



PORTI CAMPANI INRETE

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



>> **ATTUALITÀ**
DARSENА PETROLI:
L'ORGANIZZAZIONE DI UN
TERMINAL AL SERVIZIO NON
SOLO DEL SUD ITALIA.



>> **QUATTRO DOMANDE A...**
ROSANNA PURCHIA:
ROMPERE LE BARRIERE
TRA IL PORTO E LA CITTÀ.



>> **L'INTERVISTA**
SALERNO PORTA OVEST,
INTERVISTA A FRANCESCO
MESSINEO.

>> **L'INTERVISTA**
“NON ESISTE UN MODELLO UNICO”:
IL LAVORO PORTUALE ESAMINATO
DA UN ESPERTO DEL SETTORE

SERGIO BOLOGNA ANALIZZA I CAMBIAMENTI IN CORSO E LE PROSPETTIVE



>> **APPROFONDIMENTI IN PILLOLE**
PIETRO GIUSEPPE VELLA: IL
COMITATO DI GESTIONE, PIÙ
SULLE STRATEGIE.



>> L'INTERVISTA

Sergio Bologna apre il numero con l'intervista a Emilia Leonetti sul lavoro portuale. Segue la visita alla Darsena Petroli, corredata da un'intervista al Direttore Logistica Italia della Q8, Raffaele Iollo. La Sovrintendente del Teatro San Carlo risponde a "Quattro domande a...". Francesco Messineo racconta, nell'intervista ad Anna Capasso, lo stato dei lavori di Porta Ovest di Salerno. Pietro Giuseppe Vella, Comandante del Porto di Napoli, è l'ospite della rubrica "Approfondimenti in pillole". Paolo Giordano, della Seconda Università, Luigi Vanvitelli, affronta il tema "Napoli e il mare". Chiude il numero un articolo sui due porti turistici di Castellammare di Stabia.

"NON ESISTE UN MODELLO UNICO": IL LAVORO PORTUALE ESAMINATO DA UN ESPERTO DEL SETTORE

SERGIO BOLOGNA ANALIZZA I CAMBIAMENTI IN CORSO E LE PROSPETTIVE

DI EMILIA LEONETTI

Apri significative opportunità di approfondimento quest'intervista rilasciata da Sergio Bologna, già docente universitario, esperto di logistica e di tematiche legate al settore marittimo-portuale, coordinatore del settore merci del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (1998-2000), membro del Comitato scientifico per il Piano Nazionale della Logistica (2010-2012). Spinge, soprattutto, a considerare in maniera non schematica i cambiamenti in corso nel lavoro portuale e a trovare soluzioni diversificate nei nostri porti.

1. Il lavoro portuale negli ultimi dieci anni è cambiato in maniera significativa. L'introduzione di nuovi e più moderni macchinari, l'informatizzazione dei processi produttivi, hanno sicuramente pesato. Come è stato affrontato questo percorso di trasformazione dalle imprese portuali, dai lavoratori e dalle Autorità Portuali?

"In Italia non mi sembra di aver visto grandi novità. Tutti aspettano di vedere Vado Ligure di APMT. L'automazione è un processo graduale. L'errore

da evitare è quello di guardarla con approccio deterministico. Non esiste un modello unico, ogni terminal ha sue proprie caratteristiche, di posizionamento, di tipologia di servizi di linea, se è gateway, se fa solo trasbordo ecc.. Poi ci sono le filosofie d'impresa dei grandi gruppi terminalistici, insomma sono tante le variabili che condizionano le scelte tecnologiche. Almeno, questo ci dicono esperti come Rodrigue e altri. Un'automazione spinta, tipo Altenwerder di Amburgo o Maasvlakte 2 di Rotterdam, conviene solo a determinati volumi, e comunque sono cose che ormai hanno dieci anni e più di anzianità. In Italia non penso che possa avvenire un cambiamento tale da chiamarlo "trasformazione". Solo il VTE, mi sembra, abbia fatto investimenti importanti sulla gestione del gate, sulle nuove gru elettriche di piazzale e su gru di banchina più potenti, ma rimangono forti criticità nei collegamenti ferroviari con l'Hinterland e nella presa e consegna da parte degli autotrasportatori. Il "paradigma tecnologico" è solo una delle componenti del sistema, bisogna evitare di esserne prigionieri."

2. Per restare sul tema della trasformazione, può esaminare quali sono i settori e quali le innovazioni tecnologiche che hanno maggiormente inciso? Penso ad esempio al settore del traffico container ma anche ai cambiamenti indotti dalla recente riforma con l'accentuazione del valore della "logistica" nel sistema portuale.

"Il porto del futuro, il porto digitale, probabilmente lo vedremo prima in Asia che in America o in Europa. I terminal container e di rinfuse sono ad automazione spinta ma i terminal Ro Ro, project cargo, breakbulk, heavy lift, resteranno più o meno come ora. Le Autorità Portuali non hanno un ruolo specifico in questi processi di automazione, possono invece fare grandi passi avanti nella connettività con altre amministrazioni. La logistica intesa in senso ampio è coinvolta pesantemente nei processi di digitalizzazione ma non è detto che le cose corrano poi così in fretta. Un'indagine svolta dalla mia Associazione, la Bundesvereinigung für Logistik, presso le aziende tedesche, che notoriamente sono all'avanguardia, ha rivelato che una buona metà ci pensa due volte prima d'introdurre innovazioni che possono mandare all'aria sistemi informatici costruiti con tanta fatica. Sono operazioni rischiose e costose,

che hanno bisogno di fasi di transizione, durante le quali l'azienda non si può fermare. Poi c'è tutta la partita, sempre più importante, della protezione da attacchi cibernetici. In Italia a che punto siamo? Bah, io vedo ancora tante cooperative di facchini nella logistica ed una situazione del lavoro nei magazzini che è più degradata rispetto a quella che si riscontra nei porti, con un livello d'illegalità molto diffuso. Perciò, ripeto, stiamo attenti a non attribuire troppa importanza al paradigma tecnologico interno alla filiera marittimo-portuale."

3. Ma lei allora come vede un caso come quello della compagnia marittima danese Maersk che sta sperimentando con Ibm dei sistemi per migliorare efficienza e sicurezza del trasporto mercantile; l'obiettivo sarebbe quello di velocizzare le decine di autorizzazioni necessarie per trasportare la merce da un porto all'altro. Ogni documento viene notificato a tutti nello stesso momento e la notifica, essendo criptata, costituisce la vidimazione.

"E' appunto questo che intendevo con connettività, non mi sembra davvero una cosa rivoluzionaria. Sono quindici anni che la logistica è concentrata sul problema delle piattaforme collaborative. Mi sembra invece più interessante seguire i progetti che certi grandi gruppi del mondo dei trasporti e della contract logistics come Kühne&Nagel sviluppano con i giganti dell'e-commerce, anche nel tentativo di arginare la loro espansione nell'universo dello shipping, del global forwarding e del b2b in generale. Si pensi a quello che è successo con i corrieri espresso agli inizi degli anni 90. Si erano specializzati nei parcels, nei servizi postali, ma poi sono diventati dei fornitori di servizi logistici complessi e di spedizioni internazionali di carichi d'ogni genere. I porti dovrebbero stare più attenti a quello che succede alle loro spalle, perché ho l'impressione che i cambiamenti più forti verranno da lì, non dall'interno della filiera marittimo-portuale dove a mio avviso fenomeni di tipo oligopolistico, eccesso di stiva, gigantismo, stanno producendo più sconquasso che l'automazione in quanto tale (navi a guida autonoma, robot di piazzale ecc.)"

4. Quali sono le figure professionali che scompariranno e quali quelle nuove che si affermeranno?

"Questa è una bella domanda. In genere si risponde: personale tecnico più qualificato, più istruito,



dove dominano le figure che hanno a che fare con i processi digitali, mentre spariranno tante figure amministrative o di controllo, per non parlare dei lavori manuali esecutivi. Visione un po' schematica, a mio avviso, perché innanzitutto non si tiene conto del fatto che proprio certe figure di altissima specializzazione informatica, ma anche di controllo di impianti automatici molto probabilmente saranno esterne all'azienda e in capo a società di service, in grado di tenere sotto controllo più clienti contemporaneamente. Inoltre non si può paragonare un porto a un impianto chimico o siderurgico automatizzato. Il porto è un ambiente aperto, esposto agli eventi atmosferici che serve dei clienti esposti ancora di più a tutte le incognite naturali, organizzative, commerciali ecc.. Avrà sempre bisogno di figure in grado d'intervenire tempestivamente in maniera molto tradizionale nelle mille piccole emergenze che sono il pane quotidiano e che nessun programma, nessun software, può sostituire. Saranno non meglio identificati "servizi ausiliari" a supporto di impianti robotizzati. Quindi non è escluso che la composizione della forza-lavoro del terminal del futuro sia un misto di figure strategiche per il loro know how in capo a un soggetto esterno e di figure abbastanza tradizionali in capo all'azienda concessionaria."

5. In questo quadro di profondi cambiamenti, parlare di CULP ha ancora senso?

"Perché non dovrebbe averlo, scusi? Sono quarant'anni che mi sento ripetere in tutte le salse che il modello del lavoro a chiamata di un pool stabile di mano d'opera è superato e sono quarant'anni che vedo coloro i quali ne predicano la soppressione essere i primi ad approfittarne dei suoi vantaggi. Se alcune compagnie portuali sono sparite o fallite non è stato quasi mai perché il modello di prestazione di mano d'opera non funzionava in sé e per sé, ma per errori, improvvisazioni o comportamenti scorretti da parte di dirigenti e amministratori. Se in una compagnia mi fai diventare tutti dirigenti mentre il tipo di lavoro svolto è quello da manovale, retribuito a questo livello, è ovvio che si va a gambe all'aria. La qualità del fattore umano in un'organizzazione di pura prestazione di mano d'opera è l'unica risorsa decisiva. Il fatto di avere anche un paio di ralle o di semoventi non cambia le cose (c'è da dire anche che considerare un art. 17 come un'impresa che opera liberamente sul mercato è prendersi in giro). L'altra condizione essenziale per la sopravvivenza delle compagnie è

data dai comportamenti dei suoi utilizzatori e dalle forme della loro utilizzazione. Vuoi far crescere la gente o vuoi impiegarla solo nei lavori peggiori dove i tuoi dipendenti non ci vogliono andare? Non t'interessa disporre di operatori in grado di coprirti quasi tutte le posizioni di lavoro in caso di assenze o di picchi di lavoro o di emergenze di vario tipo?"

6. Con il Decreto Sud, legge n.18 del 2017, è stato previsto l'istituzione di un nuovo modello organizzativo basato sull'Agenzia per la somministrazione e la riqualificazione dei lavoratori portuali. In che modo si stanno ridefinendo compiti e ruolo dell'impresa fornitrice di lavoro temporaneo?

"Davvero si è prefigurato un nuovo modello di organizzazione del lavoro? A me non sembra, si è chiamato "nuovo modello" un meccanismo di contenimento di crisi occupazionali, si è creato un nuovo tipo di ammortizzatore sociale, perché c'erano di mezzo Taranto e Gioia Tauro e il ricorso alla Cassa Integrazione non bastava. Dal punto di vista della tutela del lavoro un'agenzia partecipata dal pubblico offre maggiori garanzie che un articolo 17 e può disporre, nel caso specifico, di maggiori risorse per programmi di riqualificazione. Ma quando manca il datore di lavoro, mi sembra difficile trovare soluzioni che non siano di puro assistenzialismo. Mi auguro che a Taranto un imprenditore come Yildirim, che ha già dimostrato di essere scaltro e accorto nel suo passaggio in CMA CGM, possa raddrizzare le sorti di uno scalo importante per l'Italia e per il Mediterraneo. Più nebuloso mi sembra il futuro di Gioia Tauro e lì c'è qualcosa che non capisco. Si lamentano della concorrenza di Tanger Med, ma chi ha investito in Tanger Med? Lo stesso gruppo di Amburgo che controlla Contship Italia. Nel 2017 il loro terminal ha movimentato 1,4 milioni di Teu a Tanger Med, quanti di questi sono stati sottratti a Gioia Tauro?"

7. La AdSP di Trieste, che Lei ben conosce, ha dato vita all' Agenzie del Lavoro sin da ottobre 2016. Cosa ne pensa? Quali sono i risultati e come sono stati raggiunti? Soprattutto sul piano della creazione di nuove opportunità di lavoro o di sostegno all'occupazione portuale.

"Quando Zeno d'Agostino e Mario Sommariva sono arrivati a prendere in mano le redini del porto di Trieste hanno trovato la situazione, credo, più degradata dal punto di vista del lavoro di tutti i

porti italiani. Cooperative fallite, decine di gente a spasso, cause, ricorsi, tanto lavoro per i tribunali e poco sulle banchine. Avrebbero potuto dare il colpo di grazia e chiudere l'esperienza del modello di lavoro portuale una volta per tutte. Invece hanno avuto il coraggio di mettere subito le mani su quel problema e di affrontarlo nell'unica maniera positiva, quella di avere, prima di tutto, rispetto per il lavoro e dunque cercare di tutelarlo. Una scelta di civiltà che è stata premiata. Non so quanti Presidenti avrebbero fatto lo stesso. Poi la fortunata coincidenza con l'arrivo di operatori, clienti e investitori che hanno portato traffico ha fatto il resto. Decisivo però il sostegno che d'Agostino ha trovato presso la Regione governata da Debora Serracchiani e presso il Ministero di Delrio. Speriamo che i nuovi governanti regionali e nazionali sappiamo continuare su questa strada."

8. Nel porto di Genova, la CULP resiste. Come valuta il caso? E' l'ultima roccaforte di un modello di impresa portuale che permane per la sua storia e per la forza o può, con alcuni accorgimenti, continuare a esistere accanto magari alle costituite o costituende Agenzie del Lavoro?

"Conosco i "camalli" genovesi dal '77/'78 quando davvero erano una forza sociale che incuteva rispetto a tutti: partiti, sindacati, amministrazioni pubbliche, armatori e terminalisti. Oggi sono molto indeboliti, da 7 mila che erano sono rimasti in mille. Erano un'organizzazione in grado di controllare il ciclo operativo, oggi sono pura prestazione di mano d'opera. Ne ho sentite di tutti i colori sul loro conto, che sono sfaticati, spreconi, obsoleti. Ma forniscono ancora il 50% delle ore lavorate nel porto, dunque vuol dire che a qualcuno conviene chiamarli a lavorare. Ne vedo tanti che fanno anche tre turni in un giorno. Dunque quelli che sbraitano sulla fine di quel modello sono ancora quelli che non sanno farne a meno. Ma fosse solo questo, pazienza. A dicembre, come ogni anno, non avevano i soldi per pagare gli stipendi. Se li erano mangiati? No, alcuni terminalisti non avevano pagato le fatture, magari gli stessi che non restituiscono i soldi avuti in prestito dalle banche (Carige docet). Allora, mi dica: abbiamo a che fare con modelli superati, ottocenteschi o con imprenditori che non meriterebbero di esser chiamati tali ma con termini che potrebbero far arrossire delle signore?"





>> ATTUALITÀ



DARSENA PETROLI: L'ORGANIZZAZIONE DI UN TERMINAL AL SERVIZIO NON SOLO DEL SUD ITALIA

CENTRALE PER APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO E PER CAPACITÀ LOGISTICA

DI EMILIA LEONETTI

La Darsena Petroli si estende su un'area compresa tra il Nuovo Terminal di Levante in costruzione e l'area contenitori dello scalo partenopeo. Anche se, per raggiungere il terminal, bisogna uscire dal porto per rientrare, subito dopo essere passati nei pressi del sottopasso di San Giovanni a Teduccio e aver svoltato a sinistra verso il mare.

Le banchine, a cui attraccano le navi che trasportano i prodotti petroliferi (benzina, gasolio, biodiesel, jet fuel, GPL, bitumi, oli combustibili), sono: Pontile Vigliena, Calata Vigliena e Molo Progresso a cui si aggiunge, in testata, un'area per l'attracco di bettoline destinate al bunkeraggio di traghetti, aliscafi, navi cargo e navi da crociera nei porti di Napoli e di Salerno. In tutto si

contano otto ormeggi con moli di lunghezza sino a 350 m e con un pescaggio fino a circa 14m..

Due gate, uno della dogana e un secondo delle società operanti nell'area, limitano l'ingresso al terminal. Motivi di sicurezza, come spiegano Marco Cappuccio e Luigi Perna, manager dei depositi il primo e responsabile del terminal il secondo, che mi guidano alla visita dell'unico polo di approvvigionamento energetico del Mezzogiorno e uno dei principali in Italia per capacità logistica.

L'area, gestita interamente dalla società Q8, si sviluppa tra moli, predisposti per l'ormeggio di navi sino a 260 metri di lunghezza, una rete di condotte per il trasferimento dei prodotti dalle navi ai depositi, distri-

buiti nelle zone retrostanti il porto e che si diffondono nell'area urbana per circa 4 km, un piccolo edificio con una sala di comando al pian terreno. " Da qui- dice Marco Cappuccio- attraverso dei sistemi di controllo a distanza, si monitora e si misura il trasferimento dei prodotti dalle navi alle condotte e dalle condotte ai due poli di stoccaggio posti alle spalle del terminal. I poli sono uno per il GPL (4 depositi) e un polo per i carburanti (benzina, biodiesel, jet fuel, oli combustibili) concentrati, per la Q8, in due depositi."

Lavorano nella sala "comando" sei persone che si alternano nell'arco dell'intera giornata e che garantiscono non solo un corretto funzionamento della catena di approvvigionamento, ma anche la sicurezza del terminal. Dai sistemi a disposizione, infatti, sono visibili eventuali anomalie o guasti che vengono segnalati alla società esterna incaricata della "sicurezza" e che assicura gli interventi h24. In tutto sono impiegati alla "Q8" del porto di Napoli, cinquanta persone tra terminal e depositi, gli indiretti sono circa 600.

Sulla banchina spira un vento di maestrale che interrompe il silenzio di questo spazio proteso verso il mare.

Prima di entrare nella palazzina di direzione per un briefing con i responsabili del terminal e con il Direttore Logistico Q8 dell'Italia, Raffaele Iollo, ci fermiamo sul lato che guarda, più ad oriente, di fronte al Terminal di Levante. Marco Cappuccio indica una torretta bianca. "In tutto il terminal ce ne sono 13 e funzionano, in caso di incendio, con delle lance che pompano acqua a distanza, azionate dalla sala di "comando". I nostri standard di sicurezza sono molto elevati e costantemente aggiornati sul piano tecnologico e della formazione del personale."

La sala riunioni è al primo piano, qui, Sara Riganati dell'Ufficio Stampa della sede di Roma, presenta un elaborato con i principali dati della società: dal volume degli investimenti (solo nel 2018 ammonta a 19 milioni di euro), ai volumi di traffico (circa 4 milioni di ton. di prodotti petroliferi/anno), al numero delle navi che attraccano alla Darsena Petroli (circa 300 navi/anno e 700 bettoline/anno). E' sufficiente? Chiedono. Sì, rispondo guardando la luce del sole che invade la stanza.





>> L'INTERVISTA

RAFFAELE IOLLO, DIRETTORE LOGISTICA ITALIA Q8

IL DIRETTORE LOGISTICA ITALIA Q8: PRONTI A INVESTIRE NEL GNL

LE STRATEGIE DELLA SOCIETÀ CHE GESTISCE LA DARSENA PETROLI

DI EMILIA LEONETTI

1. Visto il ruolo che la Q8 ha nel porto di Napoli e nel Mezzogiorno d'Italia, può precisare qual è la strategia di sviluppo che la società ha messo in campo per rafforzare la presenza in quest'area del Paese?

“Le direttrici fondamentali sono due : sviluppo commerciale e distribuzione. Continueremo nell'azione di sviluppo commerciale che Q8 porta avanti, oramai da trent'anni in Italia, attraverso acquisizioni successive. La nostra stessa esistenza nel porto di Napoli deriva dall' acquisizione della “Mobil Oil”. E', poi, una delle mission fondamentali, la crescita organica nella distribuzione di carburanti. Questo settore, infatti, richiede la disponibilità di un presidio logistico importante: la catena di

approvvigionamento è un aspetto cruciale per un'azienda petrolifera. In Italia, Napoli dai tempi dell'acquisizione di “Mobil Oil” è il principale polo petrolifero della Q8 che garantisce l'equilibrio commerciale e distributivo della società. Non solo del Sud Italia, perché, attraverso il porto di Napoli, garantiamo il bilanciamento delle nostre attività di approvvigionamento per l'intero Paese. Questo fa sì che il focus di investimenti e di sviluppo che abbiamo sul sito di Napoli sia fondamentale, spingendoci ad essere parte attiva nello sviluppo di questo polo inteso come sviluppo territoriale. Noi ci teniamo a diventare attori di una strategia energetica non solo della città. Per questo collaboriamo in stretto raccordo con l'Autorità Portuale anche in un'ottica di diversificazione.”

2. A questo proposito vorrei sapere qual è la posizione della sua società in merito all'ipotesi di realizzare un deposito di GNL nello scalo. Come ha precisato il Presidente Pietro Spirito in una recente intervista al nostro giornale "per il GNL abbiamo concluso lo studio di fattibilità curata dall'Università Vanvitelli, a seguito di un protocollo siglato un anno e mezzo fa, e siamo in attesa che le aziende interessate presentino ai Ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture la richiesta di autorizzazione per costruire un deposito GNL nell'area orientale (alla Darsena Petroli)". In questo nuovo scenario, che si sta delineando, quale ruolo avrete?

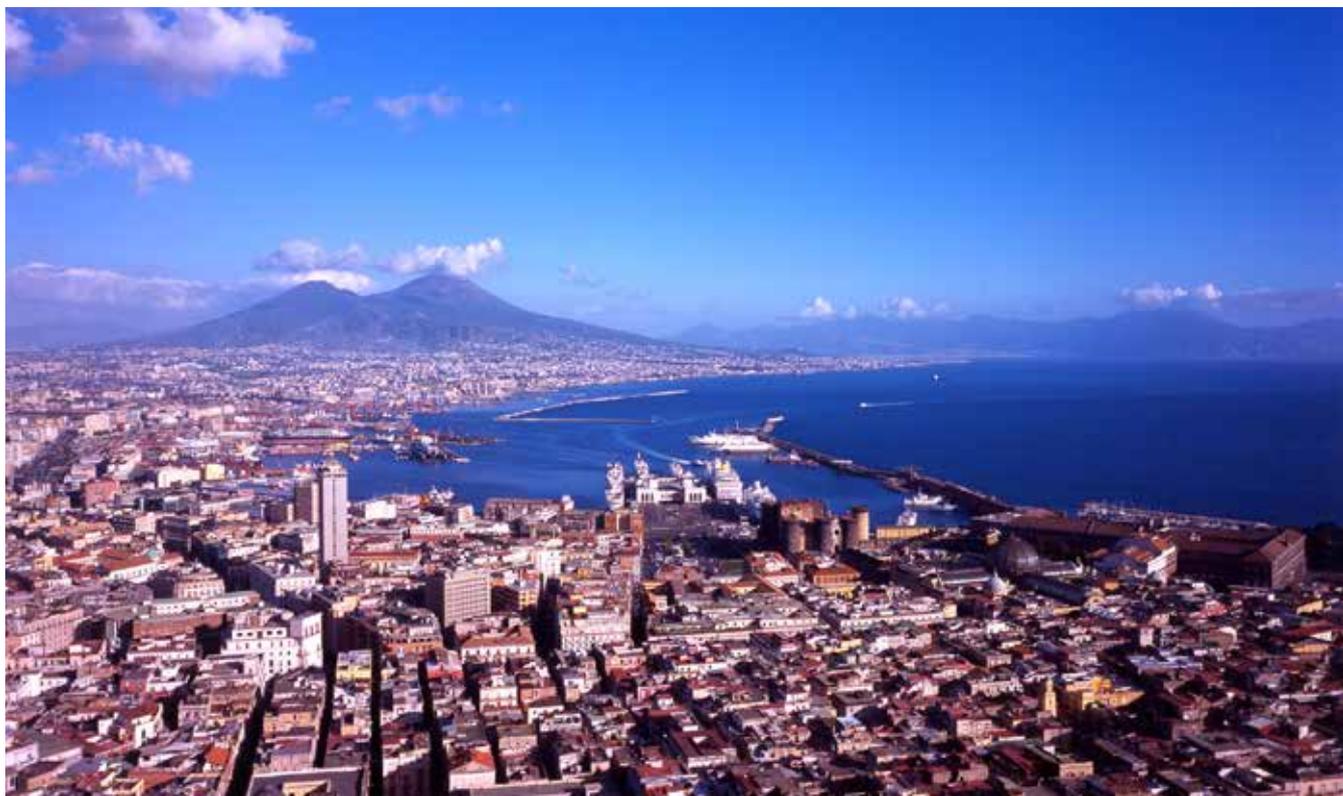
"Parteciperemo e speriamo di diventarne protagonisti. Anche se allo stato non vi è nessun accordo definito con società del settore energetico, ma non vi sono obiezioni a valutare la possibilità di partnership purché sia garantita la congruità tra l'investimento e le prescrizioni che il Ministero emanerà congiuntamente all'AdSP del Mar Tirreno centrale. E 'importante, perché il GNL è un fattore strategico di successo per l'attrattività di uno scalo. Mi faccia, però, dire che bisogna convincere la comunità cittadina che se si vuole avere una prospettiva di sviluppo, il deposito di GNL è un asset. Se infatti il porto di Napoli vuole competere con i porti della Spagna e della Francia, deve prevedere la costruzione di un deposito di approvvigionamento

delle navi a GNL. Dal 1 gennaio 2020, oltretutto, entrerà in vigore una normativa europea che obbligherà, nel tempo, le navi a ridurre le emissioni, per cui non si potrà più utilizzare l'olio combustibile. Le nuove navi si convertiranno progressivamente al GNL."

3. Il deposito di GNL, quando verrà realizzato, sarà aggiuntivo o sostitutivo dell'attuale terminal che voi gestite?

"Fermo restando che gli ENTI preposti potranno emanare eventuali prescrizioni in ambito safety per la compatibilità e le interferenze con le attuali operazioni petrolifere dei progetti di sviluppo del sito di GNL, che dovranno ovviamente essere attentamente considerate, al momento non vediamo alcuna incompatibilità tra il nostro sito e il futuro sito di GNL.

Ci sarà una diversificazione di offerta di prodotti, per cui vi saranno navi più moderne alimentate a GNL, e navi che saranno alimentate a carburante. Il GNL ha uno sviluppo anche nel mercato del trasporto su gomma. Noi siamo, tornando alla sua precedente domanda, aperti a partnership anche perché il nostro azionista di controllo non è produttore di gas naturale liquefatto. Il nostro patrimonio, mi preme precisarlo, sono i nostri clienti. La nostra strategia commerciale è fondata sulla diversificazione e sulla risposta alle richieste dei nostri clienti."





>> QUATTRO DOMANDE A...



ROSANNA PURCHIA, SOVRINTENDENTE DEL TEATRO SAN CARLO

ROSANNA PURCHIA: ROMPERE LE BARRIERE TRA IL PORTO E LA CITTÀ

LO SCALO NAPOLETANO SECONDO LA SOVRINTENDENTE DEL TEATRO SAN CARLO

DI EMILIA LEONETTI

1. Sovrintendete Rosanna Purchia, qual è la sua conoscenza del porto di Napoli?

“In quanto Sovrintendente del San Carlo la mia conoscenza del porto nasce innanzitutto da rapporti di natura istituzionale. Con il Presidente Pietro Spirito abbiamo sempre collaborato ai fini della valorizzazione

del porto, inteso come bene comune appartenente alla comunità e al territorio di appartenenza ma anche ai cittadini “del mondo”. Penso, infatti, alle azioni intraprese insieme nell’ottica dell’accoglienza, come quella riservata ai croceristi e, ancora, quella messa in campo per la convenzione stipulata nell’ambito di Vigliena (sede dei Laboratori di scenografia siti nella

periferia industriale di San Giovanni a Teduccio). Con il progetto "Crocieristi all'Opera", ad esempio, figuranti in costume e personale dedicato hanno accolto i turisti provenienti dal porto, dando loro informazioni sulle attività in programmazione e invitandoli a scoprire il nostro Lirico, eccellenza artistica della città e palcoscenico internazionale, con una storia di quasi tre secoli di vita e una memoria ricca e stratificata nel tempo. Altra preziosa occasione, si è rivelata quella di Porto Aperto, con un concerto straordinario del Coro del San Carlo alla Stazione Marittima, che ha eseguito i brani più famosi dal grande repertorio operistico. Questo perché, non solo in qualità di Sovrintendente ma come cittadina napoletana credo che il porto non debba essere né entità a sé stante né città a sé stante. IL PORTO È NAPOLI."

2. Nel tempo la sua idea del porto è cambiata. Soprattutto secondo Lei il porto è la città?

"Tutte le città europee, da Liverpool a Barcellona, alla nostra Genova, hanno rotto le barriere tra il mare e la città e una città aperta come Napoli non può essere da meno. Il porto purtroppo non viene solo percepito come una realtà a parte e non inclusiva ma addirittura, in alcune sue parti, come una zona non sicura. Mi auguro che Pietro Spirito, che pure lavora alacremente in questa direzione, seppure tra le difficoltà e le

lunghezze burocratiche proprie del terzo porto più grande d'Italia, riesca a raggiungere questo importante e atteso risultato."

3. Lei è a capo di una delle principali istituzioni culturali di Napoli. In che modo il porto può essere uno spazio di connessione tra culture e mondi diversi, oltre a essere un'importante infrastruttura per lo scambio di merci e di persone?

"Bisogna non solo abbattere le barriere architettoniche – anche il cantiere di Piazza Municipio non aiuta in tal senso – ma anche saper riempire di una costante attività artistica e culturale gli spazi straordinari, contenitori di valore e tuttavia ancora poco sfruttati nel loro immenso potenziale. "

4. Come cittadino, oltre che come intellettuale di spicco della nostra città, cosa si aspetta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale?

"Mi aspetto e mi auguro che si ribalti l'immagine attuale del porto e che venga riconsegnato alla città e ai turisti che arrivano con pacchetti preconfezionati che li portano dritti in costiera. Penso sia più che mai necessario sviluppare insieme dei progetti capaci di convogliare questi flussi verso il patrimonio culturale di Napoli."





>> L'INTERVISTA



FRANCESCO MESSINEO, SEGRETARIO GENERALE DELL'ADSP DEL MAR TIRRENO CENTRALE

SALERNO PORTA OVEST, INTERVISTA A FRANCESCO MESSINEO. “LAVORI RIPARTITI E MONITORAGGIO GEOLOGICO AVVIATO”

DI ANNA CAPASSO

Il 16 gennaio 2019 sono ripartiti i lavori di Salerno Porta Ovest. Dopo 9 giorni dalla consegna del cantiere da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale al Consorzio Arechi, le macchine sono state messe in funzione e gli operai sono tornati a scavare. Il tunnel stradale a due canne che consentirà di raggiungere il porto commerciale, bypassando il viadotto Gatto ed evitando il passaggio di mezzi pesanti in città, non è più un'utopia. Ne parliamo con l'Ingegnere Francesco Messineo, responsabile unico del procedimento del progetto Salerno Porta Ovest, nonché Segretario Generale dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale.

1. Ingegnere Messineo, il progetto Salerno Porta Ovest è nato nel 2004 con un protocollo d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Campania, il Comune e l'Autorità Portuale di Salerno. Il piano redatto era diviso in due lotti: il primo concerneva il collegamento in galleria tra lo svincolo autostradale e il porto commerciale di Salerno. Il secondo lotto prevedeva, invece, la realizzazione di un'area retroportuale in una zona vicino alla svincolo autostradale di Salerno centro. Ad oggi, cos'è cambiato rispetto al progetto originario?

“Dei due lotti solamente quello inerente al collegamento stradale tra l'autostrada e il porto è stato progettato fino al livello definitivo. Alla redazione del progetto, ha fatto seguito la gara d'appalto e, poi, una volta aggiudicata all'ATI Tecnis, nel 2012, sono partiti i lavori, sospesi con il passaggio della Tecnis all'amministrazione straordinaria ai sensi della Legge Marzano. Attualmente è il Consorzio Arechi ad occuparsi dei lavori perché ha fittato il ramo d'azienda di Porta Ovest per 6 mesi. Dopo questo tempo si suppone che la Tecnis possa trovare un acquirente del ramo d'azienda al quale affidare, in via definitiva, i lavori.

In questa prima fase di lavori sono impegnati circa 50 operai, di cui 14 ex lavoratori della Tecnis. Quando il cantiere andrà a pieno regime e si lavorerà su entrambi i fronti, saranno 100 gli operai impiegati.

La realizzazione dell'area retroportuale, invece, è stata affidata al Comune di Salerno che ha ricevuto un finanziamento dal Cipe, trattandosi di un sito lontano dal porto e non di competenza dell'AdSP”.

2. I lavori, in via cautelativa, sono ripresi dall'area di Cernicchiara e non da via Ligea, a causa del contenzioso in corso tra Autorità Portuale e la Società

Autostrade Meridionali (Sam) S.p.A.. Ci può spiegare la questione?

“La Società Autostrade Meridionali sostiene che i lavori della galleria rappresentino un’interferenza con l’autostrada Napoli-Salerno e abbiano danneggiato un viadotto. A confutare tale tesi ci sono, però, le perizie dei tecnici dell’AdSP e della Procura della Repubblica”.

3. Come intendete, quindi, procedere?

“Abbiamo avviato un monitoraggio capillare per garantire che i lavori di Porta Ovest non mettano in alcun modo a repentaglio la sicurezza del versante attraversato e delle opere d’arte ivi esistenti. La nostra galleria è del tutto indipendente dall’autostrada che sta al di sopra. È stato previsto il coinvolgimento di esperti e l’impiego di attrezzature sofisticate, che controlleranno la sicurezza geotecnica del cantiere di Porta Ovest. Al Prof. Alessandro Mandolini, del Dipartimento di Ingegneria dell’Università degli Studi della Campania “Luigi Vanvitelli” è stato commissionato un parere geotecnico in merito alle problematiche di stabilità dei versanti interessati dalla realizzazione dell’intervento Salerno Porta Ovest. L’incarico di monitoraggio delle ‘Deformazioni gravitative profonde di versante e delle opere d’arte autostradali interessate dalla realizzazione dell’intervento’ è stato conferito, invece, al Cugri, il Centro interuniversitario per la prevenzione dei grandi rischi, con sede presso l’Università di Salerno. È stata assegnata, inoltre, ad un pool di tecnici del Dipartimento di strutture per l’ingegneria e l’architettura (Dist) dell’Università degli Studi di Napoli “Federico II” la redazione del ‘Testimoniale di Stato’ attestante le condizioni attuali delle infrastrutture autostradali e ferroviarie corredato della documentazione fotografica ed eventuali elaborati grafici, per la riproduzione fedele dello stato e delle condizioni dei luoghi. I viadotti che

saranno monitorati costantemente sono tre: l’Olivieri, l’Orfanotrofio e il viadotto Madonna del Monte”.

4. A che scopo il cantiere verrà posto sotto stretta osservazione da un pool di tecnici esperti?

“Monitorare le opere autostradali che interessano la realizzazione della galleria ha lo scopo di accertare eventuali modifiche che le opere esistenti potrebbero subire in termini di vibrazioni, deformazioni o spostamenti durante la realizzazione dei lavori e di fornire indicazioni utili sugli interventi e gli accorgimenti da avviare nella denegata ipotesi in cui tali deformazioni superino i valori di allerta. Il controllo dei lavori, per tale ragione, durerà fino alla conclusione degli scavi”.

5. Dopo 15 anni dalla nascita del progetto, è stato realizzato il 60% della lunghezza complessiva della galleria. Quanto tempo ci vorrà per terminare l’opera? Tenendo presente che, se entro il 2022 non verranno utilizzati i 150 milioni di euro finanziati dall’Unione europea, i soldi andranno persi.

“Il nostro obiettivo è terminare l’opera entro il 2022. Se non ci saranno intoppi, i tempi verranno rispettati, ma il cronoprogramma potrebbe subire variazioni nel caso in cui, dai monitoraggi emerga qualche segnale di cedimento da parte dei versanti o delle strade coinvolte. I lavori sono finanziati dall’Unione Europea attraverso il Pon, il Piano operativo nazionale. Questo intervento ha già sfruttato due programmazioni (2007-2013 e 2013-2020) e non è possibile attivarne una terza. Se i soldi, dunque, non verranno spesi entro il 2022, scadranno. A quel punto, non solo si perderanno i fondi ancora da erogare, ma lo Stato italiano dovrà restituire all’Unione Europea anche i fondi che ha ricevuto fino ad oggi. Lavoreremo, come abbiamo fatto finora, per evitare che ciò accada”.





>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE



PIETRO GIUSEPPE VELLA, COMANDANTE DEL PORTO DI NAPOLI

PIETRO GIUSEPPE VELLA: IL COMITATO DI GESTIONE, PIÙ SULLE STRATEGIE MENO SU PRATICHE E QUESTIONI OPERATIVE

IL NUOVO COMANDANTE DELLA CAPITANERIA PARLA DEL PORTO E DEI PRINCIPALI IMPEGNI

DI EMILIA LEONETTI

1. Da alcune settimane Lei è Comandante del Porto di Napoli. Quali sono le azioni che caratterizzeranno il suo comando. In particolare intende introdurre correttivi nell'ambito delle attività di controllo e della sicurezza a mare?

"In questi primi due mesi di Comando ho inteso seguire, secondo un principio di continuità, gli obiettivi e le linee funzionali già svolte in passato

dai miei predecessori. Non ho quindi intenzione di introdurre dei correttivi in maniera astratta ma, ovviamente, se le circostanze mi daranno modo di migliorare alcuni assetti, sempre in regime di continuità, interverrò in tutti quegli aspetti necessari attraverso il confronto con le strutture interne, ma anche con le amministrazioni con le quali abbiamo un rapporto privilegiato, al fine di trovare delle misure migliorative."

2. Il Comandante della Capitaneria di porto è uno dei tre componenti il Comitato di gestione dell'AdSP. Quale idea si è fatto delle scelte compiute nei primi due anni di vita del CG? Vi sono degli ambiti nei quali vorrebbe che si intervenisse, ancora non considerati? In che modo?

“Il Comitato di Gestione portuale è un organismo nuovo che, nello spirito della norma di riforma, rispetto al preesistente comitato portuale, dovrebbe avere una caratterizzazione più strategica, di valutazione e di analisi di tematiche più ampie e non strettamente connesse all'attività amministrativa ed operativa diretta. In tal senso valuto senza dubbio positivamente questo organismo, il cui funzionamento è adesso facilitato dalla presenza più ridotta di amministrazioni, con la presenza delle varie espressioni di interesse del territorio, come la Regione ed il Comune, ma anche di interessi importanti che riguardano le attività nei porti e la necessaria cornice di sicurezza che deve essere garantita. Resta fermo il ruolo centrale del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale per gli aspetti diretti della gestione delle attività portuali.

Quale elemento che potrebbe essere importante per una valutazione ulteriore, foriera di spunti migliorativi, a mio avviso una linea completa della riforma avrebbe dovuto considerare tra gli atti propri del Comitato di Gestione solo quelli legati a valutazioni ed analisi di ordine generale, con particolare riferimento all'approvazione di piani, programmi e atti generali che riguardano il funzionamento del porto e del suo sistema complesso, senza ridurre una parte di questa attività ad atti amministrativi puri e semplici che potrebbero, in ragione di ciò, eludere la rilevanza di una partecipazione di rappresentanti di enti così importanti, la cui funzione è ampiamente rappresentata in contesti che non possono essere ridotti a singoli atti amministrativi. In tal senso riterrei che la funzione del Comitato di Gestione dovrebbe essere di analisi preventiva delle questioni ovvero delle varie discussioni che riguardano i singoli atti amministrativi o che conducono ad atti amministrativi; si dovrebbe

deliberare sulla convenienza o meno dell'adozione del tipo di provvedimento, evitando di trasformare quell'incontro di analisi ad un più alto livello in una sorta di conferenza di servizi approvativa, quasi deliberativa, in quanto – secondo il mio punto di vista – non sarebbe aderente alla finalità della riforma portuale.”

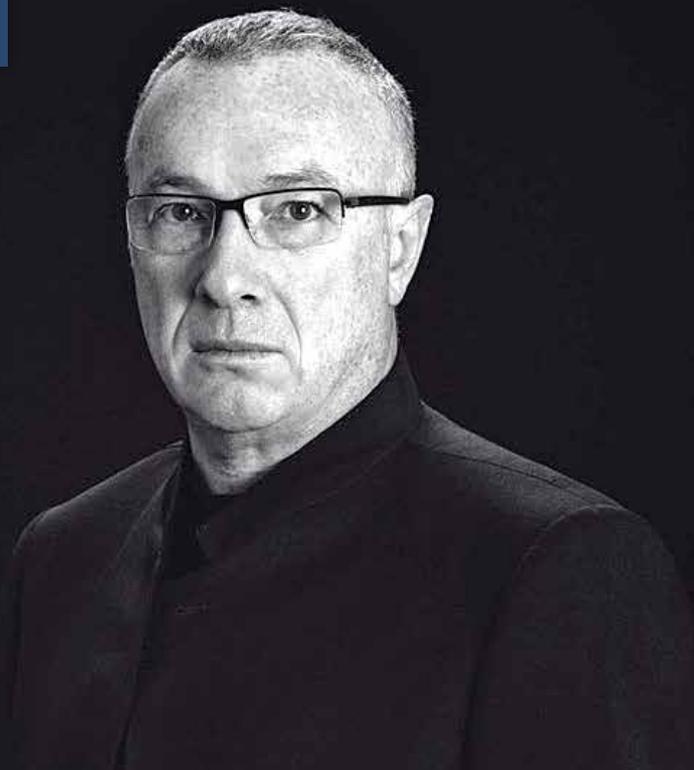
3. In generale, rispetto ad altri porti che Lei nella sua carriera ha conosciuto, come valuta lo scalo partenopeo in relazione alla città e al ruolo che ha nell'economia del territorio?

“Rispetto alle realtà portuali che ho avuto modo di conoscere nel corso della mia esperienza lavorativa, devo dire che le città di mare, così come tutti i porti, un po' si somigliano. Ovviamente in relazione alle attività economiche dell'entroterra ovvero alle caratteristiche del territorio cui le stesse sono legate per gli aspetti commerciali, si può notare la prevalenza di alcune attività portuali tecnicamente diverse. La differenza che trovo, quindi, sostanzialmente rispetto ad altri porti dove sono stato Responsabile dell'Autorità Marittima, riguarda il tipo di attività prevalenti che caratterizzano ogni scalo. Ad esempio a Civitavecchia l'attività crocieristica è prevalente rispetto ad altre e l'Autorità Marittima esercita le proprie funzioni predisponendo gli aspetti di vigilanza e controllo prioritariamente sul settore passeggeri. Il porto di Napoli offre tante soluzioni e tantissime alternative e, allo stesso modo, ci sono degli assetti che l'Autorità Marittima deve predisporre in relazione ai propri compiti fondamentali che sono legati alla sicurezza, tra cui la vigilanza sulla viabilità portuale, elemento fondamentale che incide sugli aspetti di movimentazione in porto, il controllo sul naviglio, con l'attività certificativa di flag state ma anche port state control, alla tutela dell'ambiente marino e costiero e all'attività complementare che viene svolta in generale nel corso di funzioni di natura tecnico amministrativa, completando quella svolta dall'Autorità di Sistema Portuale e dalle altre amministrazioni che svolgono attività istituzionale in porto.”





>> L'OPINIONE



PAOLO GIORDANO

DI PAOLO GIORDANO

Professore ordinario di Disegno dell'Architettura e della Città presso il Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale dell'Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli.

Coordinatore del Dottorato di Ricerca in "Architettura, Disegno Industriale e Beni Culturali" dell'Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli.

NAPOLI E IL MARE. LA FORMA URBIS DEL XXI SECOLO

L'area di sedime portuale compresa tra il Molosiglio e il molo dell'Immacolatella Vecchia rappresenta la fascia di waterfront maggiormente carica di promesse per una nuova definizione progettuale del rapporto tra città consolidata e mare. Diverse iniziative, in parte avviate o solo programmate, stanno provando a trasformare il sito in questione in un laboratorio sperimentale di progettazione urbana unico in Europa: non solo per la cospicua estensione che coinvolge tale striscia di costa ma anche e soprattutto per gli eccezionali caratteri di monumentalità architettonica e paesaggistica che tale contesto detiene, in ambito urbano, attraverso la

presenza di Palazzo Reale, Castel Nuovo nonché della quinta architettonica del neoclassico Palazzo San Giacomo. Non solo. L'infrastruttura lineare del lungo molo di San Vincenzo, la darsena Acton, la Stazione Marittima di Cesare Bazzani, la severa mole degli ex Magazzini Generali di Marcello Canino e, infine, l'edificio settecentesco dell'Immacolatella Vecchia rappresentano altrettanti manufatti che, all'interno dell'area portuale, sembrano pronti a dialogare tra loro e con i suddetti monumenti urbani al fine di riconfigurare un'area di grande interesse storico ed ambientale.



I lavori in corso che, allo stato attuale, interessano Piazza Municipio e il Piazzale Angioino rappresentano il primo tassello progettuale di un mosaico più ampio che potrebbe riconfigurare l'area tra Molosiglio e l'Immacolatella Vecchia.

In tal senso, l'incisiva accelerazione indotta da Pietro Spirito, Presidente del Sistema di Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale, sia alle procedure di appalto per la realizzazione della nuova stazione marittima del Molo Beverello e sia all'elaborazione dei progetti definitivi per la cosiddetta front-Line, che in ipogeo incrocerà perpendicolarmente il sottopasso in fase di realizzazione relativo alla sistemazione delle soprastanti Piazza Municipio e Piazzale Angioino, consentirà di completare un innovativo spazio urbano definito da nuove architetture, preesistenze monumentali, utili infrastrutture per la mobilità nonché dal sobrio progetto di suolo firmato da Alvaro Siza e Eduardo Souto de Moura.

In tale prospettiva, tra le architetture a grande dimensione che caratterizzano l'area in questione, un ruolo importantissimo è assunto dal recupero e riconfigurazione degli ex Magazzini Generali da adibire a Museo del Mare e della Migrazione: la natura tipologica, morfologica, spaziale e dimensionale dell'edificio, se tutelata e valorizzata, rappresenta un ottimo presupposto per realizzare un contenitore museale di grande impatto per i riti della fruizione di massa del Terzo Millennio.

Operazione puntuale quest'ultima che, unitamente alle altre azioni progettuali messe in campo – come il restauro dell'edizione storico dell'Immacolatella Vecchia- rappresenta la vera sfida che pone in essere la città di Napoli per una prima e contemporanea riconfigurazione urbana del suo waterfront in ambito portuale.



>> REPORTAGE

CASTELLAMMARE DI STABIA, LA CITTÀ DEI DUE PORTI

STABIA MAIN PORT E MARINA DI STABIA

DI ANNA CAPASSO

Dalla popstar americana Beyoncé alla famiglia reale saudita, dalla star di Hollywood Will Smith allo stilista Valentino. Negli ultimi anni sempre più personaggi illustri hanno deciso di approdare, con i loro lussuosi yacht, ai porti di Castellammare di Stabia. Il merito di questa forte predisposizione turistica che sta assumendo la città è di Marina di Stabia e Stabia Main Port, due realtà simili per vocazione ma differenti per l'offerta proposta grazie alle quali si è messa in moto l'economia della città.

"I commercianti ci ringraziano, molti esercizi hanno prolungato la propria attività anche nei mesi estivi per la forte affluenza, tanti locali hanno incrementato il numero di dipendenti. Siamo diventati il polmone economico della città". A dichiararlo è Luisa Del Sorbo, dirigente di Stabia Main Port e stabiese di nascita. Una delle prime a credere nella rinascita del porto turistico e a proporre un progetto concreto di sviluppo e specializzazione dello scalo nel segmento del traffico da diporto.

Stabia Main Port è il nuovo porto turistico situato nel cuore della città di Castellammare di Stabia. Risale al giugno 2015 l'affidamento, in concessione, da parte

dell'allora Autorità Portuale di Napoli della banchina di sottoflutto (ora ribattezzata banchina Stabia Main Port), nell'antico bacino borbonico adiacente a Fincantieri di cui si ricorda la costruzione del veliero Amerigo Vespucci nel 1931. In poco anni la società è riuscita ad acquisire un numero sempre più elevati di mega e giga yacht.

"Fuori al porto c'è la città, i nostri ospiti a piedi vanno dal fruttivendolo, al panificio, dal parrucchiere. Non abbiamo voluto creare una realtà a se stante all'interno del porto – spiega Del Sorbo – ma, al contrario, utilizzare gli arrivi in porto per far conoscere Castellammare e incrementare tutte le attività già presenti sul territorio".

Stabia Main Port si trova in una posizione privilegiata per visitare facilmente Pompei, Sorrento, Capri e Napoli, con la funivia in città è possibile raggiungere in pochi minuti anche il Monte Faito. È l'approdo più funzionale e grande per pescaggio (9 metri) e per possibilità di ormeggio a murata (per unità da 25 a 250 metri), vicino a Capri. È l'unico porto turistico per l'ormeggio di megayacht fino a 250 metri al centro del Mediterraneo. Dispone di un servizio security h24 e un moderno sistema di video

sorveglianza con 12 telecamere, a cui si aggiunge la presenza, a pochi metri dal molo, degli uffici della Capitaneria di Porto, della Dogana, della Guardia di Finanza e della Polizia di Frontiera. Aspetti che rendono l'area di Stabia Main Port una delle più sicure del Sud Italia.

Nel Piano Operativo Triennale 2017-2019, oltre alla destinazione ai superyacht e gigayacht per l'area in questione, è previsto il recupero delle aree a terra con la creazione di uffici più accoglienti, una sala convention ed un'area ristoro. Ambienti destinati ai diportisti per spingerli ad aumentare i tempi di sosta in porto. I lavori sono appena stati avviati, per un costo di 450 mila euro, e a marzo sarà già pronta una prima parte degli uffici. Molto è stato investito anche nella formazione degli ormeggiatori, ex scaricatori di porto. Dopo due anni di corso di accoglienza turistica, ora stanno seguendo delle lezioni in lingua inglese per perfezionare la propria operatività.

Se Stabia Main Port può contare sulla centralità della posizione e sulla possibilità di ospitare yacht di dimensioni enormi, Marina di Stabia rappresenta un gioiello d'architettura curato in ogni dettaglio per dare agli ospiti qualsiasi tipo di servizio. Dall'assistenza, all'ormeggio, alla vigilanza h 24, dalla stazione di rifornimento carburante e gasolio, alla palestra e all'area giochi. Può ospitare oltre 870 posti barca da 8 m a 100 m, è uno dei porti turistici più grandi d'Europa. Sorto in un'area industriale dismessa, lungo la riva sinistra del fiume Sarno, nella periferia Nord di Castellammare, si trova in una posizione meno centrale. Un servizio di navetta gratuito garantisce agli ospiti il collegamento con il centro città.

Fiore all'occhiello per Marina di Stabia è lo Yacht Club, moderna struttura in cristallo ed acciaio progettata dall'architetto Massimiliano Fuksas ed inaugurata nell'estate 2010, con un ristorante gestito dallo chef stellato Peppe Guida, sale per eventi fino a 400

persone, piscina e terrazza panoramica da cui ammirare contemporaneamente le bellezze di Napoli: dall'Area Marina Protetta di Punta Campanella, alle isole di Capri e Ischia, fino al Vesuvio.

La Marina ha anche un cantiere nautico con due scali di alaggio per imbarcazioni anche superiori ai 40 metri, travel lift da 220 tonnellate, in grado di provvedere a qualsiasi necessità. "Entro giugno – ha rivelato Salvatore La Mura, General Manager di Marina di Stabia – una delle due vasche d'alaggio sarà allargata e portata a 14 metri. Questo consentirà di alare barche fino a 60m. Lo scopo è incentivare le barche a considerare Marina di Stabia una base annuale e non più stagionale, grazie anche alla possibilità di effettuare lavori di refitting".

Il port village si espanderà ancora di più. Il progetto di riqualificazione ambientale dell'enorme area dismessa e fatiscente alle spalle del porto era già stato presentato in passato. Nel 2018 l'architetto Bruno Discepolo ha rivisitato il progetto, apportando qualche modifica rispetto all'originale. Lo studio è diviso in tre step: il primo prevede la realizzazione di alberghi con spa, il secondo prevedeva un'area leisure con discoteca e multisala ma al loro posto saranno realizzate delle residenze e il terzo blocco prevede un parco commerciale. Il progetto è già stato presentato alla Regione e per la variazione dello studio sono previsti dai 6 agli 8 mesi.

Due porti in una sola città potrebbero sembrare eccessivi o in competizione, ma per l'offerta che propongono sono invece perfettamente complementari. Da un lato, c'è un'ambientazione moderna, un vero villaggio turistico con tanti servizi ma distante dal centro; dall'altro lato, c'è il porto storico centrale con il molo dei super yacht che, insieme alle banchine adiacenti, riesce ad accogliere anche unità di minori dimensioni. La città di Castellammare di Stabia si trova, così, in una fase di rinascita grazie anche alla presenza di queste due nuove aree dedicate al diportismo.

