professionale all'esterno dello scalo, cosa che lo costringe a dividere il suo tempo tra le due attività. "Vede- mi dice poco dopo essere arrivati in azienda- la nostra attività è importante ma di nicchia. Movimentiamo all'anno circa 1.000-1200 container. Il nostro principale lavoro è svuotare e riempire i container, imbarcare e sbarcare container da autotreni. A questo si aggiunge che siamo anche area di deposito doganale e ci occupiamo della custodia giudiziaria di container sottoposti a sequestro"

La merce arriva e viene imbarcata dai terminal container, come "Conateco", per poi essere trasferita, nel caso in cui il container debba essere svuotato o riempito nel terminal della società "Logistica portuale". L'attività si svolge con macchinari dedicati alla movimentazione. La differenza, rispetto al terminal "Conateco" o "Flavio Gioia", è che non è disponibile un'area di banchina.

Nel terminal operano sette persone tra amministrativi e operai. Dell'indotto fanno parte gli autotrasportatori e gli spedizionieri. L'attività prevalente è manovrare i container con carrelli, posizionandoli nel piazzale per essere a disposizione degli spedizionieri e della dogana (area doganale). Quando arrivano contenitori sequestrati restano in custodia giudiziaria alla società anche per anni. "Per questo, spiega Cecere, abbiamo chiesto all'Autorità Portuale la possibilità di estendere le nostre aree. Oltre a questo, avremmo previsto di ammodernare i nostri manufatti e di rifare la pavimentazione. L'investimento

previsto è di circa 700 mila euro, ma per questo abbiamo bisogno di certezze, che per noi significa ottenere il rinnovo della concessione."

Negli anni la società ha già investito circa 200-300 mila euro per bonificare l'area che in origine era utilizzata come deposito dalla CULP, per costruire una vasca IMOFF (un depuratore delle acque), per la predisposizione delle aree coperte, per la ricostruzione dell'edificio e per l'acquisto dei mezzi meccanici.

"Siamo l'unico terminalista - aggiunge- dotato di una vasca per la depurazione delle acque, abbiamo solo acque bianche, quelle nere finiscono in un pozzo dove vengono filtrate. Dal 2009 abbiamo realizzato il depuratore per evitare di sversare a mare. Siamo una delle poche aziende del porto ad aver sostenuto investimenti molto elevati per rendere la nostra attività sostenibile dal punto di vista ambientale."

Prima di lasciare il terminal facciamo una breve visita. Ciò che colpisce è l'esiguità degli spazi su cui un'attività complessa come quella sin qui descritta deve svolgersi. Ha piovuto e una serie di avvallamenti nel terreno ha determinato la formazione di piccole pozzanghere d'acqua. "È il peso dei container, dice Cecere, per questo, come le dicevo, nonostante abbiamo in passato rifatto il pavimento ricorrendo a iniezioni di cemento, dobbiamo rifarlo. Ma per questo dobbiamo avere la certezza che la concessione venga rinnovata. E questo non dipende da noi."





>> QUATTRO DOMANDE A...



ALESSANDRO BARBANO

**PORTO: GRANDE REALTÀ PER NAPOLI E AL CONTEMPO
GRANDE INCOMPIUTA**

L'EX DIRETTORE DEL "MATTINO": INCAPACITÀ, CONFLITTUALITÀ TRA ISTITUZIONI TRA LE RAGIONI DEI RITARDI
PROGETTUALI NELLO SCALO

DI EMILIA LEONETTI

Alessandro Barbano, ex Direttore de "Il Mattino", da qualche anno Presidente della Fondazione Teatro Festival, analizza le ragioni dei ritardi che contraddistinguono la storia più recente del porto di Napoli, puntando il dito sul Governo cittadino, incapace di portare a compimento opere urbanistiche come Piazza Municipio.

1_ Lei è stato Direttore per diversi anni del principale quotidiano cittadino. Ha per il suo lavoro sicuramente considerato lo scalo partenopeo perché rappresenta una delle principali realtà economiche e occupazionali. Che idea si è fatto? Nel tempo ha osservato delle trasformazioni?

"L'idea è che il porto è una grandissima realtà per Napoli e allo stesso tempo una grandissima incompiuta. Grande realtà perché mobilita un'economia significativa. Rappresenta, se vuole, il cuore della città perché stimola, come nessun'altra attività, un'imprenditorialità napoletana che nel porto ha una sua cifra culturale, una sua tradizione, uno stile. Contemporaneamente è un'incompiuta, ancorché la progettazione urbanistica della città assegna allo scalo un'importanza fondamentale. Mi riferisco, ad esempio, al progetto della Linea 1 della metropolitana, una delle poche che prevede il collegamento tra il centro della città, il porto, l'aeroporto e la stazione ferroviaria in

una visione integrata e moderna. Una visione a cui non ha corrisposto una capacità amministrativa e politica in grado di portare a compimento un'opera urbanistica di così grande rilievo. Devo sottolineare che si tratta di un'incapacità che risale agli anni successivi al primo "Bassolino" e che ha raggiunto la paralisi pressoché totale negli anni della "Giunta de Magistris".

Se consideriamo via Marina, ci sono voluti anni per iniziare i lavori e ora è riapparsa, dopo sei anni, più vecchia di prima, soprattutto inadeguata rispetto ad un progetto di riqualificazione della principale strada di accesso alla città. È chiaro a tutti che Piazza Municipio è ancora lì con i lavori in corso. C'è uno stallo politico-amministrativo su cui poco ha potuto l'arrivo di Ennio Cascetta alla guida della società MN e dovuta anche ad una litigiosità tra Istituzioni che contribuisce allo stallo e di cui, a mio parere, risente anche il porto. Devo, però, anche dire che lo scalo rispecchia una contraddizione interna al mondo portuale e che è dovuta all'essere Napoli una città marinara a metà: una parte riconosce il porto ed un'altra metà lo ignora.

Quando sono stato Direttore de "Il Mattino" mi sono trovato all'interno di un conflitto, quello tra chi avrebbe voluto spostare l'area del traffico petrolifero lontano dalla città, qualcuno addirittura auspicava la realizzazione di boe a mare per l'attracco delle navi, chi invece sosteneva il contrario. Su questo conflitto si è consumato un'impasse amministrativa, perché è mancata la capacità di fare sintesi, di trovare un equilibrio tra le varie anime in ragione di uno sviluppo non legato al micro interesse ma a visioni di lungo periodo. Con l'arrivo di Pietro Spirito si è dato un impulso nuovo allo scalo. Certo devo riconoscere che è un personaggio eccentrico, iperattivo e che non tutte le cose che annuncia, fa, ma che ha indubbie capacità. Ha ridato, ritengo, vivacità urbanistica, culturale e manageriale al complesso mondo portuale."

2_ Da qualche tempo è Presidente della Fondazione Teatro Festival. È cambiato l'angolo di visuale. Come vede ora il porto? In questo tempo, prima come Direttore del "Il Mattino" e ora come Presidente di Teatro Festival, la sua relazione con lo spazio portuale ha subito dei mutamenti? Cosa è per Lei il porto o cosa dovrebbe essere?

"I ruoli sono diversi: come Direttore del principale giornale del Mezzogiorno ero un testimone critico, oggi sono un attore istituzionale e dunque la mia posizione è completamente cambiata. Devo dire che il porto è

una bellissima sede per confronti di carattere culturale. Non ho più quel ruolo "giudicante" che spetta ad un giornale della città. La mia prospettiva è cambiata, il mio ruolo è quello di promotore culturale secondo le direttive dello statuto della Fondazione. Promuoviamo, come lei sa, eventi teatrali.

Rispetto al porto credo che vi siano una serie di attività che non sono strettamente "portuali" ma che in qualche modo hanno a che fare con lo scalo: l'esempio più evidente è il Molo S. Vincenzo, che riguarda la possibilità per i cittadini di riappropriarsi di questo importante spazio urbano. È una questione che purtroppo si trascina da diversi anni, che è aggravata da una serie di resistenze provenienti in particolare dalla Marina Militare e su cui ha, a mio parere, fortemente inciso la mancanza di impegno da parte del Comune di Napoli. Una visione di piccolo cabotaggio, di poca collaborazione tra Istituzioni ha fatto sì che l'infrastruttura sia ancora interdotta ai napoletani. Devo aggiungere a queste considerazioni la constatazione che a Napoli manca la cultura del coinvolgimento dei privati in opere di interesse collettivo. Esiste una forte resistenza al ricorso dei finanziamenti privati, dovuta all'idea che "privato" significhi illegalità. È un limite che impedisce la risoluzione di interventi importanti come quelli che potrebbero riguardare il Molo S. Vincenzo. Milano non disdegna il profitto, lo utilizza e lo piega all'interesse collettivo. Napoli invece diffida del profitto. Il pubblico non ha le risorse che il privato potrebbe avere. Anche per questo i progetti si fermano. Detto questo devo riconoscere che il waterfront dello scalo partenopeo è uno spazio vivace, dove con frequenza si organizzano convegni, dibattiti. Io stesso ho presentato un mio libro su una nave attraccata al Molo Angioino e ho anche moderato dibattiti tenutisi alla Stazione Marittima. Il porto ha, dunque, una sua vitalità. Resta quel senso di incompiutezza, di cui le parlavo prima e che attiene alla lentezza con cui si realizzano i progetti. Sul piano culturale, infine, lo scollamento tra porto e città non è stato mai completamente sanato perché occorrerebbe che le opere urbanistiche si completassero. Piazza Municipio è decisiva per l'integrazione tra il porto e la città perché il cantiere aperto oramai da tantissimi anni crea inevitabilmente una separazione fisica."

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?

“In parte le ho già risposto. Aggiungo che è fondamentale dal mio punto di vista il costante collegamento con le università, con altri centri di cultura. Napoli è molto sinergica sul piano delle collaborazioni tra associazioni, università e centri culturali. Non lo è sul piano delle Istituzioni. Da questo punto di vista spazi per ampliare collaborazioni ve ne sono. Il porto può, deve, diventare quello che lei ha affermato. Può essere uno spazio aperto per la città, luogo di sintesi tra culture diverse: scientifiche, umanistiche, saperi differenti. Includo, tra i saperi, quello legato al mondo navale che informa di sé la città e che va ancora di più promosso nella sua componente anche culturale. Le scuole attualmente esistenti come gli Istituti nautici, i corsi di laurea in Ingegneria navale, potrebbero essere ulteriormente potenziati in considerazione del valore che il settore marittimo ha per l’economia del territorio e del Paese. Il porto, infine, deve, secondo me, diventare un luogo importante della cultura ma prima di tutto deve realizzare le trasformazioni urbanistiche necessarie. È un processo di trasformazione che deve svilupparsi

e per me l’attore principale di questo processo è il Sindaco. Dobbiamo dirlo con forza: le città cambiano quando c’è una leadership sul piano amministrativo. Il Presidente del porto è un attore importante ma la visione, lo sviluppo, la spinta la imprime il Sindaco della città”.

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

“Ci sono stati anni di grande impasse dovuti a ragioni diverse, tra cui la difficoltà di mettere insieme le mille anime corporative presenti nello scalo e che miravano prevalentemente ai loro piccoli interessi. Ribadisco che con l’arrivo di Pietro Spirito qualcosa è cambiato, grazie prevalentemente alla sua capacità di guardare oltre i micro interessi e di superare le rivalità. Ovviamente, oltre al superamento delle rivalità del cluster marittimo ci vorrebbe una concordia istituzionale che a Napoli non c’è. Questo non lo può certamente attuare il Presidente dell’ Autorità di Sistema Portuale perché la concordia istituzionale è fatta da un Sindaco, da un Presidente di Regione, da consiglieri, da partiti, da parlamentari che sulle grandi questioni fanno squadra.”





>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE



ALFONSO LANGELLA

**ALFONSO LANGELLA, SEGRETARIO REGIONALE FIT-CISL:
CREIAMO UN'UNICA CULP CAMPANA**

“COME PER LE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, SI GARANTIREBBERO PREZZI GIUSTI
E LAVORO PER TUTTI”

DI EL

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?

“Le relazioni sindacali sono mutate tantissimo nell'ultimo decennio, anche gli attuali organismi

sia di partenariato che consultivo sono stati snelliti nelle procedure tanto da creare diversi atteggiamenti rispetto al passato anche da parte dell'Autorità Portuale. Si è fraincesa l'accelerazione burocratica, voluta anche da noi del Sindacato, come uno scatto nello svolgere alcune attività senza seguire i consigli che spesso vengono rilasciati in modo costruttivo nei vari organismi”.

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 quali ragioni a Salerno la CULP è riuscita a creare un rapporto proficuo con le imprese del porto e a Napoli no?

“Per quanto riguarda le ultime vicende sulla fornitura di manodopera all'interno dei porti e principalmente ciò che sta accadendo con le varie CULP ha origine secondo noi, da questioni storiche da approfondire e servirebbe probabilmente un'intera giornata per descrivere quello che sta avvenendo.

Noi abbiamo già un'ipotesi di come poter risolvere le attuali difficoltà, ci piacerebbe in futuro che si ragionasse come per le autorità portuali: come si è creata un'unica autorità di sistema Tirreno Centrale, così si dovrebbe creare un'unica CULP che garantirebbe un servizio adeguato all'interno dell'intera autorità di sistema con prezzi giusti, non concorrenziali e senza lasciare un solo lavoratore escluso dal ciclo produttivo”.

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 storicamente abbiamo sempre contribuito alla crescita del porto e delle sue aziende guardando con attenzione al bisogno dei lavoratori difatti dobbiamo sicuramente migliorare per quanto riguarda il modo per poter rappresentare al meglio i lavoratori portuali. Il mio personale impegno per la FIT-CISL nel prossimo anno sarà quello di formare ancora meglio l'attuale gruppo dei dirigenti Sindacali all'interno dell'autorità portuale del Tirreno Centrale e ricercare nuovi rappresentanti principalmente nelle imprese che oggi non sono sindacalizzate.

Approfitteremo del ruolo, visto l'ultimo accordo in Prefettura, degli attuali responsabili della sicurezza per poter incrociare nuove richieste di risoluzione a difficoltà all'interno dei porti campani che vivono quotidianamente le maestranze”.





>> L'OPINIONE



MASSIMO CLEMENTE

ADSP E CNR IRISS PER RETE

DI MASSIMO CLEMENTE *

RETE International Association for Collaboration between Ports and Cities nasce circa vent'anni fa come filiazione del Centro Studi sulle Città d'Acqua di Venezia con l'intento di trasferirne l'esperienza e le conoscenze maturate ad altri scenari urbani marittimi del mondo. L'obiettivo strategico di RETE è favorire l'interazione e l'integrazione tra le città e i porti attraverso la collaborazione tra gli stakeholders di terra e di mare.

Il gruppo del CNR IRISS, coordinato da chi scrive, da circa un decennio, è impegnato sul tema delle

città portuali che sono studiate sia per la loro specificità di luoghi fortemente identitari sia quali risorse fondamentali per lo sviluppo delle regioni costiere e non solo.

RETE ha affidato il coordinamento scientifico delle attività del prossimo biennio al nostro gruppo di ricerca dandoci l'onore di essere Direttore scientifico internazionale, ruolo assunto grazie al sostegno dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale. A seguire, si indicano i principali obiettivi, contenuti e azioni che abbiamo programmato per il 2020-2021.

PORTI CAMPANI INRETE

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

Obiettivi

- promuovere la visione integrata del sistema mare-porto-città-regione
- rafforzare e sviluppare le relazioni accademiche multidisciplinari a livello internazionale
- rafforzare e sviluppare la collaborazione scientifica con le autorità locali (portuali e urbane)
- dialogare sul piano scientifico con gli organismi internazionali, associazioni, imprese e reti che operano sulle città portuali
- sostenere i giovani ricercatori impegnati sul fronte porto-città

Contenuti

- tendenze evolutive delle città portuali, tra specificità locali e dinamiche globali
- strategie progettuali per lo sviluppo sostenibile, resiliente e adattivo delle città portuali
- dimensione regionale della relazione porto-città
- valorizzazione dell'identità locale marittima come risorsa per lo sviluppo sostenibile
- transizione energetica, nuove tecnologie e climate change
- economia circolare e porti come infrastruttura culturale e creativa

Azioni

- portare avanti in parallelo attività di ricerca, alta formazione e sperimentazione progettuale
- public engagement di università e centri di ricerca per il dialogo tra comunità urbana e il cluster marittimo
- definire e sperimentare nuovi modelli di governance collaborativa porto-città
- reti tematiche, seminari di studio, convegni, workshop e, in particolare, lancio del "RETE Port-City World Forum" con cadenza annuale (Napoli 2020, Delft-Rotterdam 2021, ...)
- promozione di nuovi Nodi Avanzati per aumentare qualità e varietà dei casi studio da condividere con le altre città portuali
- scouting e mentoring di PhD student

*Dirigente di ricerca CNR IRIS

*Direttore scientifico RETE



RETE
Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades
Association for the Collaboration between Ports and Cities

>> **BREVI NOTIZIE**



NEL PORTO DI NAPOLI SI PARLA DI RESPONSABILITÀ SOCIALE D'IMPRESA

I PRINCIPI ETICI E SOCIALI DA ATTUARE PER PASSARE DALLA TEORIA ALLA PRATICA

DI CLAUDIA AMBROSINO

Il tema della **Responsabilità Sociale** acquista un'importanza fondamentale nella definizione delle strategie di sviluppo di un'impresa assumendo un ruolo di importanza crescente nell'ambito dell'economia globale e dello sviluppo sostenibile. Si tratta di un aspetto oggi molto sentito, ma che purtroppo trova ancora difficile applicabilità all'interno delle dinamiche lavorative aziendali che puntano ancora tutto sulla massima redditività.

La **Responsabilità sociale** è uno strumento che ha il compito di difendere la solidarietà, la coesione e la parità delle opportunità dei soggetti coinvolti nelle dinamiche aziendali. Di conseguenza, l'impresa non può più limitarsi a perseguire come unico obiettivo quello economico della redditività; deve necessariamente anche tener conto dell'interdipendenza esistente tra gli obiettivi sociali, ambientali ed economici; lavorare dunque al fine ultimo di assicurare il rispetto dei principi fondamentali della responsabilità sociale di azienda.

Ciò che è richiesto alle imprese e alle organizzazioni in genere è quello di assumere un ruolo sociale, e di farsi carico degli impatti ambientali e delle conseguenze derivanti dalla propria attività, attraverso un comportamento etico e trasparente che possa

innanzitutto contribuire allo sviluppo sostenibile, inclusa la salute e il benessere della società; fondamentale diventa in tal senso tener conto dei riferimenti normativi della norma ISO 26000 approvata dalla Commissione Centrale Tecnica dell'UNI in data 4 novembre 2010 e poi ratificata a novembre 2011 che disciplina appunto i principi della Responsabilità sociale d'impresa.

Adottare comportamenti socialmente responsabili non deve essere visto solo come un dovere aziendale o come una questione filantropica fine a se stessa; poiché oltre a generare un ritorno economico, crea anche un vantaggio competitivo duraturo nel tempo. Se, infatti, la Responsabilità Sociale d'Impresa viene sapientemente integrata con la gestione aziendale, può generare effetti positivi sui risultati aziendali. A tal proposito, l'Ing. Esposito, ex dipendente della Olivetti, parla del grande lavoro fatto dal suo fondatore: "Olivetti non era solo un umanista, ma prima di tutto un imprenditore di vasta cultura. Mosso dalla consapevolezza dell'importanza del rispetto delle condizioni del lavoratore, è riuscito ad introdurre nella sua impresa la "sociologia industriale" che vede un connubio indissolubile tra ambiente lavorativo ed ambiente umano. La centralità dell'individuo-

lavoratore, il rispetto della sicurezza sul lavoro ed il miglioramento delle condizioni lavorative e di vita del dipendente hanno sicuramente rappresentato un punto distintivo del successo di questa grande azienda."

Avere sensibilità verso principi etici del lavoro comporta dunque anche un successo dal punto di vista produttivo, poiché un favorevole ambiente attrae risorse umane qualificate di alto profilo e ne favorisce la fidelizzazione migliorando così anche la qualità delle prestazioni, nonché il clima organizzativo, la coesione interna e lo spirito di appartenenza ad un team, incrementando di conseguenza le quote di mercato grazie alla creazione di una maggiore credibilità.

Il **prof. Marco Maffei**, coordinatore del corso di Laurea Magistrale in "Innovation and International Management" dell'Università Federico II di Napoli, spiega come sia necessario spingere verso una continua innovazione delle imprese, avendo però sempre cura di rispettare i criteri della responsabilità sociale d'impresa. "Fondamentale è conoscere in che modo impiegare le nuove tecnologie per la gestione strategica dell'innovazione nell'attività d'impresa e nei progetti complessi, preoccupandosi sempre di avere un occhio etico a quelle che sono le dinamiche lavorative".

Tali tematiche sono state rimarcate dall'Assessore al Lavoro, al Diritto all'abitare ed allo Sviluppo della città del Comune di Napoli Monica Bonanno: "L'innovazione è fondamentale per migliorare la qualità di vita del lavoratore-cittadino. A tal proposito diventa cruciale monitorare gli effetti che, ad esempio, hanno le start up sul territorio". Il CSI, incubatore di Napoli Est è uno dei principali strumenti di attuazione e di

governance dei processi di sviluppo; nasce nell'ambito degli interventi per lo sviluppo imprenditoriale in aree di degrado urbano previsti dalla legge Bersani (legge 266/1997) e finanziati dal Ministero dello Sviluppo Economico. In particolare, il CSI vuole essere promotore di un nuovo sviluppo dell'area orientale di Napoli, per contribuire al rilancio del sistema economico e per favorire l'integrazione di attività produttive, servizi ed infrastrutture presenti sul territorio. In tale direzione, lavora anche, Campania Newsteel, incubatore certificato ai sensi del Decreto Crescita 2.0 promosso da Città della Scienza e dall'Università degli Studi di Napoli Federico II. E' proprio grazie alle attente analisi di questi due incubatori che emergono i gap da colmare per attuare un efficace responsabilità sociale d'impresa. Giampiero Bruno, di CSI, sottolinea come i "gap dati da una scarsa cultura d'impresa andrebbero colmati, portandone i principi all'intero delle scuole, delle università in modo tale da fornire gli strumenti per rendersi competitivi sul mercato."

"Fondamentale per la creazione di un buon ambiente di lavoro diventa saper fare rete, squadra. Abbattere ogni eventuale barriera e stimolare la voglia di mettersi in gioco e di crescere, cooperando insieme verso gli obiettivi di ogni impresa", aggiunge Nunzia Ariello di Campania Newsteel.

Appare dunque evidente che se un'azienda è in grado di adottare i criteri tipici della responsabilità sociale, ottiene come risultato quello di dare vantaggio a tutti i soggetti coinvolti nelle dinamiche aziendali. La responsabilità sociale d'impresa, pertanto, non deve essere vista come un limite o un vincolo ma al contrario come la finalità da perseguire per conseguire gli obiettivi di ciascun impresa.

