



PORTI CAMPANI INRETE

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



>> L'INTERVISTA

CLAUDIO DE VINCENTI: IN EUROPA MANCA LA CONSAPEVOLEZZA DELLA NUOVA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO

PER IL SUD "TASK-FORCES TECNICHE TRA AGENZIA DELLA COESIONE
TERRITORIALE E SINGOLE REGIONI PER REALIZZARE LE OPERE".

>> ATTUALITÀ
DEMI SRL: SPECIALIZZATA IN
CONTROLLI NON DISTRUTTIVI.
LAVORA CON LE MAGGIORI
INDUSTRIE NAZIONALI



>> QUATTRO DOMANDE A...
IL DIRETTORE DEL MUSEO
DI PIETRARSA RACCONTA IL
LEGAME CON IL TERRITORIO
E CON IL MARE



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE
LA COMPAGNIA PORTUALE
DI SALERNO CONTA SUL
COMPLETAMENTO DELLE
OPERE, DAL DRAGAGGIO A
PORTA OVEST



>> L'OPINIONE
PORTI E COLLEGAMENTI
FERROVIARI: UNA QUESTIONE
NON SOLO INFRASTRUTTURALE.





>> L'INTERVISTA



CLAUDIO DE VINCENTI

Il numero di febbraio apre con l'intervista al Prof. Claudio De Vincenti, curata da Emilia Leonetti. La società "Demi srl" è l'azienda di cui si parla e che fa emergere la presenza nello scalo partenopeo di realtà innovative, in grado di effettuare controlli "industriali" nelle principali industrie italiane. Il Direttore del Museo di Pietrarsa, Oreste Orvitti, risponde ad una serie di domande sul rapporto tra il Museo Ferroviario e il porto. Vincenzo D'Agostino, neo Presidente CULP di Salerno in "Approfondimenti in pillole"; seguito da un articolo sulla compagnia portuale dello scalo salernitano, di Claudia Ambrosino. Vittorio Marzano, docente di trasporti e logistica, del Politecnico di Napoli, interviene nella rubrica "L'Opinione". Chiude il numero una scheda sui dati delle principali voci di traffico e sulle fiere in programma per il 2020.

CLAUDIO DE VINCENTI: IN EUROPA MANCA LA CONSAPEVOLEZZA DELLA NUOVA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO

PER IL SUD "TASK-FORCES TECNICHE TRA AGENZIA DELLA COESIONE TERRITORIALE E SINGOLE REGIONI PER REALIZZARE LE OPERE".

DI EMILIA LEONETTI

Claudio De Vincenti è stato Ministro per il Mezzogiorno e per la Coesione Territoriale.

E' soprattutto un profondo conoscitore delle questioni che rallentano il Sud e che impediscono di recuperare il gap infrastrutturale rispetto al Nord. In quest'intervista ha esaminato diversi temi, dalla politica industriale per il Mezzogiorno, alle ZES, ai Fondi europei, ribadendo i limiti del Governo Nazionale, ma anche di quelli locali, non solo nell'utilizzo dei fondi ma anche nella capacità di proporre politiche innovative in grado di dare concretezza a scelte e strumenti.

1_ Partiamo dalla sua esperienza di Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno: le questioni principali, su cui vorrei si soffermasse, sono la politica industriale per il rilancio delle aree meridionali, il ruolo dell'Europa, la scelta di puntare sulle ZES come strumento di rilancio dell'economia delle regioni meridionali. Per tutte e tre le questioni si registrano carenze, ritardi, assenza di una strategia efficace. Cosa ne pensa? Perché manca una politica industriale per il Sud, perché l'Europa non si dota di una strategia euro-mediterranea, perché le ZES qui non decollano?

"In realtà, una politica industriale per il Sud era stata impostata nella Legislatura precedente e considero

positivo che l'attuale Governo, nella Legge di bilancio appena approvata, abbia ripreso alcuni dei provvedimenti che erano stati allora adottati, per esempio rifinanziando per il 2020 il Credito d'imposta per investimenti al Sud e dando mandato a Invitalia di ricostituire il Fondo per la crescita dimensionale delle imprese meridionali. Bisogna ora andare oltre, rendendo strutturale il Credito d'imposta, implementando il Fondo, rifinanziando i Contratti di sviluppo che svolgono una funzione essenziale nel rilanciare imprese in crisi. Ma è politica industriale anche lo sblocco, ormai urgente, degli investimenti pubblici in infrastrutture e ambiente sia con fondi nazionali sia utilizzando appieno e bene i fondi europei. A questo riguardo, bisogna riconoscere che l'Unione Europea da tempo impegna una quota rilevantissima del suo bilancio sulle politiche di coesione: può fare di meglio, specie in materia di semplificazione delle procedure, ma sta a noi saper utilizzare i fondi che l'Unione mette a disposizione. Manca invece ancora a livello europeo la consapevolezza della nuova centralità del Mediterraneo nella riconfigurazione in corso dei rapporti economici internazionali: raddoppio del Canale di Suez, Nuova Via della Seta, prospettive dell'Africa, fanno del Mediterraneo uno snodo essenziale per una politica europea che si misuri con le sfide della globalizzazione. L'Italia deve battersi per costruire questa consapevolezza in Europa: è una grande occasione per il Mezzogiorno. Le Zone Economiche Speciali svolgono un ruolo proprio in questa nuova strategia, attrezzando il Meridione a essere protagonista di questa trasformazione con un grande investimento sulla logistica intorno ai porti meridionali. Ma qui c'è bisogno di una svolta: si sta procedendo a rilento, con una carenza di spinta politica che non consente di superare i mille ostacoli amministrativi. Si pensi per esempio al dibattito surreale tra amministrazioni centrali sulla natura automatica o meno del Credito d'imposta per le Zes, dibattito che per fortuna sembra si sia risolto finalmente nel settembre scorso (perdendo così più di un anno di tempo) con la decisione che il Credito è automatico (come doveva essere dato per scontato fin dall'inizio in base alla norma primaria, che era di per sé chiarissima)."

2_ Sulle ZES in particolare, di recente, ha affermato che servirebbe un Commissario Unico Nazionale e sulla "semplificazione amministrativa" ha precisato che la norma non funziona perché non ha natura vincolante. Ritiene che queste due decisioni potrebbero favorire l'avvio delle ZES? Perché queste scelte non sono state compiute sin dal primo momento?

"Se oggi abbiamo bisogno di chiarire questi punti è perché, dopo l'istituzione nell'aprile 2018 delle prime due ZES (Campania e Calabria), il processo ha ristagnato. La Legge di bilancio ha previsto l'istituzione di un Commissario governativo per ognuna delle ZES: è una soluzione che mi lascia perplesso perché rischia di creare una diarchia di poteri con il Presidente dell'autorità portuale o, peggio, di essere oggetto di trattativa con il Presidente di Regione, col risultato di bloccare invece che di accelerare i processi. Meglio sarebbe un Commissario unico a livello nazionale che abbia il compito di definire le semplificazioni di competenza nazionale (il punto più importante per rendere le ZES attrattive) e di sollecitare l'azione dei Comitati d'indirizzo per le ZES già istituite, nonché stare col fiato sul collo delle Regioni in ritardo affinché costituiscano le loro ZES e lo facciano varando un Piano strategico degno di questo nome. L'esempio positivo al riguardo viene proprio dalla Zona economica speciale disegnata da Regione Campania e Autorità portuale secondo una strategia in cui porti e interporti regionali costituiranno una rete integrata di logistica al servizio dello sviluppo delle attività produttive di tutto il territorio regionale. Sulle semplificazioni, il problema non è dimezzare tempi procedurali che sono non cogenti, perché tali saranno anche i tempi "dimezzati": si devono piuttosto fissare tempi ristretti espliciti per ognuna delle procedure, accompagnandoli con il principio del "silenzio – assenso" delle amministrazioni, unico modo per renderli realmente cogenti."

3_ Il Mezzogiorno è in recessione, l'aumento del PIL previsto per l'anno in corso è dello 0,2% contro lo 0,6% del Centro Nord, il gap occupazionale è aumentato negli ultimi dieci anni del 21,6%. Per recuperare la distanza dovremmo creare 3 milioni di nuovi posti di lavoro. La Svimez propone, come via d'uscita, la destinazione del 34% degli investimenti nazionali nel Mezzogiorno e in particolare nella "green economy". Cosa ne pensa? Quali politiche di sviluppo, a suo parere, il Governo dovrebbe pianificare per ridurre il gap tra Nord e Sud del Paese?

"Il 34% degli investimenti ordinari è una norma che abbiamo introdotto a fine legislatura precedente e che è finalmente ora di applicare perché essenziale per far sì che i fondi di coesione nazionali ed europei siano realmente aggiuntivi e non sostitutivi dei finanziamenti ordinari. Il tema principale però è quello della capacità delle amministrazioni pubbliche di tradurre gli stanziamenti – che comunque ci sono e sono molto consistenti – in spesa effettiva. Naturalmente il punto



chiave è rimuovere i fattori di blocco che impediscono di trasformare gli stanziamenti in spesa, a partire dalla farraginosità delle procedure autorizzative, dalle sovrapposizioni di competenze, dai poteri di veto regionali e locali, dal ricorso facile ai contenziosi, ecc. E' un lavoro di disboscamento e razionalizzazione da intraprendere subito, ma che sconta inevitabilmente tempi lunghi. Nel frattempo si può e si deve lavorare su due piani di azione principali: per sbloccare la realizzazione di grandi infrastrutture di interesse nazionale può rivelarsi decisivo il ricorso a strutture pubbliche esterne alla PA, dotate di forte competenza tecnica e tenute a rendere conto al Governo del proprio operato. Si tenga presente che esiste da tempo una norma, non ancora applicata, che prevede la costituzione presso CDP del Fondo italiano di sviluppo, che potrebbe costituire proprio l'organismo indicato. Per le infrastrutture di ambito locale e regionale, si può trarre ispirazione da quanto fatto a suo tempo nel biennio 2014-15 per l'accelerazione della spesa dei Fondi europei allora in scadenza, con task-forces tecniche tra Agenzia della Coesione territoriale e singole Regioni per sciogliere i nodi programmatori e amministrativi che stavano bloccando le opere."

4_ Veniamo alla sua associazione e al manifesto per un nuovo Sud "Cambia, cresce, merita". Cosa si prefigge di raggiungere, con quali forze, con quali azioni?

"Il messaggio del Manifesto è quello di una società civile meridionale che, consapevole dei problemi e delle difficoltà che segnano il Mezzogiorno d'Italia, conosce però anche le sue energie positive, la voglia di prendere in mano il proprio futuro per rendere il Sud protagonista della rinascita economica, sociale, morale di tutto il nostro Paese. Perché l'Italia ha bisogno dell'interazione tra tutte le forze costruttive, del Nord e del Sud. L'obiettivo di fondo dell'Associazione Merita – Meridione Italia è quello di contribuire con le nostre attività ad aiutare tutte le energie positive del Mezzogiorno a fare rete, scambiare idee ed esperienze, crescere insieme, interagire con le forze costruttive del Centro-Nord. Nella consapevolezza che la rinascita del Sud passa per investimenti, lavoro e buona amministrazione, il contrario dell'assistenzialismo. Investimenti pubblici in infrastrutture, ambiente, scuola e cultura. Investimenti privati in innovazione e imprenditorialità. Lavoro manuale e intellettuale per dare sbocco all'impegno e alle capacità di ragazze e ragazzi meridionali. Amministrazione pubblica che dia spazio e fiato alle energie vive del Mezzogiorno, invece che fare loro da ostacolo."

5_ Come Ministro ha presieduto la Cabina di Regia per il risanamento e la rigenerazione urbana di Bagnoli. E' un tema importante per la città e anche per lo sviluppo della linea di costa. Anche questa è un'altra delle questioni irrisolte. Qual è l'idea che si è fatto nel periodo in cui ha guidato la Cabina di Regia? Quali sono i nodi istituzionali e non che impediscono di avviare "il risanamento e la rigenerazione urbana di Bagnoli"?

"Vi sono difficoltà oggettive di cui è bene essere tutti consapevoli: una grande area industriale dismessa, con problemi di inquinamento giganteschi, che ha lasciato un vuoto occupazionale, sociale, ambientale, nel cuore di Napoli, richiede una strategia di rigenerazione urbana complessa per la quale non esistono bacchette magiche preconfezionate. Questo non giustifica però i venticinque anni di sostanziale inazione, anzi deve sollecitare alla massima determinazione e costanza di impegno. Ciò detto, i nodi fondamentali che abbiamo affrontato quando presiedevo la Cabina di regia sono stati prima di tutto di tipo strategico, di tipo amministrativo, di tipo operativo. Sul primo versante abbiamo costruito, in un rapporto non semplice ma fecondo con Regione e Comune, il Piano di risanamento ambientale e di rigenerazione urbana (PRARU) che costituisce il punto di riferimento essenziale per dare un futuro nuovo a Bagnoli come area propulsiva di attività e di servizi per la città. Sul secondo versante abbiamo sciolto una serie di questioni amministrative – avviando anche la procedura per il dissequestro giudiziario dell'area, ormai finalmente conclusa – senza le quali ogni intervento era bloccato in partenza. Sul versante operativo infine, abbiamo realizzato la caratterizzazione di tutta l'area, che è stato il primo passo per avviare, come si sta facendo in questi giorni, gli interventi di bonifica (di cui peraltro avevamo anticipato quelli più immediati su ripascimento dell'arenile, rimozione dell'amianto, messa in sicurezza delle strutture). Ora si vada avanti senza esitazioni su questa strada, con metodo e costanza."

6_ Cosa ne pensa, sempre a proposito di Bagnoli, delle 36 candidature di 160 studi di architettura italiani e europei che hanno presentato le loro "idee", rispondendo al bando predisposto da Invitalia sul ridisegno dell'area?

"Il concorso di idee lanciato da Invitalia è la prosecuzione operativa del PRARU che noi avevamo elaborato: è un passo avanti decisivo e sono felice che tanti studi di architettura italiani ed europei stiano partecipando. La rigenerazione di Bagnoli può diventare così una operazione di riferimento a livello internazionale."

PORTI CAMPANI INRETE

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





>> ATTUALITÀ



DEMI SRL: SPECIALIZZATA IN CONTROLLI NON DISTRUTTIVI. LAVORA CON LE MAGGIORI INDUSTRIE NAZIONALI

L'UNICA NEL MEZZOGIORNO AD AVERE LA CERTIFICAZIONE "NADCAP" HA SEDE NEL PORTO DI NAPOLI

DI EMILIA LEONETTI

C'è una società nel porto di Napoli che si occupa di controlli non distruttivi e di trattamenti termici anche "extraforo". Opera con macchinari ad ultrasuoni e con sistemi radiografici.

Ha come clienti la società Augusta, la Q8, Fincantieri, Nuovo Pignone, per citarne alcune. Fornisce assistenza tecnica sia nella fase della costruzione di pezzi in lega leggera e in materiale composito, sia nella fase di manutenzione.

Il lavoro consiste prevalentemente nella verifica e nella diagnosi dello stato dei punti di collegamento, saldature, incollaggi di componenti della struttura di navi, aerei, elicotteri.

L'edificio color giallo ocra si trova nei pressi di Piazzale Pisacane, alle spalle di una piccola palazzina e di un capannone in disuso.

La società si chiama "DEMI srl", ed è nata nel 1998 dallo scioglimento della "Testing srl", società dedicata sempre ai collaudi industriali. Oggi vi lavorano 36 persone, per lo più periti meccanici, elettrotecnici, ma anche ingegneri.

Ad aprire il cancello per entrare nella piccola sede, un'impiegata, addetta alla segreteria. Il Direttore Commerciale, Raffaele Metafora, attende nella sala riunioni, destinata anche ai corsi di formazione. Una naturale evoluzione dell'attività principale. "La

professionalità acquisita - spiega - testimoniata dalle certificazioni "Nadcap" che fissano regole stringenti per essere autorizzati a effettuare controlli "industriali". Grazie a queste certificazioni possiamo essere anche centro di formazione per quelle aziende che desiderano non esternalizzare i controlli di qualità sui propri manufatti."

Una delle ultime commesse ha riguardato il collaudo di una parte di struttura metallica, un "concio", realizzato nello stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia e destinato al nuovo Ponte Morandi in costruzione a Genova. "In questo caso - racconta l'ing. Metafora - abbiamo dovuto impiegare sei nostri tecnici che per tre mesi hanno seguito, controllato e verificato, le fasi di costruzione del "concio" nello stabilimento stabiese."

L'attività dell'azienda si sviluppa in due parti: una di laboratorio con apparecchiature fisse che si svolge in un bunker "radiogammagrafico", posto vicino ai Cantieri del Mediterraneo, una seconda con apparecchiature mobili presso i committenti. E' in programma l'acquisizione di un edificio di circa 400 m2, posto alle spalle della "Demi" da destinare a corsi di formazione e addestramento.

"Il nostro lavoro- conclude Raffaele Metafora - oltre ad essere in continua evoluzione grazie ai cambiamenti in corso in particolare nel settore energetico e aeronautico, richiede grande flessibilità, soprattutto per controlli presso terzi. Mentre il lavoro in laboratorio può essere programmato perché attiene a interventi su pezzi nella nostra disponibilità, anche se temporanea, per le attività esterne dobbiamo essere in grado di inviare una nostra squadra di tecnici in qualunque momento viene richiesto. "

Prima di uscire facciamo una visita agli uffici e al magazzino. Piccoli spazi per importanti commesse e per interventi ad alta specializzazione, penso lasciando l'edificio..."





>> QUATTRO DOMANDE A...



ORESTE ORVITTI

IL DIRETTORE DEL MUSEO DI PIETRARSA RACCONTA IL LEGAME CON IL TERRITORIO E CON IL MARE

NAPLES SHIPPING WEEK 2020 SI CHIUDERÀ A PIETRARSA: PRIMA PROVA DI COLLABORAZIONE CON L'ADSP MTC

DI EMILIA LEONETTI

La strada è stretta: si arriva percorrendo corso San Giovanni a Teduccio per svoltare, una volta giunti a Portici, a sinistra, verso il mare. Un passaggio a livello separa la strada dall'ingresso al Museo di Pietrarsa, cui si accede a piedi da un sottopassaggio.

Una volta usciti dal sottopasso, lo sguardo è catturato dalla bellezza degli spazi e degli edifici che da destra a sinistra sorgono lungo uno spazio di oltre 36 mila m². Per lo più ex capannoni industriali che oggi ospitano treni, locomotive, pezzi di storia del nostro trasporto su ferro. Gli uffici di direzione sono nel primo edificio a destra. La stanza del Direttore, Oreste Orvitti, è in

fondo ad una sorta di open space dove lavorano sei-sette giovani impiegate. Avevo chiesto di incontrarlo per porgli alcune domande sul rapporto tra il Museo e il porto. In fondo Pietrarsa segna, ad oriente, il limite di competenza dell'Autorità di sistema portuale di Napoli.

1_ Vorrei iniziare, chiedendole che relazione ha con il porto di Napoli? il Museo di Pietrarsa rientra, in qualche modo, nell'area di competenza dell'Autorità di Napoli.

"Direi che il collegamento di Pietrarsa con il porto è di tipo storico. La nascita di questo sito, infatti, risale al

1842 e ad esso è legata la produzione di armi prima e, soprattutto, di locomotive a vapore poi. Inoltre, in questa struttura si costruiscono anche i primi motori delle navi della flotta navale borbonica.

Tutta l'attività che si sviluppò tra la metà del '800 e parte del '900 fu favorita principalmente dalla posizione geografica del sito, strategica sotto il profilo militare e industriale, in quanto si affaccia tanto sul mare, per trasporti navali, quanto sulla terra ferma, per i collegamenti via treno attraverso la prima linea ferroviaria in Italia, inaugurata nel 1839.

Oggi, invece, il collegamento con il porto è rappresentato fondamentalmente dal forte legame con la città. Il nostro è un sito il cui principale punto di forza è costituito dall'esposizione dei treni che hanno fatto la storia del trasporto del Mezzogiorno e del nostro Paese.

Gestito dalla Fondazione FS Italiane, il Museo di Pietrarsa si sviluppa su grandi spazi (36mila metri quadrati di cui 14mila coperti) promuovendo iniziative, eventi, convegni e numerose attività di tipo artistico, culturale ed enogastronomico.

La nostra strategia di sviluppo infrastrutturale prevede, grazie a un accordo siglato con la Regione Campania e con il Ministero dei Beni Culturali, la realizzazione di un approdo marittimo per imbarcazioni da diporto e mezzi veloci (aliscafi e traghetti), sfruttando la naturale interconnessione con i treni della linea 2 metropolitana che, particolarità più unica che rara, hanno una stazione che costituisce, di fatto, l'ingresso del Museo. È stato già predisposto lo studio di fattibilità che speriamo possa essere preludio alla stesura del progetto definitivo ed esecutivo per la sua costruzione.

A mio parere si tratta di un intervento in grado di favorire l'ulteriore crescita del sito che nel 2019 è stato visitato da oltre 200mila persone.

Mi preme sottolineare che Pietrarsa non è solo il Museo di Ferrovie dello Stato Italiane, ma anche il più grande centro congressi del Sud Italia.

Possiamo infatti ospitare contemporaneamente fino a 4mila persone nei grandi capannoni di epoca borbonica, oggi veri e propri esemplari di archeologia industriale sia per la loro architettura, sia per i reperti che custodiscono. Attualmente è in fase di restauro il celebre treno di lusso "Arlecchino", costruito all'inizio degli anni '70, che sarà destinato a funzioni di treno charter al trasporto di turisti verso il Museo, a conferma delle grandi potenzialità di sviluppo che il sito è in grado di offrire".

2_ È notizia di pochi giorni fa: la manifestazione "Naples Shipping Week" si chiuderà nella sua edizione 2020 proprio a Pietrarsa. Perché ha accolto la richiesta e quale è il senso della partecipazione alla principale manifestazione del settore marittimo che si tiene ogni due anni nel porto e nella città di Napoli?

"Credo che quanto detto da un turista americano in visita al museo qualche tempo fa sia la risposta più significativa: "Questo sito è come una nave della cultura ormeggiata al centro del Golfo di Napoli". E così, quando ci hanno chiesto la disponibilità a ospitare la serata conclusiva della "Naples Shipping Week", abbiamo accettato con piacere e orgoglio. Uno dei segreti del successo di Pietrarsa, infatti, è quello di avere avviato un dialogo costruttivo con il territorio, dando spazio a tutte le forme di espressione culturale e artistica. Pertanto, accogliere una manifestazione del settore marittimo che coinvolge non solo gli operatori del porto di Napoli, ma anche quelli nazionali ed internazionali, è per noi l'occasione per avviare una più stretta collaborazione con il mondo della portualità e delle attività marittime in generale. Infatti, saremo parte attiva nella realizzazione della settimana dedicata allo shipping, in programma a fine settembre 2020, quando ospiteremo una serie di stand nell'area del nostro giardino botanico che, abbellito da vegetazione proveniente da tutto il mondo, si affaccia sull'incantevole Golfo di Napoli".

3_ Come Direttore di un Museo che rappresenta la memoria storica di un importante segmento del trasporto, quello su ferro, quali trasformazioni immagina o auspica 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?

"Auspico, prima di tutto, l'apertura del porto alla città, così da trasformarsi in luogo di conoscenza e opportunità di scambi culturali. Mi auguro, inoltre, possa esserci un incremento dei collegamenti tra il porto e il territorio circostante, includendo il trasporto su ferro per una naturale congiunzione tra le differenti modalità di viaggio di merci e persone. Sono convinto che lo sviluppo di un paese debba necessariamente passare anche attraverso le vie del mare di cui i porti sono snodo cruciale. A maggior ragione, un porto che cresce in maniera significativa e costante, rappresenta un fattore di trasformazione essenziale



per il territorio su cui insiste. A mio parere, dunque, è elemento imprescindibile di crescita per la città e per l'intera regione".

4_ L'ultima domanda la vorrei riservare alle possibilità di collaborazione tra il museo di Pietrarsa e gli scali del sistema portuale campano. Come pensa si potrebbe sviluppare, in che ambiti?

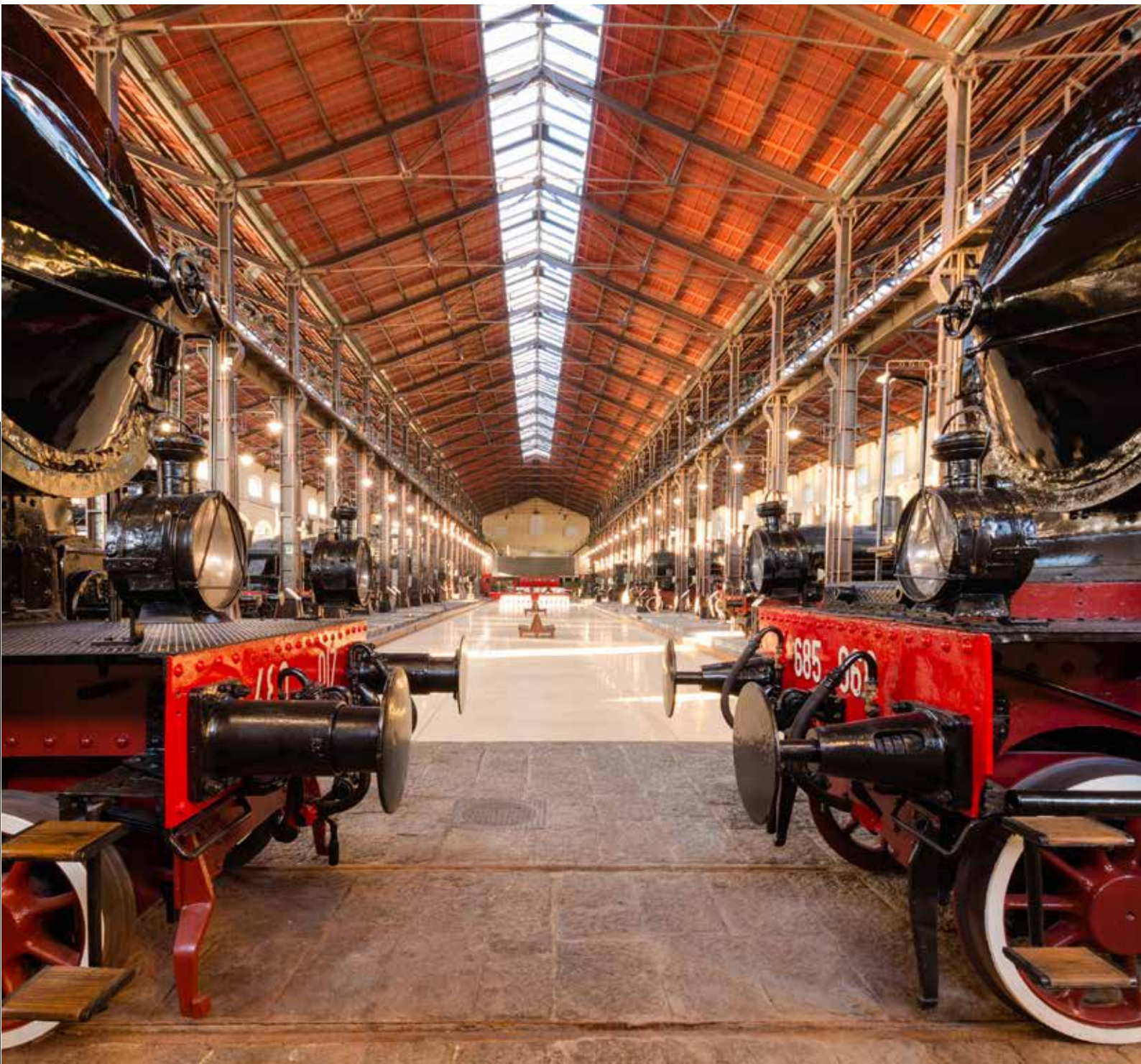
"Il nostro know how è soprattutto di natura ferroviaria. La possibilità, quindi, di portare negli scali portuali le nostre conoscenze nel settore trasporti, abbinata alle capacità di gestire le molteplici attività di cui ci occupiamo da anni, non può che essere un'occasione positiva. Come Fondazione FS, ad esempio, abbiamo in archivio milioni di foto, strumenti e macchinari che rappresentano la storia delle ferrovie italiane. Considerando l'esperienza del Gruppo FS anche nel settore della navigazione, di cui si possono trovare testimonianze proprio nei nostri padiglioni, si potrebbe pensare ad allestire una mostra che racconti lo stretto legame tra il trasporto via mare e quello su ferro. Credo si debba iniziare a ragionare in un'ottica di sistema, mettendo insieme mondo della ricerca e dei trasporti marittimi e ferroviari. Le dirò un'ultima cosa. Da tempo abbiamo avviato una collaborazione con la stazione zoologica Anton Dohrn

che ha aperto proprio qui vicino un centro per la cura di tartarughe marine. In base a un accordo specifico, diamo agli studenti la possibilità di visitare entrambi i siti (Museo di Pietrarsa e Ospedale delle tartarughe) pagando un solo biglietto. Ciò significa che operando in sinergia è possibile catturare l'interesse delle persone, specialmente dei giovani, e orientarli verso esperienze culturali attraverso iniziative che reputo possano essere intraprese con successo anche dall'intero sistema portuale campano".



PORTI CAMPANI INRETE

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





>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE



ENZO D'AGOSTINO

LA COMPAGNIA PORTUALE DI SALERNO CONTA SUL COMPLETAMENTO DELLE OPERE, DAL DRAGAGGIO A PORTA OVEST

SECONDO VINCENZO D'AGOSTINO, NEO PRESIDENTE, FARÀ CRESCERE LE IMPRESE ART.17 LEGGE 84/94

DI EMILIA LEONETTI

1_ Lei è da pochi mesi alla guida della CULP di Salerno. Ci spiega come intende impostare il lavoro, in che modo e con quali obiettivi?

"Sono Presidente da pochi mesi e quindi la mia principale attività è stata stringere legami con gli imprenditori del porto di Salerno: dal gruppo Grimaldi, a quello di Agostino Gallozzi, ad Amoruso. Abbiamo concluso, con il gruppo Grimaldi, un accordo che non esito a definire "storico" per potenziare la nostra presenza nell'attività di movimentazione delle auto. Il mio auspicio è che le opere in corso, dal dragaggio, a Porta Ovest, terminino nei tempi previsti. Dal completamento, infatti, degli interventi dipenderà buona parte del rilancio dei traffici nello scalo salernitano. Per il settore "auto" ci auguriamo che si realizzi il "multipiano" previsto sulla banchina "rossa" del terminal Grimaldi. Tutto ciò porterà ad un ampliamento dei turni per la Compagnia Portuale. Quali sono i miei obiettivi? Vorrei prima di

tutto chiudere i bilanci in pareggio e superato questo anno, che per la crisi in corso, soprattutto nel settore "auto", dovrebbe essere di transizione, assicurare continuità lavorativa alla nostra cooperativa."

2_ Ritiene che la prestazione di manodopera temporanea sia in declino? Le spinte all'autoproduzione da parte di alcune imprese armatoriali, come può essere contrastata?

"Il declino c'è stato ed è stato determinato dal calo dei traffici. E' mancata, a mio parere, da parte dell'Autorità Portuale un'attività di controllo che dovrebbe riguardare le ore di straordinario all'interno delle imprese portuali e la possibilità che si verificano casi di interscambio di manodopera tra imprese portuali. Se vi fosse, ribadisco, un maggior controllo da parte di chi governa il porto, le Compagnie Portuali recupererebbero turni di lavoro. Tutto ciò ha contribuito ad alimentare un periodo di

crisi per le Compagnie portuali (art. 17 legge 84/1994). Aggiungo che l'AdSP dovrebbe anche aprire dei tavoli per la definizione di accordi in grado di regolamentare i rapporti tra le imprese (art. 16) e le Culp (art.17)."

3_ Quali rapporti vi sono con la CULP di Napoli e in che modo l'ODP contribuisce a definire le questioni legate alle trasformazioni nel mondo del lavoro portuale?

" L'ingresso del porto di Salerno nell' Autorità di Sistema Portuale è avvenuto solo nel 2018. E' passato troppo poco tempo per poter dare un giudizio. Certo

sarei tentato di affermare che l'autonomia del porto di Salerno era positiva e che l'integrazione con il porto di Napoli non sarebbe stata necessaria. Devo, però, riconoscere che se si realizzerà ciò che la riforma del 2016 prevede e cioè la creazione di un sistema interconnesso mare-ferro-gomma e interporti, questo porterà vantaggi, di cui anche noi della Compagnia Portuale ci avvantaggeremo."





>> ATTUALITÀ



PORTO DI SALERNO

CULP FLAVIO GIOIA DI SALERNO

FORMAZIONE COSTANTE E FLESSIBILITÀ AL SERVIZIO DELLE IMPRESE

DI CLAUDIA AMBROSINO

Si affaccia sul mare: dalle finestre della Culp Flavio Gioia di Salerno, situata al Molo 3 gennaio, si scorgono alcune delle imbarcazioni attraccate al porto; tra queste, svetta la draga, al lavoro per le operazioni di dragaggio, iniziate già da diverse settimane. 120 le persone in totale occupate all'interno della cooperativa. Svolgono diverse mansioni: 104 gli operai prestatori di manodopera e 16 impiegati negli uffici; a questi si aggiungono 40 operai che, in base alle esigenze, vengono forniti dall'agenzia interinale.

La Culp, in base all'articolo 17 della legge 84/94 (richiamato nella legge di riforma portuale del 2016), è una cooperativa prestatrice di manodopera; si occupa di fornire alle imprese competenza e professionalità nei periodi di picchi di lavoro o di deficit del personale in organico. Gli interventi messi in atto vanno dal lavoro generico (ad esempio, imbarco e sbarco di auto) alla conduzione di mezzi

meccanici (gru, pale meccaniche etc). Disponibilità immediata, flessibilità, tempestività e l'elasticità di intervento nei casi di necessità sono i tratti distintivi della Culp di Salerno.

Al mio arrivo, mi riceve il Presidente della Culp Flavio Gioia, Vincenzo D'Agostino; mi racconta di come il mondo del lavoro portuale stia cambiando. A farsi strada è infatti un processo di automatizzazione delle fasi di lavoro che, fino a qualche anno fa venivano svolte a braccio. Appare chiaro che tali trasformazioni hanno richiesto competenze specifiche da parte delle imprese che hanno bisogno di operai in grado di utilizzare nuove macchine e tecnologie. Da qui l'esigenza di una costante formazione degli operai, in modo tale da poter fronteggiare le insorgenti necessità. E' per questo che la Culp si impegna ormai da diversi anni nella formazione dei suoi operai per accrescere la

loro competenza e professionalità. A tal proposito, la cooperativa salernitana ha già presentato un progetto di formazione all'AdSP del Mar Tirreno Centrale, in attesa di approvazione.

La Culp Flavio Gioia dispone, inoltre, di diverse macchine operatrici che possono essere utilizzate nei casi di intervento: 4 gru semoventi con portata fino a 65 tonnellate, 16 carrelli con portata fino a 16 tonnellate, 2 pale meccaniche ed un escavatore.

Il 70 % del fatturato della Culp Salerno deriva dalla movimentazione delle auto: il gruppo Grimaldi è il loro maggior cliente (basti pensare al parcheggio

multiporto al porto di Salerno che, una volta realizzato, consentirà di movimentare circa 800 mila auto l'anno); per il settore merci varie, un importante cliente è Amoruso Group spa mentre per i container a svettare c'è Gallozzi Group, con la società Salerno Container Terminal.

L'obiettivo è riuscire a coniugare innovazione tecnologica e mantenimento delle ore di lavoro. Lo sguardo è costantemente rivolto all'occupazione, mettendo in campo metodologie di intervento in grado di mantenere i livelli occupazionali della CULP.





>> L'OPINIONE



DI VITTORIO MARZANO*

PORTI E COLLEGAMENTI FERROVIARI: UNA QUESTIONE NON SOLO INFRASTRUTTURALE

DI VITTORIO MARZANO

Un efficace collegamento ferroviario è asset irrinunciabile per un sistema portuale che voglia ottimizzare l'utilizzo delle sue aree e massimizzare la sua catchment area, e rappresenta un requisito fondamentale che i porti core europei, come Napoli, devono soddisfare.

L'interruzione dei collegamenti ferroviari del porto di Napoli dal 2015 ha stimolato un doveroso dibattito sul tema, sia pubblico sia nell'ambito della pianificazione ufficiale di settore, finalizzato innanzitutto a individuare la miglior soluzione per rispondere a tale fabbisogno,

anche nell'ottica del futuro assetto della Darsena di Levante. L'attenzione si è fisiologicamente concentrata sull'hardware (dove realizzare il terminal ferroviario, con quali prestazioni) del progetto, ed è per questo opportuno richiamare alcune considerazioni di mercato e di carattere organizzativo/gestionale importanti almeno quanto le scelte infrastrutturali.

In primo luogo, se è vero che le prestazioni del cosiddetto Treno Europeo Merci (TEM: 750 metri di modulo, sagoma PC80, peso fino a 2000 t) rappresentano lo standard della rete core, è altrettanto vero che è una

analisi accurata della domanda potenziale di trasporto a dover guidare le scelte prestazionali del collegamento ferroviario: per intenderci, un navettamento a corto raggio da/verso gli interporti campani ha esigenze ben diverse da un collegamento a medio/lungo raggio verso destinazioni più lontane. Per di più, limitandosi al traffico containerizzato, l'analisi di domanda non può ormai più prescindere da un'attenta valutazione del posizionamento strategico dei grandi ocean carriers che, da semplici vettori marittimi, si sono prima evoluti in operatori di trasporto multimodali (MTO) che acquistavano tratte di terminalizzazione terrestre e poi, più di recente, in produttori stessi in logica make della vezione terrestre. È recente il caso di MSC che, attraverso la controllata MedLog Italia, ha iniziato a effettuare servizi ferroviari e trazioni stradali in particolare dai porti liguri. Un progetto di intermodalità ferroviaria di un porto è quindi ormai sempre più tassello locale di progetti industriali su scala globale delle compagnie di navigazione e dei grandi MTO e, come tale, va affrontato con logiche progettuali molto diverse anche dal recente passato.

Soprattutto, è agli aspetti organizzativi e gestionali che bisogna guardare con attenzione, come insegna la best practice del porto di Trieste, primo in Italia per volumi di traffico ferroviario, con un tasso di crescita medio annuo del 10% nell'ultimo quinquennio e più di 10.000 treni movimentati nel 2019. Complessivamente, guardando ai soli traffici intermodali, più del 50% del traffico terrestre del porto di Trieste utilizza la modalità ferroviaria, servendo destinazioni in tutta l'Europa continentale, grazie innanzitutto ad una posizione geografica baricentrica rispetto ad un bacino contendibile continentale che non vede altri sistemi portuali mediterranei o nordeuropei dominanti. Una situazione, dunque, ben diversa dalla catchment area più locale che ci si attende esprima il porto di Napoli, ma che comunque fornisce interessanti spunti di riflessione.

Il porto di Trieste ha raggiunto questi risultati sicuramente con una infrastruttura performante, seppur con treni ad oggi di modulo massimo di 600 metri e con una sostanziale saturazione del terminale di Campo Marzio, nel quale sono stati avviati importanti lavori di ampliamento. Va però detto che i tassi di crescita a doppia cifra sono stati raggiunti solo quando la locale Autorità di Sistema Portuale ha implementato politiche organizzative e gestionali che, come e più

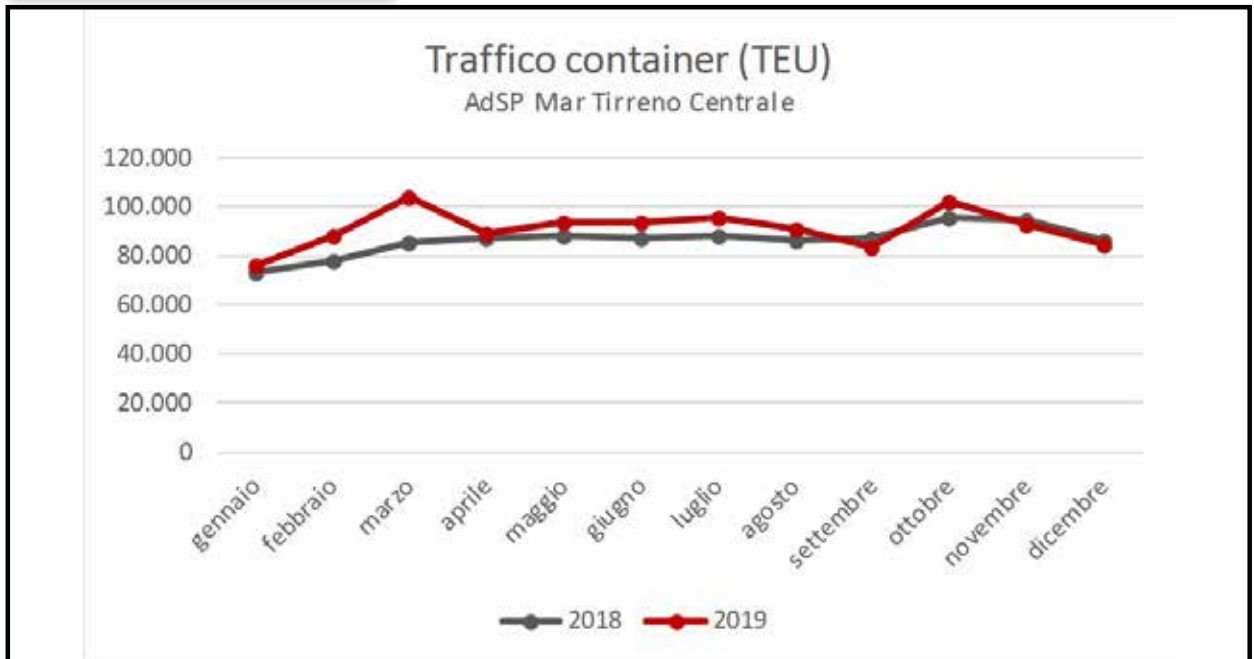
della dotazione infrastrutturale, hanno contribuito alla crescita dei traffici. Ne rappresentano esempi rilevanti: la costituzione di Alpe Adria, che opera come MTO neutrale e soggetto facilitatore/integratore per la promozione di nuovi servizi ferroviari, grazie alla grande presenza e conoscenza del mercato locale ed aperto alla collaborazione con tutti gli operatori che intendono sviluppare traffici da e per il sistema logistico portuale/regionale; di Adriafer, società di manovra ed impresa ferroviaria accreditata come operatore unico di manovra nel comprensorio portuale e, a supporto di altre imprese ferroviarie, attiva su relazioni di linea a corto raggio verso i nodi del sistema triestino formato dai porti e dai retroporti; di una Direzione per le Infrastrutture Ferroviarie interna alla Autorità di Sistema Portuale, che ha intrapreso il percorso per certificarsi quale soggetto gestore della Infrastruttura Ferroviaria in ambito portuale.

Lo sviluppo di queste iniziative immateriali è spesso lento e complesso quanto un progetto infrastrutturale, ed è dunque da subito che occorre attrezzarsi per uno sviluppo sinergico e complessivo dell'offerta ferroviaria di un sistema portuale, ricordando che il mercato guarda con estremo interesse non solo ai costi di inoltro, ma anche, e spesso soprattutto, alla affidabilità, regolarità, frequenza e modularità dei collegamenti ferroviari.

***Professore Associato Ingegneria dei Trasporti
Università degli Studi di Napoli Federico II**



>> BREVI NOTIZIE



DATI DI TRAFFICO 2019: FORTE INCREMENTO DEL TRAFFICO CROCIERISTICO

BUONI RISULTATI PER TRAFFICO CONTAINER E RO-RO

L'anno 2019 si è chiuso per l'AdSP del Mar Tirreno Centrale con valori di dati di traffico estremamente positivi.

In particolare, il settore dei container ha registrato un +5,7% rispetto all'anno precedente con un totale di 1.095.156 TEU movimentati.

Il settore Ro-Ro si è mantenuto abbastanza stabile rispetto all'anno precedente con un totale di 13.373.368 tonnellate movimentate rispetto alle 13.364.893 tonnellate del 2018 (+0,1%).

Anche il settore passeggeri ha registrato un aumento del 2,4% con 7.886.716 passeggeri trasportati (Golfo

+ Isole Maggiori) rispetto ai 7.700.101 del 2018.

Il principale incremento è stato, però, registrato dal traffico crocieristico (+27,4%) con 1.454.023 crocieristi rispetto a 1.141.686 registrati nel 2018. Si riporta di seguito un dettaglio mensile delle principali voci di traffico con un confronto rispetto all'anno precedente.

>> BREVI NOTIZIE

PIANO FIERE E PROMOZIONE	
ADSP MAR TIRRENO CENTRALE	
MESE	(In neretto gli eventi crocieristici/turistici) LUOGO, EVENTO E DATA
FEBBRAIO	Fruit Logistic, Berlino 5-7
MARZO	BMT- Napoli 20-22
APRILE	SEATRADE- Miami 20-23
MAGGIO	Porto Aperto Napoli /Salerno/Castellammare* 8-9-10
	Assemblea Generale Medcruise Palamos Spagna
GIUGNO	
	Transport Logistic Cina -Shangai 16 - 18
SETTEMBRE	Setrade Med, Malaga 15 - 17
	Remtech Expo,Ferrara *16-18
OTTOBRE	Italian Cruise day -Savona 23

* data da confermare

PARTECIPAZIONE ADSP MAR TIRRENO CENTRALE FIERE 2020