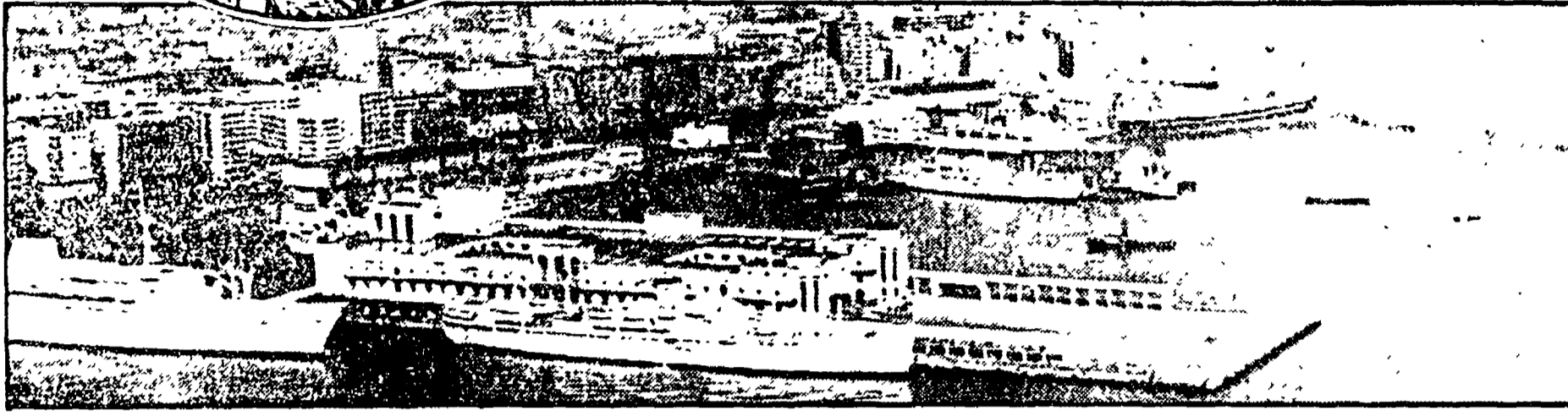


Ufficio  
Promozione  
e Pubbliche Relazioni

Un intervento del Console della CULP

# Fra le incertezze otto «idee chiare» dei portuali



Con la scadenza dei termini della legge 230/83, prevista per la fine di quest'anno, si pongono una serie di interrogativi per il settore dei porti a livello nazionale.

Nell'ambito di tali interrogativi si inserisce con le sue peculiarità il Porto di Napoli e tutto il sistema consortile previsto dalla legge istitutiva del Cap-Napoli.

Molte realtà stanno cercando di individuare modelli di gestione più conformati alle moderne esigenze tecnologiche che sempre più, nella loro continua affermazione, stravolgono le tecniche operative ed organizzative dei porti.

Anche Napoli sta sviluppando una serie di sforzi per adeguarsi ai tempi e per cercare di non rimanere esclusa da progetti che pare vogliono ignorarla. È pur vero che nel porto di Napoli accusiamo gravi ritardi, ma è anche vero che, soprattutto con il grosso sforzo che stanno sviluppando i lavoratori, in particolare quelli della Compagnia Portuale, si sta cercando di recuperare per presentarsi con le carte in regola in una vera e propria competizione per il rilancio dell'economia della regione e di tutto il Meridione.

Diventa, a questo punto, indispensabile individuare gli elementi prioritari sui quali puntare senza alcuna distrazione, pena la esclusione definitiva dai meccanismi della ripartizione dei traffici a livello nazionale ed internazionale.

Le nuove norme e tariffe del porto di Napoli hanno voluto rappresentare un primo importante passo verso questo modo di riorganizzare il porto. Però, se non intervengono una serie di correttivi, si rischia il naufragio completo e, pertanto, bisogna coinvolgere e modificare le organizzazioni degli altri soggetti della operatività portuale. Collateralmente a tale verifica e perfezionamento bisogna procedere con speditezza allo sviluppo ed alla realizzazione degli altri progetti previsti anche nel piano triennale presentato all'assemblea del Consorzio dalla presidenza.

Le parti salienti di tale progetto sono senz'altro la realizzazione dell'acquisizione di aree e la loro razionalizzazione; il completamento di alcune strutture indispensabili al funzionamento dei servizi portuali; l'applicazione dei servizi di informazione e la terminalizzazione sulle stesse aree operative; la costituzione di una Società di gestione dei servizi portuali che permetta il massimo snellimento nelle procedure e nelle forniture dei servizi ancora troppo appesantiti da pastoie burocratiche.

E nell'ambito di questi punti fondamentali che vanno collocati alcuni progetti di primario interesse e che qui elenco per ordine di priorità: — la realizzazione dei terminali contenitori gestiti con il criterio del ciclo unico; — la riorganizzazione dei terminali prodotti della foresta; — la realizzazione di altri terminali

per altrettante importanti correnti di traffico (coils, auto, merce varia unitizzata, ecc.); — la meccanizzazione dello sbarco e/o imbarco della frutta fresca attraverso l'acquisizione di un impianto veloce ed economicamente conveniente; — la riorganizzazione e razionalizzazione dei depositi e magazzini portuali fondata su criteri di modernità ed economicità; — la riorganizzazione delle aree portuali liberando quelle a ridosso delle banchine;

— la definitiva acquisizione della darsena «Progresso» il cui utilizzo deve essere finalizzato all'acquisizione di nuovi traffici; — lo sviluppo di iniziative atte ad acquisire nuovi traffici nel settore delle rifinse solide con particolare riferimento alle granaglie.

A monte di tutto ciò è necessario potenziare l'Ufficio lavoro portuale e la promozione dei traffici in modo che i servizi prestati nel porto di Napoli siano conosciuti per qualità, quantità e costi dagli utenti.

Se in tale ambito si vuole aprire un discorso di più ampio respiro si può benissimo affrontare il discorso del sistema portuale campano integrato e specializzato. Le possibilità ci sono e sono percorribili se si riesce a coinvolgere un po' tutti e si fa capire che la realizzazione di questo progetto produrrebbe benefici non indifferenti per tutti. È questione di volontà politica, ma

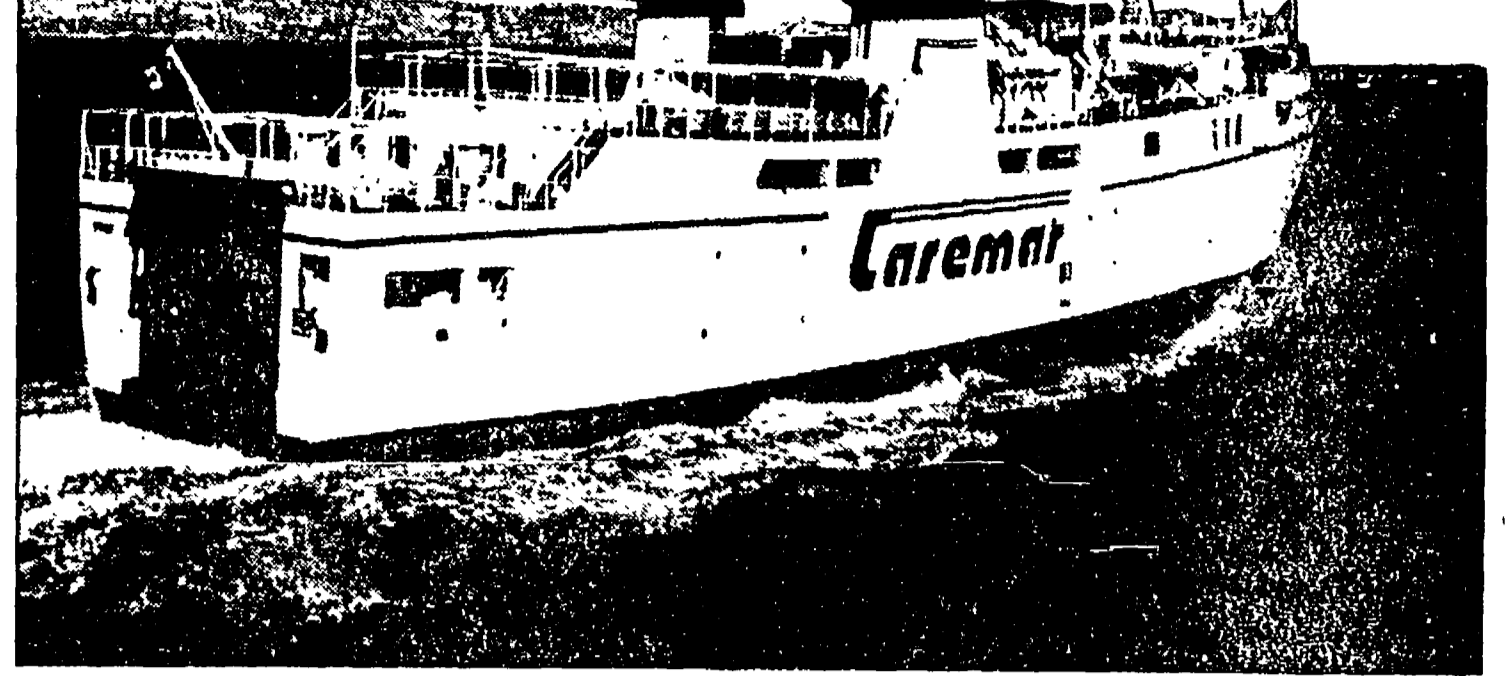
anche di costanza nel voler riscattare da una condizione di dipendenza e dimostrare al contrario di saper organizzare in chiave imprenditoriale, avendo le possibilità di sviluppare non solo il discorso nell'ambito del commerciale ma anche in quello turistico, cantieristico, peschereccio, ecc.

Le possibilità ci sono e quindi non resta, ai soggetti realmente interessati, che rendersi disponibili a tutti i confronti necessari, anche ai più aspri, per poter in definitiva produrre dei risultati validi non solo per gli addetti del settore, ma anche per la collettività.

La spinta su tali temi certamente non mancherà da parte dei lavoratori portuali che, tra l'altro, hanno atteso da troppo tempo la realizzazione di strutture indispensabili per il porto, inclusa anche la nuova Casa del portuale, diventata ormai, inderogabile e da realizzare a medio termine.

I lavoratori dimostreranno che anche se da 3 anni e mezzo, con grande senso di responsabilità, non hanno creato confusione nel porto, sanno altresì individuare altre forme di lotta che avranno uguale efficacia senza danneggiare i servizi. Solamente se non saranno capiti o l'indolenza delle controparti sembrerà insuperabile, non è escluso che la lotta ricominci con i sistemi di una volta.

Salvatore Cuccaro  
Console della Compagnia Portuale di Napoli



## Dieci anni avanti e indietro Nuovo molo per la Caremar?

NAPOLI — La Caremar, la compagnia pubblica di navigazione, compie dieci anni. Dieci anni spesi per i collegamenti marittimi tra le isole del Golfo, il capoluogo e Pozzuoli. Un compleanno festeggiato con il raggiungimento di un ambito traguardo: quasi 4 milioni di passeggeri trasportati nel corso del 1985.

Nata il 1° gennaio 1976 con le sorelle Stemar (Stella) e Toremara (Toscana), la Caremar raccoglieva un'eredità ed assumeva un compito assai pesante: sopprimere alle carenze di un servizio insufficiente, esclusivamente in mano a gruppi privati e svolto con un naviglio vecchio e inadeguato. In questi dieci anni la flotta Caremar è stata interamente rinnovata; attualmente sono in servizio dieci traghetti e tre aliscafi. Se i collegamenti con Capri, Ischia e Procida vengono garantiti per 365 giorni all'anno, è innegabile che nella stagione estiva la Caremar concentra i suoi sforzi: 531 mila persone nel solo mese di agosto '85 hanno viaggiato sulle navi bianco-azzurre, un contributo straordinario all'economia turistica dell'intera regione.

### I progressi della CAREMAR in dieci anni

	1976	1985
Passeggeri	1.385.000	3.858.000
Autoveicoli	64.000	285.000
Miglia percorse	282.000	482.000

Il comandante Luigi Fiorentino, amministratore delegato della società, tracciando un bilancio decisamente positivo di questi dieci anni di attività, non nasconde tuttavia le difficoltà. «Per 4 milioni di passeggeri — esordisce il comandante Fiorentino — non sono sufficienti i pochi metri quadrati del Molo Beverello. Uno spazio piccolo, scomodo, da contenere sempre alle macchine in parcheggio; e per giunta privo di adeguati servizi igienici».

Da anni a Napoli si discutono soluzioni alternative da dare al problema: ampliamento o delocalizzazione? L'opinione dell'amministratore delegato della Caremar è molto chiara in proposito: «La soluzione ottimale — dice il comandante Fiorentino — sarebbe quella di costruire un nuovo approdo ubicabile secondo un progetto del

abbiamo ottenuto una certa attenzione dal Cap che deve consentirci di unificare le biglietterie e di mettere ordine nel caotico flusso dei passeggeri. Per l'87 è in programma l'ampliamento verso il mare del Molo Beverello. Si tratta di un prolungamento di 15 metri dell'attuale banchina. Questo è il massimo che si può realizzare con l'ubicazione attuale».

Quali sono le caratteristiche del servizio di navigazione offerto dalla Caremar? «Il discorso sulla capacità di trasporto della flotta Caremar — sostiene l'amministratore delegato — non sarebbe completo se non si facesse esplicito riferimento alla sicurezza e al comfort. Va detto subito che le nuove navi, realizzate con le più moderne tecnologie, offrono garanzie di sicurezza con ogni tempo. Sistemi di propulsione, stabilizzatori elettronici, strutture sono calibrate a questo scopo. Oltre allo spazio, all'aria condizionata, televisione e bar che offrono al passeggero un ambiente in larga misura comodo e accogliente, abbiamo avuto riguardo per il mare e per l'ecologia. Siamo i primi a disporre di appositi impianti di raccolta e depurazione dei liquami di scarico».

### Intervista a Mariano Pane, manager sorrentino responsabile del gruppo

# Un battello che «spazza» l'acqua l'asso ecologico dell'Italmare

PIANO DI SORRENTO — Due rintocchi di campana risuonano nel modernissimo edificio in vetro e cemento dal quale si domina il golfo di Napoli. È un segnale convenzionale: due navi sono state fissate in Giappone e la campana lo annuncia a tutti i dipendenti spiega con un sorriso Mariano Pane.

Quarantasette anni, sorrentino, è al vertice dell'Italmare Spa, un gruppo imprenditoriale che nell'arco di pochi anni ha saputo spaziarle le proprie attività dal traffico marittimo all'industria, all'ecologia.

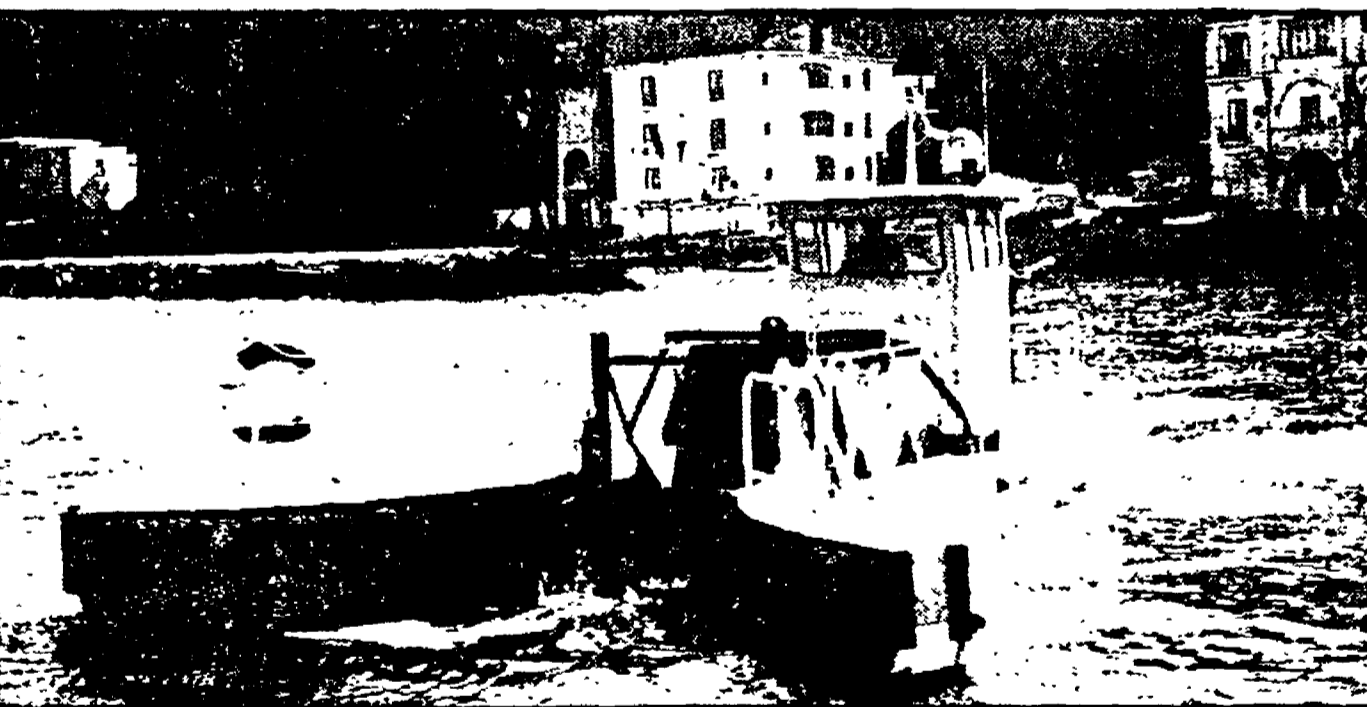
«Il fatturato 1985 — spiega Pane — supera i 100 miliardi di lire; un risultato positivo in un momento di crisi generalizzata. E come controprova dell'ottimo stato di salute del gruppo c'è il dato degli occupati: superano ormai le 1000 unità (tra addetti diretti e indiretti) con buone possibilità di ulteriore incremento».

L'Italmare agisce come un holding sui mercati internazionali; controlla infatti la Euroshipping, una società per il noleggio delle navi; la Regia Fiberglass, uno stabilimento industriale di Anagni (Salerno) per la produzione di fibre di carbonio; la Ecolmare, la società che produce e commercializza il Pelikan, un battello ecologico per la pulizia del mare e dei litorali.

È proprio l'Ecolmare il fiore all'occhiello del gruppo. Strutturata a sua volta in società regionali e internazionali (le ultime nate sono la Ecolmare California e la Ecolmare India), in appena due anni di attività è riuscita ad imporsi in Italia e all'estero. «La nostra fortuna nasce in Francia — spiega Mariano Pane — dove un progettista, Bagnis, costruì il prototipo del battello spazzamare. Noi abbiamo acquistato il brevetto per tutto il mondo ed abbiamo migliorato il progetto originario. Oggi siamo in grado di fornire alle amministrazioni pubbliche servizi di pulizia delle coste e antinquinamento «chiavi in mano». Infatti noi il Pelikan non lo vendiamo ma formiamo ai nostri committenti tutta l'assistenza necessaria ed un personale specializzato per farlo funzionare».

Il successo di questo battello ecologico è innegabile: il suo primo campo d'operazione è stato quello di Messina allorquando, nel marzo 1985, entrarono in collisione due petroliere. Il Pelikan è stato impiegato anche a Napoli nei giorni successivi allo scioppo del deposito Agip. In 12 ore riuscì a recuperare 60 mila litri di petrolio.

Attualmente 30 battelli sono a disposizione del ministero della Marina mercantile che li ha dislocati in altrettante Capitanerie di porto, mentre altri 20 vanno su e giù lungo le coste dello stivale. «Per la fine del 1987 — sostiene Mariano Pane — prevediamo una flotta di 400/500 Pelikan. Tra l'altro, va sottolineato che il battello viene costruito in piccoli cantieri della Campania e rap-



### Ecco tutte le virtù del «Pelikan»

Il «Pelikan» (nella foto), il battello antinquinamento costruito dalla Ecolmare, società del gruppo Italmare di Piano di Sorrento, ha le seguenti caratteristiche tecniche. È lungo 10,80 metri, largo 2,48 ed ha una immersione media di 0,80 metri. La capacità di stoccaggio è pari a 3 metri cubi.

Il «Pelikan», spiega l'ing. Pio Contesso, responsabile del settore ecologico della società — oltre ad essere utilizzato nella raccolta per

aspirazione del macroinquinamento galleggiante e semisommerso, è particolarmente indicato nel recupero degli idrocarburi riversatisi in mare; la capacità di recupero, separazione e travaso è di 15 metri cubi all'ora. L'olio puro così recuperato è immediatamente riciclabile in quanto non consente alcuna emulsione. La capacità di separazione degli idrocarburi è vicina al 100%.

Il battello inoltre è equipaggiato

con un potente cannone antinquinamento con portata di 100 metri cubi all'ora d'acqua. Esso può essere utilizzato anche per la pulizia di spiagge, litorali e scogli.

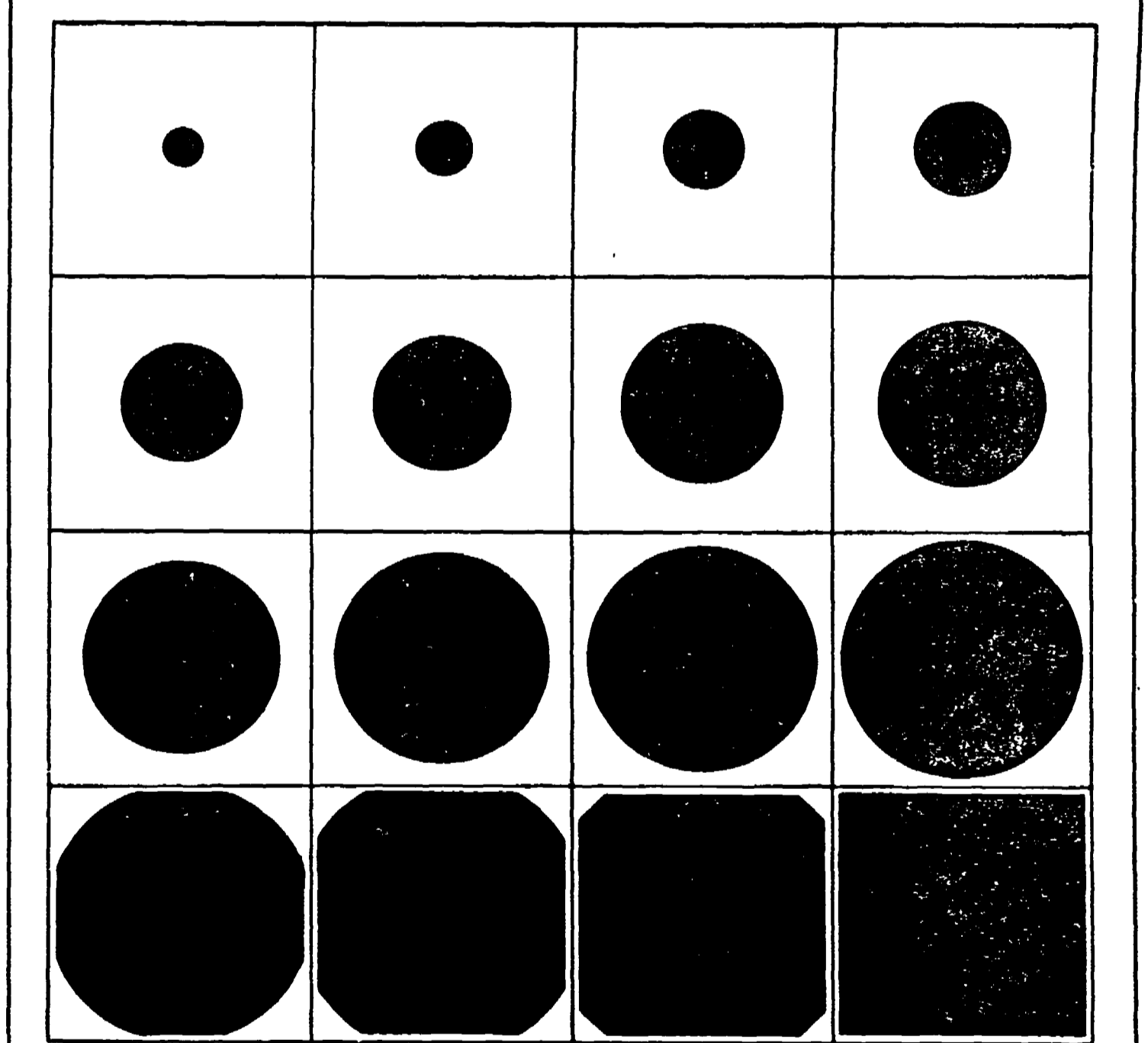
Un sistema originale e brevettato consente infine all'imbarcazione di immettere più di 150 metri cubi all'ora di aria nell'acqua trattata, arricchendola di 30 mila litri di ossigeno, che contribuisce alla rigenerazione dell'acqua stagnante, con la conseguente eliminazione di ogni sgradevole odore.

ventina sono prese a nolo. «Disponibilità della flotta più giovane; l'età media del naviglio è di un anno e mezzo, due anni, sottolinea con orgoglio l'armatore sorrentino. «Inoltre il 95% del nostro fatturato si forma all'estero. Trasportiamo da un capo all'altro del globo grano, minerali, carbone, acciaio, fertilizzanti, legno». Mariano Pane è anche l'unico armatore italiano e mediterraneo che siede nel comitato esecutivo della International Chamber of Shipping, un'organizzazione internazionale che rappresenta il 60% della flotta mercantile mondiale.

Tuttavia il gruppo è sempre più interessato ad ampliare e diversificare i settori d'intervento. Ecco dunque la partecipazione, con una quota paritaria insieme ad altri 9 soci, nella Siport, una società di recente costituzione (capitale 5 miliardi) che si ripropone di costruire porti turistici

in Campania e le relative infrastrutture. Pane ne è l'amministratore delegato mentre presidente è il costruttore Eugenio Buontempo. Le finalità dell'iniziativa così vengono spiegate: «La nostra intenzione è di attivare nel sud dell'Italia quel turismo qualitativo che è stato di trascorrere le sue vacanze in Costa Azzurra. Naturalmente ci vogliono strutture adeguate per ospitare la nautica da diporto. Se bene — aggiunge Pane — che quando si parla di questi argomenti si ha sempre il timore di fare della speculazione selvaggia. La nostra società invece vuol operare nel rispetto dell'ambiente. Inoltre non va sottovalutato un altro aspetto, quello della creazione di migliaia di nuovi posti di lavoro. Un lavoro, mi sia consentito, allegro. È innegabile infatti che l'industria del futuro sarà il bello: ambiente, turismo, qualità della vita».

Luigi Vicinanza



## Vi aiutiamo a progredire

La Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura di Napoli è al servizio delle attività produttive e dell'economia della provincia.

- Analisi di tutti i fenomeni economici e sociali a livello provinciale regionale e nazionale.
- Assistenza agli operatori economici con informazioni, notizie, chiarimenti legislativi e pubblicazioni interessanti l'economia locale e nazionale.
- Iniziative per il potenziamento e l'adeguamento tecnologico della struttura produttiva.
- Promozione e cura della qualificazione manageriale.
- Piazza Borsa - Telef. 20.72.22