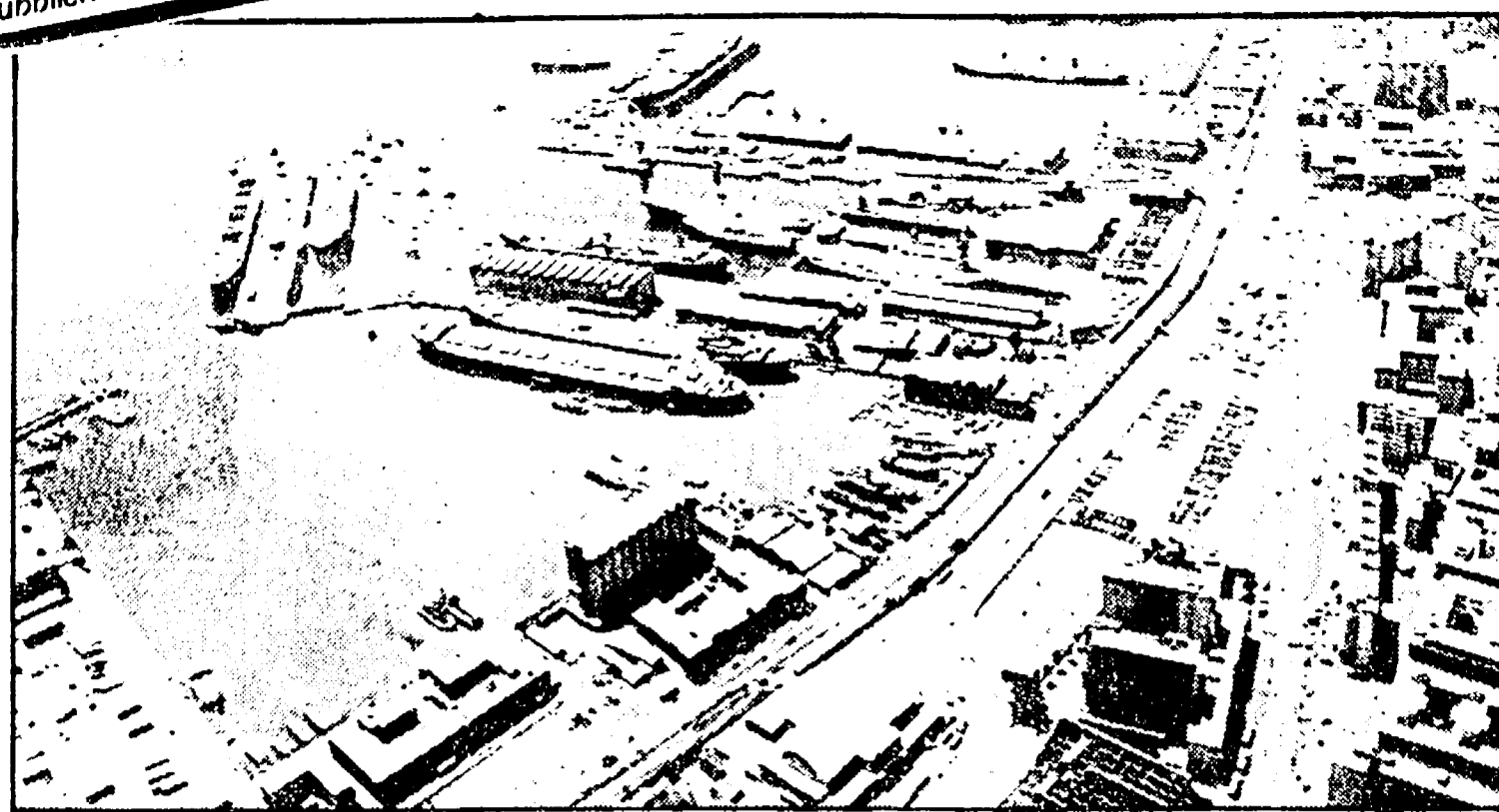




Ufficio  
Promozione  
e Pubbliche Relazioni

# SPECIALE PORTO DI NAPOLI

A rilento i processi di trasformazione che devono garantire lo sviluppo quantitativo e qualitativo dei traffici marittimi



## La fatica di adeguarsi

Nel porto di Napoli, fra l'80 e l'85 le attività marittime, portuali e cantieristiche si sono consolidate in una posizione di immobilità. Intanto nel contesto generale è cresciuta l'integrazione tra i vari sistemi della catena di trasporto, si è fatto più diretto il rapporto tra produzione e circolazione delle merci, e il capitale variabile ha sostituito il capitale fisso, senza dire dei progressi tecnologici.

L'immobilità del Porto, garantita dal pensionamento anticipato obbligatorio e dall'uso della cassa integrazione, si è accresciuta paradossalmente al riparo di una finca morale del rischio e della richiesta di flessibilità e produttività.

In tali condizioni il porto di Napoli mantiene un suo ruolo puntiforme, ma non riesce a trasformare le sue funzioni in senso lineare ed a rete e, quindi, a costituire uno sbocco connettivo per le attività economiche nazionali e regionali.

Qualche punta di ripresa registrata in questo ultimo anno — ricondotta genericamente al ridimensionamento degli organici ed ad una maggiore flessibilità delle squadre e agli orari di lavoro — tuttavia, non segna una inversione di tendenza. Il dato che emerge costante è la casualità delle attività ed il progressivo arretramento rispetto ad un trasporto marittimo mondiale che ha registrato, nel complesso, una costante espansione dei traffici marittimi migliorati, sia nelle tecniche di trasporto che nell'organizzazione commerciale.

assolvere alle funzioni finanziarie. Deve avere una forza contrattuale elevata all'interno dei cicli più complessi degli scambi tecnologici e commerciali.

Il potenziale di attrazione economica di ciascun terminal deve ampliarsi progressivamente e la rispettiva zona gravitazionale deve intersecarsi sempre più con quella di altri terminali, per cui anche la competitività possa entrare a far parte di un progetto di trasformazione dell'intero sistema.

L'articolazione di aree specializzate all'interno del porto così come previste nel cosiddetto «progetto generale per il porto di Napoli 1955», presentato alcuni giorni orsono dal Consorzio risulta anch'essa inadeguata, perché non sono indicati flussi di finanziamento, obiettivi specifici che consentano di parametrare i miglioramenti che si vogliono conseguire (velocità, affidabilità, capacità, livelli di servizi e di sicurezza), non si indicano necessità di un riparto modale dei traffici, non si organizza in breve un momento di sintesi progettuale ed organizzativa di trasformazione.

Le aree specializzate devono, invece, fare rete sul territorio nel suo complesso e non solo su quello portuale; devono assicurare la continuità dei flussi di merci; così come ciascuna infrastruttura intermodale deve assolvere compiti specifici a servizio di un'area molto più vasta i cui confini sono determinati dalla capacità di penetrazione e consolidamento dei rapporti di scambio.

In questo contesto diventano necessarie scelte di tecnologie, di imprenditorialità e di organizzazioni del lavoro che non prospettino soluzioni parziali e localistiche, ma che siano in grado di misurarsi con modificazioni strutturali interne ed internazionali e di innescare meccanismi che, a medio e lungo termine, agiscano sulla domanda di servizi in una visione complessiva capace di tenere insieme le interrelazioni fra i vari modi di trasporto e di determinare quelle condizioni che consentano a ciascun segmento di diventare fattore di circolazione produttiva e di circolazione di scambi tecnologici e commerciali.

Questa è la vera sfida! Così come è vera sfida quella lanciata dal Piano generale dei trasporti che deve realizzarsi con capacità progettuali e programmatiche nuove.

La determinazione del sistema portuale del Basso-Tirreno, indica già di per sé una prospettiva geo-economica e di assetto del territorio che non può rispondere ad una operazione di mera accorpamento delle diverse realtà portuali e funzionali. Così come la individuazione del porto di Napoli, come porto capofila del sistema, lungi dai porsi come dato aprioristico e come criterio di mera compatibilità organizzativa e funzionale dell'esistente non può prescindere dall'adeguamento dell'offerta alla domanda ed alle sue modificazioni.

La scelta del sistema comporta inevitabilmente anche un'articolazione diversa delle forme e dei soggetti di pro-

### Qualche punta di ripresa

A sua volta l'interland è un'area marginale e fluttuante, nel senso che ha finito con l'appartenere a questa o a quella infrastruttura di trasporto esclusivamente per effetto dei costi delle singole attività e dei costi di penetrazione nel territorio. Si sono così generate disfunzioni, sovrapposizioni, incoerenze nei sistemi di movimentazione, frammentarietà di competenze e di gestioni.

La crisi è strutturale e profonda e va oltre i meri dati quantitativi ed è dovuta essenzialmente alla completa assenza dal processo redistributivo del traffico, alla inadeguatezza tecnologica delle infrastrutture, e ad incapacità imprenditoriali.

Non si tratta di uscire soltanto da una situazione di emergenza e di lanciare questa o quella sfida attraverso l'assetto di aree di localizzazione di attività, quanto di far fronte alla intermodalità, a quel processo ormai irreversibile che richiede forme di integrazione e di cooperazione tra le diverse modalità e tecniche di trasporto.

Il porto di Napoli, in questo contesto, non può essere più solo un nodo delle semplici funzioni di trasporto — ammesso pure che lo sia — ma deve diventare punto di interrelazione con aree industriali, agricole, urbane ed essere in grado di

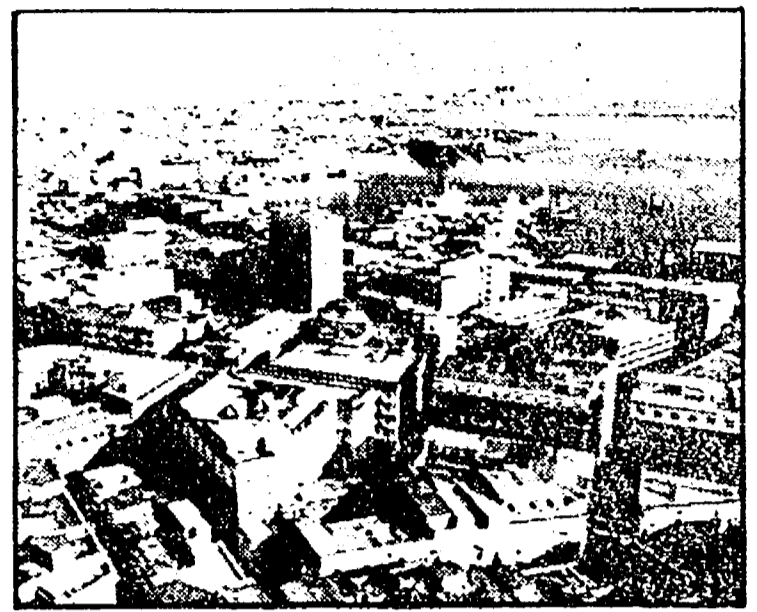
grammazione e di gestione delle attività portuali. L'aspetto giuridico-formale del tipo di organizzazione e gestione diventa anch'esso molto rilevante, non solo perché cambiano gli ambiti di riferimento, ma soprattutto perché il sistema richiede tre livelli di intervento: istituzionale (ente di programmazione), gestionale (società per azioni a partecipazione pubblica), operativo (ad esempio consorzi per riparazioni navi) e di servizi (ciclo unico delle operazioni portuali affidati alle compagnie). Questa articolazione dovrà rispondere al principio dell'accantonamento di pianificazione, promozione e coordinamento, ed a quello del decentramento della gestione delle attività. Tutto ciò comporta inevitabilmente il superamento della costruzione autonomistica ed autarchica del Consorzio del porto di Napoli (sia pure attualmente nella forma di ente pubblico economico) e la costruzione di un nuovo soggetto istituzionale che, operando su base interregionale, non potrà essere il vecchio ente, sia pure riformato, ma sarà necessario un livello istituzionale con funzioni di programmazione anche fuori dagli ambiti portuali, capace cioè di intervenire sulle questioni di assetto del territorio, dello sviluppo e delle attività produttive legate alle funzioni intermodali ed integrative del trasporto.

### Come rompere il cerchio?

Le difficoltà a rompere il cerchio della marginalità sono tante e la stessa organizzazione cooperativa della compagnia portuale (circa mille soci-lavoratori) diventa sempre più omogenea al sistema delle imprese capitalistiche, deve recuperare i principi di solidarietà e di mutualità e superare le contraddizioni tra sistema produttivo e solidarietà dei gruppi sociali. Ormai l'economia marittima comprende un'area ampia di soluzioni organizzative ed imprenditoriali che vedono soggetti economici interagire al di fuori della polarizzazione tradizionale e di soluzioni categoriali per cui rivendicazioni monopolistiche e principi di libera concorrenza diventano soltanto pretesti, all'interno dei processi di trasformazione, non si riesce a ricomporre, a livello micro-economico, il rapporto tra lavoro e proprietà (o controllo dei mezzi di produzione), tra organizzazione ed esecuzione delle attività produttive, a livello macro-economico, domanda ed offerta, pubblico e privato, riconversione produttiva e riforme. Per cui l'intera collettività, e non soltanto il settore marittimo portuale e cantieristico, che finisce con il subire il processo di trasformazione in atto e gli effetti devastanti di soluzioni compromissorie tra Stato e mercato, tra democrazia e capitalismo.

Wanda D'Alessio  
responsabile della Commissione  
regionale Trasporti del Pci

## La FILT-CGIL «È nella strategia il punto debole»



Le. La realizzazione del terminal d'altronde è il nucleo essenziale d'una ulteriore e progressiva attuazione del ciclo unico nelle altre attività terminali e di tutte le operazioni portuali. Il servizio porto dello scalo napoletano deve presentarsi con una specializzazione e conveniente offerta unitaria, controllata e governata in maniera centralizzata da una direzione unica delle operatività, con una individuazione armonizzata di orari di lavoro e tariffe ferme restando che le attribuzioni di grande indagine produttiva restano al CAP. Sia una tale impostazione vengono, ai lavoratori, alla Compagnia, gravose responsabilità e compiti difficili. Vi è da mettere in discussione radicate separatazze, che si alimentano in qualche caso anche di un'antica e nobile storia di un duro lavoro. Ma le trasformazioni avvenute, gli immediati adeguamenti realizzati nei porti del Nord Italia ed Europa ormai risultano seriamente a tagliare fuori Napoli e la regione dalle attività di scambio, continuativa in crescita, nel Mediterraneo e a livello intercontinentale. È in serio pericolo un pezzo grande del lavoro nei trasporti e nella città. La stessa prospettiva di favorire un processo di sviluppo fondato sul reinserimento delle attività produttive in un tessuto economico-organizzativo preparato da qualificanti apporti inter-settoriali e da nuove infrastrutture è compromesso in un momento centrale quale la definizione di un ammodernamento del sistema ciclo delle merci.

Di qui la necessità che i governi nazionali e regionali, la direzione del CAP, i soggetti economici che operano nel porto e nella città, le sedi delle attività finanziarie, le forze politiche acquisiscano la medesima convinzione del sindacato sul carattere strategico dell'intervento innovativo da produrre nel porto di Napoli e diano vita ad una nuova fase di impegno nel segmento dell'economia marittima in Campania, così come s'è fatto a Genova, a Livorno, nel polo giuliano.

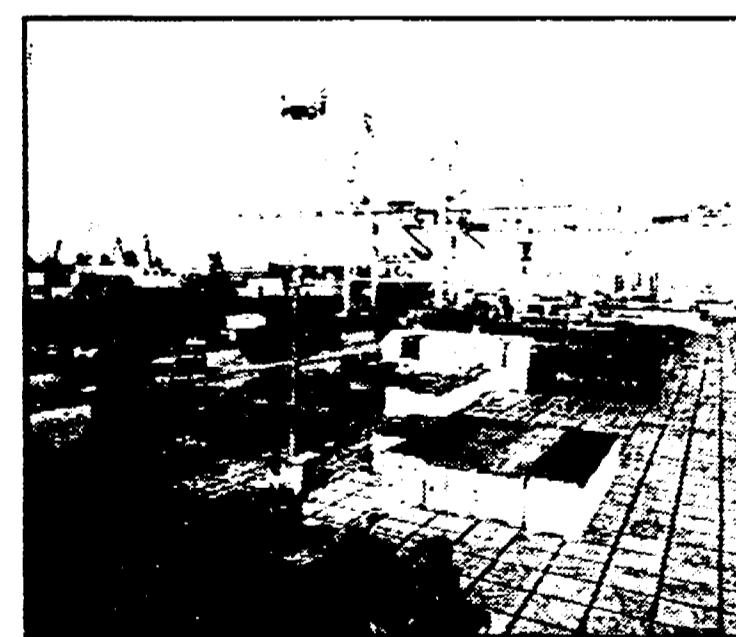
La Segreteria regionale FILT della Campania

Il porto di Napoli (per rispondere alle trasformazioni che si sono prodotte sul mercato internazionale dei traffici via mare nei modi di contenere, trasportare e commercializzare, di organizzare l'impresa e gli scambi) deve diventare un luogo produttivo ad alta capacità di sistema con la portualità nazionale e campana, con le strutture del ciclo merci regionale come l'interporto di Nola.

Le condizioni attuali non consentono invece allo scalo di poter sostenere il ruolo di punto strategico mediterraneo per gli scambi internazionali. La recente presentazione da parte del presidente del CAP della proposta di terminali contenitori conferma in modo drammatico la netta inadeguatezza del CAP, la miopia imprenditoriale degli operatori privati. La stessa direzione consolida la proposta della Compagnia dei lavoratori portuali si misura con notevoli contraddizioni sui fatti nuovi e sconvolgenti prodotti nell'economia marittima. Ancora una volta si propone di mantenere la frammentazione delle attività e delle società. Nessuno dei soggetti presenti nel porto ha inteso la necessità che nel breve periodo risulta determinante la riorganizzazione in un'unica area di parco contenitori, lavorando per la necessaria sofisticazione della tecnologia di movimentazione, di controllo dei traffici e del processo di amministrazione.

La struttura terminale deve presentare caratteristiche

## L'obiettivo è raddoppiare il movimento Il Consorzio si difende: «Razionalizziamo tutto»



Intervenute nei sistemi di trasporto, la forte concorrenza dei porti nord-europei, e così via.

Il superamento del massimo punto di crisi impegna perciò il Consorzio Autonomo del Porto di Napoli ad un reale e definitivo rilancio della portualità napoletana attraverso un marcato recupero di potenzialità e produttività che potrà essere conseguito soltanto mediante una decisa riconversione delle risorse da realizzare con il coinvolgimento dei vari soggetti istituzionali (CAP, Regione, Comune, ecc.) e delle forze economiche e sociali.

Il problema, infatti, non è tanto quello di accrescere i collegamenti e nemmeno di recuperare i traffici dirottati in altri porti nazionali, anche se non manca un'efficace politica volta a conseguire tali obiettivi: la recente istituzione di due nuove linee regolari di navigazione Napoli-Australia e Napoli-USA così come gli indici più recenti di incremento delle merci movimentate nel sistema portuale napoletano stanno a dimostrarlo. L'obiettivo primario che si è posto il Consorzio portuale napoletano, per i tempi medi, invece, è quello del raddoppio dell'attuale movimento commerciale e per tale obiettivo la presidenza del Consorzio Autonomo del Porto di Napoli sta predisponendo una serie di atti volti alla razionalizzazione delle aree portuali, al potenziamento delle strutture portuali e, più in generale, all'aumento di produttività delle risorse anche con una appropriata politica promozionale che assista agli utenti (importatori e esportatori) certezza dei costi portuali.

### Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Napoli

STIVATORI - SCARICANTI - COMMESSI PESATORI - PORTABAGAGLI

Calata Marinella - Casa del Portuale  
80133 NAPOLI - Porto - Tel. 28.02.22 PBX  
Telex 711016 CULPNA

Tel. 283307 DIREZIONE  
201218 DIREZIONE  
220432 DIREZIONE  
201995 UFFICIO COMMERCIALE  
7528809 TERMINAL CONTENITORI - VIGLIENA  
7524120 TERMINAL CONTENITORI - EX CAMIN  
221084 BILICO VARCO DUOMO  
223968 BILICO PONTILE VITTORIO EMANUELE  
324095 SERVIZIO PORTABAGAGLI

La CULP svolge attività d'impresa con numerose attrezzature per la movimentazione, lo sbarco e l'imbarco di qualsiasi merce

### O.N.I. S.p.A.

OFFICINE NAVALI ITALIANE

RIPARAZIONI NAVI E MACCHINARI  
OFFICINA SPECIALIZZATA PER LA RIPARAZIONE IN MOTORI A COMBUSTIONE INTERNA DI QUALUNQUE TIPO E GRANDEZZA - IMPIANTI FRIGORIFERI

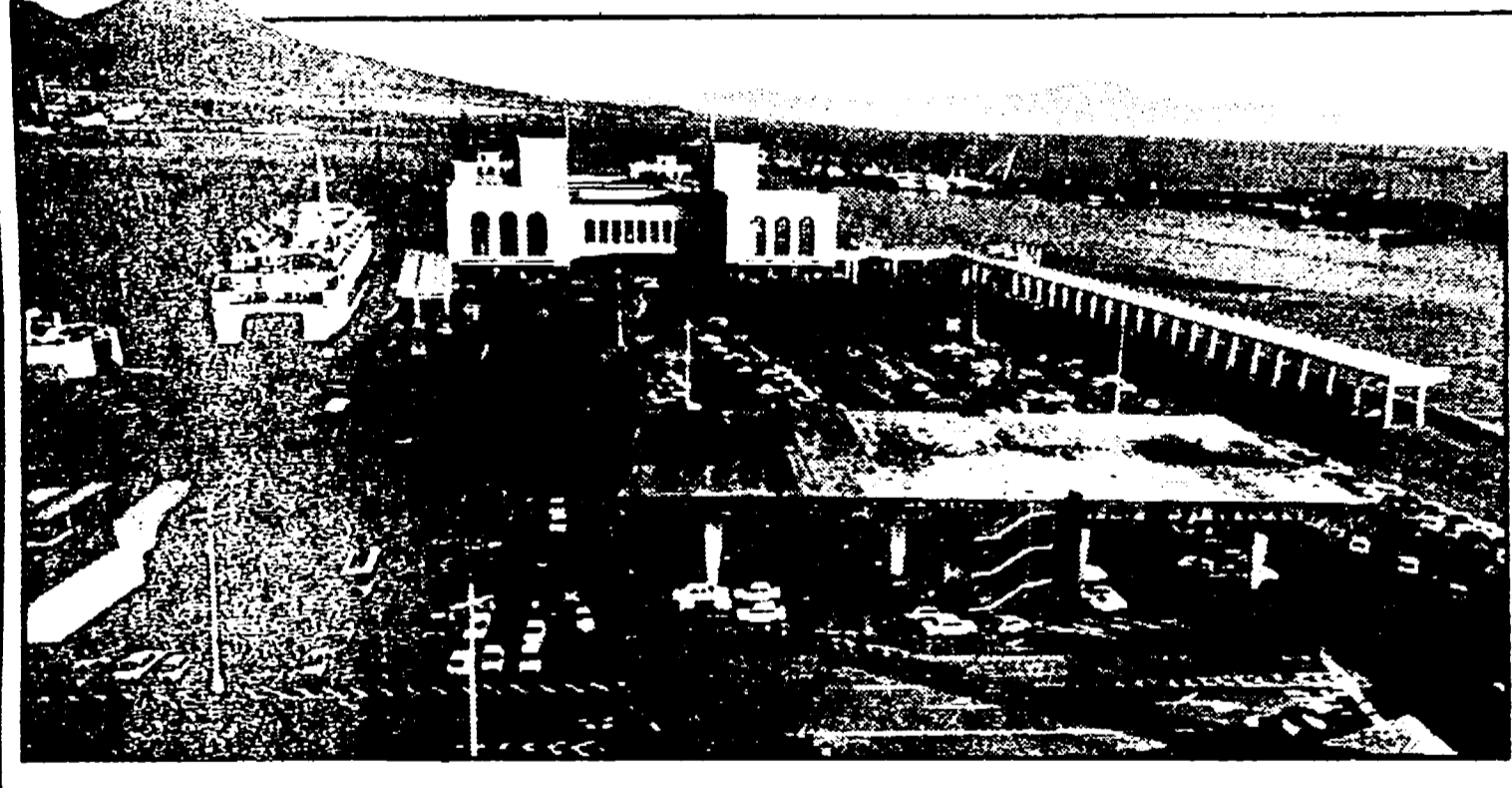
Sede - Direzione e officina: 80133 NAPOLI  
Immacolata Nuova - Varco Duomo  
Telefono 200.884-200.884-209.280 - Telex 710555

### g. & r. salvatori

OFFICINE MECCANICHE NAVALI S.p.A.

Allattamento navi  
Lavori di meccanica  
Riparazione caldaie  
Carpenteria in ferro  
Impianti sanitari  
Impianti elettrici  
Impianti di tubazioni

Calata Villa del Popolo (int. Porto) - 80133 NAPOLI  
Telefono 201.374 - 261280 - Telex 710.098



# NAPOLI

NAPOLI BAGNOLI POZZUOLI BAIIA PORTICI I. ANNUZZIATA DEL GOLFIO CASTELLAMMARE DI STABIA

Un porto al centro del mediterraneo

CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI NAPOLI

- TERMINAL CONTENITORI MODERNAMENTE ATTREZZATO
- SERVIZI RO-RO
- SILENSI CERCIALCOLI
- COMPLETA DISPONIBILITÀ DI ATTREZZATURE
- IL SERVIZIO COMMERCIALE DEL CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI NAPOLI È A DISPOSIZIONE DEGLI UTENTI PER STUDIARE E SODDISFARNE LE LORO ESIGENZE
- PER IL TURISMO NAUTICO TRE PORTICCIOLI DI MERGELLINA, SANTA LUCIA E MOLISGIAIO SONO ATTREZZATI PER RIFORMIMENTI ED ASSISTENZA TECNICA E DIVERTIMENTI COLLEGATI AI PRINCIPALI CENTRI TURISTICI E TERMALI DEL GOLFIO DA LINEE REGOLARI DI ALISCANI E TRAGHETTI

NAPOLI PIAZZALE PISCARELLI TEL. 286506 TEL. 721271 CAP-NR