

all'interno



Intervista all'artista
Mimmo Jodice
pag. 2

Focus: il lavoro nell'ex CULP
pag. 3

Comitato portuale: approvati bilancio
2007 e relazione annuale
pag. 4

Premiata dai risultati l'iniziativa dell'Autorità Portuale

di Francesco Nerli

Il Comitato Portuale ha approvato il bilancio del 2007 ed ha riconosciuto, al di là dell'ottimo risultato della gestione economica dell'Ente, che l'Autorità Portuale si è mossa con iniziative importanti e con un notevole impegno per portare avanti l'ammodernamento ed il potenziamento delle infrastrutture dello scalo napoletano. Le cifre che ho potuto presentare all'approvazione del Comitato sono di per sé già molto eloquenti: gli investimenti nelle opere e nelle attrezzature portuali superano i 32 milioni di euro e concorrono a portare il valore complessivo di quelli in corso di realizzazione al di sopra dei 156 milioni di euro.

Le misure messe in atto per concludere l'anno con un utile di quasi 7,4 milioni di euro, sono quelle classiche: contenimento delle spese e miglioramento della politica delle entrate.

Secondo un'abitudine consolidata in questa gestione, evitiamo di usare toni trionfalistici e preferiamo far parlare i fatti e le cifre, non illudendoci mai che la partita sia vinta definitivamente e soprattutto che siano state eliminate tutte le difficoltà che incontriamo nella gestione quotidiana e nella programmazione degli interventi a medio e lungo termine.

Guardare alle opere completate e ai fatti come sono: è questa la costante del nostro modo di intendere l'azione gestionale per ciò che ci compete e l'attività di coordinamento e di impulso nei confronti delle aziende e delle diverse componenti che operano all'interno e in funzione del porto.

Per questo l'Autorità Portuale ha voluto guardare bene anche all'interno del perimetro portuale per capire in che misura la propria iniziativa trovava riscontro nelle attività delle imprese. Abbiamo chiamato questa analisi - che ormai copre sei anni,



dal 2000 al 2006 -, azione di "monitoraggio" del lavoro e delle imprese.

Oggi abbiamo aggiunto gli ultimi dati e possiamo tracciare un bilancio che appare soddisfacente per i tre maggiori aggregati: il fatturato, gli investimenti e l'occupazione. Qui accanto sono riportati i dati del volume di affari e le cifre che riguardano la forza lavoro. Dimostrano, così come l'ammontare degli investimenti, cui ho fatto cenno in apertura, la continua crescita delle attività imprenditoriali nel porto. Vorrei far rilevare, tra l'altro, l'approfondimento che abbiamo dedicato al fattore lavoro, con una

ripartizione per fasce d'età, per sesso, per settori e per tipologia contrattuale. Sono dati di grande interesse per vedere come si è connotata la grande risorsa del lavoro. Abbiamo alcune conferme, ad esempio, sulla marginalità del lavoro femminile e sulla stagionalità di alcune lavorazioni, ma disponiamo anche di informazioni approfondite circa situazioni di lavoro più stabili e più consolidate, come si evince dalla forte prevalenza del lavoro a tempo indeterminato.

Sia per il fatturato, sia per l'occupazione (oltre che, come si è detto, per gli investimenti) abbiamo assistito ad una crescita graduale e costante, di cui possiamo, se non menare vanto direttamente, esprimere un certo grado di soddisfazione. E dire, in conclusione, che la nostra attività, tenace e silenziosa, ha portato in questi anni buoni risultati e stabili condizioni di sviluppo.



Le attività imprenditoriali del porto di Napoli nel periodo 2001-2006

Fatturato e occupazione in costante crescita

di F. Corradino e M. I. Iossa*

A distanza di poco più di un anno è terminato l'aggiornamento relativo all'anno 2006 del monitoraggio delle attività imprenditoriali nello scalo napoletano.

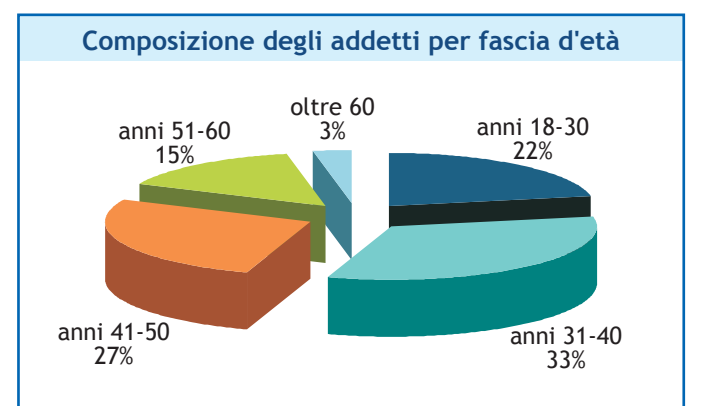
Per il reperimento dei dati sono state utilizzate diverse fonti, anche incrociate, costituite dai bilanci delle società concessionarie e dai questionari predisposti dall'Ufficio Studi dell'Autorità portuale e compilati dai concessionari.

Per il 2006 oltre a richiedere i dati relativi al numero delle forze lavoro, fatturato ed investimenti si è voluta attirare l'attenzione sulle risorse umane e, quindi, si è proceduto ad uno screening delle unità lavorative sulla base dell'età, del sesso e della tipologia contrattuale applicata ai lavoratori dei diversi settori.

I risultati di questa indagine sono stati abbastanza soddisfacenti in termini di risposte ottenute e di materiale acquisito (86% del totale).

I risultati dell'ultima rilevazione, sul campione di riferimento, mostrano che nell'anno 2006 è proseguita la crescita del sistema produttivo portuale: le unità lavorative nel 2006 registrano un incremento del 32% rispetto al 2001; il fatturato aggregato nel 2006 registra un incremento di circa il 69% rispetto al 2001. L'indagine relativa alla struttura occupazionale è stata effettuata mediante l'invio alle imprese concessionarie di un questionario, suddiviso nelle sezioni anagrafica e contrattuale, che ha consentito di esaminare l'aspetto qualitativo dell'occupazione in porto. In particolare, si è rilevata, per quanto attiene all'età dei lavoratori delle imprese portuali, una sostanziale prevalenza delle fasce di età tra i 31 ed i 40 anni, con una incidenza del 33%, tra i 41 ed i 50 anni, con una incidenza del 27% e tra 18-30, con una incidenza del 22%.

Unità lavorative		Fatturato	
2001	3.678	2001	406.241.139
2002	4.216	2002	447.523.703
2003	4.536	2003	507.661.562
2004	4.599	2004	532.323.088
2005	4.765	2005	655.290.729
2006	4.866	2006	677.727.748
% 06 su 05	2,1	% 06 su 05	3,4
% 06 su 01	32,3	% 06 su 01	66,8



segue a pag. 4



Napoli Trentaremi di Mimmo Jodice

La Direzione del giornale ringrazia Mimmo Jodice per le foto gentilmente concesse.

focus

Il lavoro nel Cooperativa Lavoratori Portuali

Focus di questo numero è il lavoro nel Cooperativa Lavoratori Portuali. In apertura il monitoraggio su fatturato e occupazione nel porto di Napoli dal 2001 al 2006. Proprio all'occupazione si riferisce nel suo commento introduttivo il **Presidente Nerli**. In seconda pagina **Emilia Leonetti** incontra il fotografo **Mimmo Jodice**. Sempre in seconda **Luigi Robba** di Assoporti commenta lo studio del Censis sul sistema portuale italiano. La relazione annuale 2007 del Segretario Generale, **Pietro Capogreco** è pubblicata in quarta pagina.

Mimmo Jodice, il fotografo dell'anima

Il suo punto di vista sul porto: un'occasione per parlare anche di altro

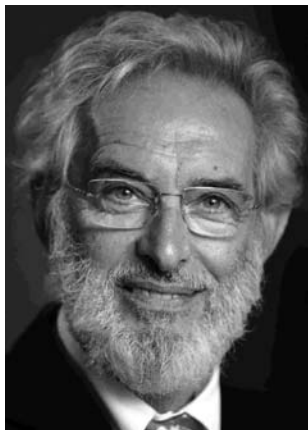
di Emilia Leonetti

E' stato come attraversare il mare per poi, alla fine, approdare nel porto. In questo caso nel porto di Napoli. L'incontro con Mimmo Jodice, fotografo, poeta, artista, architetto, è stato soprattutto un'intensa traversata nei suoi ricordi, nel suo passato e nel suo vivo presente, prima di affrontare il tema per il quale avevamo fissato il nostro appuntamento: raccogliere il suo punto di vista sul porto di Napoli.

"In passato mi sono occupato di fotografia di documentazione, dice Mimmo Jodice. Attualmente lavoro su miei progetti, destinati a mostre e a libri. Il porto, in futuro, potrebbe rientrare in uno dei miei progetti. L'importante per me è riuscire ad esprimere per immagini la mia idea delle cose e del mondo; la mia interpretazione dei luoghi, degli oggetti, delle persone. Anche quando ho trattato il mare l'ho fatto come 'Mediterraneo'. Ho lavorato sulla memoria, su luoghi evocativi di tutta l'area compresa nel bacino di questo mare."

Mimmo Jodice è così: soprattutto un grande e attento osservatore. E il nostro incontro è diventato l'occasione per ragionare sul suo lavoro, sulle sue scelte. Un po' anche sulla sua vita. "Sono un sopravvissuto, dice. Ho perso mio padre che avevo cinque anni. Era il 1939 e per mia madre, casalinga con quattro figli, fu durissimo andare avanti, soprattutto nel periodo della seconda guerra mondiale. La passione per la fotografia nacque per caso nei primi anni cinquanta. Ho avuto la fortuna di incontrare e frequentare persone di valore come il giornalista Paolo Ricci dell'Unità che in quell'epoca era una guida per tanti giovani che volevano diventare artisti. La sua casa era un punto di incontro e di passaggio obbligato per chi voleva far parte di un certo ambiente culturale". Amici di quegli anni furono Franco Rosi e Cesare De Seta. Il successo arrivò alla fine degli anni '60 con una sua 'personale' che si tenne a Milano con la presentazione di Cesare Zavattini. Da quel momento è stato un susseguirsi di mostre, di pubblicazioni, di viaggi da Londra a Tokio, a New York, a San Paolo.

Avrebbe potuto vivere ovunque, invece ha scelto di restare a Napoli. Perché?



Mimmo Jodice

"Perché è una città che amo, nonostante la fatica per viverci, e perché sono convinto che chi può, deve restare. E' una sorta di impegno politico. Anche se oggi Napoli è assente dalle grandi scelte economiche, dai grandi progetti del nostro tempo. E' una città universalmente riconosciuta per la sua cultura, per la sua arte, per il valore della sua storia. Napoli, poi, è stata per me fonte di notevole ispirazione, soprattutto nel mio primo periodo, quello legato ad una rappresentazione per immagini del sociale." Siamo nel suo studio. Dietro la sua scrivania, una libreria raccoglie le sue tantissime pubblicazioni. La maggior parte dei libri racconta con immagini in bianco e nero la sua particolare interpretazione della realtà.

"Ogni mio lavoro nasce da un progetto. Da una mia riflessione e da una serie infinita di pensieri che scaturiscono da quella prima riflessione come in un gioco di specchi. Per molto tempo la fotografia è stata considerata un'arte minore, se non una tecnica per documentare la realtà. Invece la fotografia, come la scrittura e la pittura, è un'arte, è la capacità di interpretare la realtà, di trasfigurarla, di esprimere attraverso le immagini le proprie idee."

Non è un caso, dunque, che il suo ultimo libro si intitolò "Perdersi a guardare". E il porto, chiedo, non l'ha mai attratta, non le ha suscitato alcuna curiosità, non ne ha mai sentito il fascino?

"Certo è un luogo interessante. Ho anche nel mio archivio delle foto del porto. La mia attenzione, però, è rivolta agli aspetti architettonici. Non è solo perché un anno fa ho ricevuto la laurea honoris causa in Architettura, ma perché ho una particolare sensibilità in questo campo. Nel tempo ho lavorato, infatti, con diversi architetti. Per questo devo dire che manca nell'area turistica del porto un'opera che dia il segno dell'importanza di Napoli. Tra il molo Beverello e Calata Porta Massa, in un'area con presenze architettoniche così significative come la Stazione Marittima, l'Immacolatella Vecchia verso il mare e il Maschio Angioino a Piazza Municipio, vorrei che venisse realizzato un grande progetto: un simbolo della volontà della città di essere viva, un segnale forte di una città moderna, un luogo al tempo stesso funzionale e accogliente."

L'Autorità Portuale, attraverso la società Nausicaa, ha affidato allo studio di architettura di Michel Euvé la progettazione del waterfront portuale, linea di confine e luogo dell'integrazione tra porto e città. Sul tema dell'integrazione qual è la sua idea?

"Sono tra coloro che sono convinti che il porto deve essere parte integrante della città. Molta strada è stata fatta. Penso all'abbattimento del muro, ma molta strada resta ancora da percorrere. Non conosco il progetto di Euvé, ma una cosa mi preme sottolineare: via Acton spacca il legame tra porto e città. Per un certo periodo si è parlato di interrirla, poi più nulla. A Ginevra hanno realizzato un parcheggio sotto il lago, sotto il canale della Manica hanno costruito un tunnel. Credo che, volendo, si potrebbe interrare via Marina partendo, appunto, da via Acton. Sarebbe, secondo me, l'unico modo per dare continuità urbanistica all'area compresa tra Piazza



Napoli 1953

Municipio e il waterfront portuale e per restituire l'antico fascino ad un porto unico al mondo per centralità e per bellezza."

La moglie Angela, sua inseparabile compagna, si affaccia nello studio per ricordargli un appuntamento. Dobbiamo chiudere la nostra conversazione. Torno sul tema che mi interessa particolarmente: cosa rappresenta per Lei il porto? "Una grande occasione, non solo per i traffici che vi si svolgono, ma soprattutto per il ruolo di traino che potrebbe avere per la città. Per questo, però, come dicevo, ci vorrebbe più coraggio. In generale bisognerebbe, finalmente, mettere in campo progetti di grande respiro e spessore. Bisognerebbe abbandonare la logica del "campare alla giornata". Ma questa è la mia visione, la visione di un'artista e, si sa, gli artisti..."



Napoli Trentaremi



Lipari 1999



"ogni mio lavoro nasce da un progetto"



Rapporto del Censis sulla portualità nazionale

Positivi gli indici di reddito e di occupazione, in calo gli investimenti

di Luigi Robba*

E' stato presentato a Roma, nel corso di un convegno organizzato da Assoport, un rapporto sulla portualità nazionale, elaborato dal Censis per conto e con la fattiva collaborazione della stessa Assoport. Tra i principali risultati di questa ricerca emerge innanzi tutto un dato importante: nel 2007 il sistema portuale italiano ha generato un contributo al Pil superiore a 6,8 miliardi di euro.

La capacità dei porti di stimolare la produzione e l'occupazione del sistema economico nazionale è misurata da un "moltiplicatore del reddito" pari a 2,757 (ciò significa che ogni mille euro di nuovi investimenti o di domanda aggiuntiva di servizi richiesti al settore portuale, si generano 2.757 euro di ricchezza nel complesso dell'economia) e da un "moltiplicatore dell'occupazione" pari a 2,032 (all'aumento di mille addetti attivati direttamente dal settore, le unità di lavoro complessivamente attivate nel sistema economico sono 2.032).

L'aggregato comprensivo del complesso degli operatori privati e delle imprese industriali, di servizio e commerciali collocate in ambito portuale o che hanno rapporti stabili con il porto (incluse le imprese cantieristiche insediate nell'area portuale), unitamente all'insieme di tutti i soggetti pubblici che svolgono funzioni istituzionali e amministrative nei porti, fanno registrare circa 7.000 imprese operanti, si generano 105.000 posti di lavoro e un fatturato cumulativo di quasi 21 miliardi di euro.

Il sistema portuale costituisce una rete di nodi primari della filiera logistica italiana: più

del 61,2% delle merci importate e il 46,2% di quelle esportate dall'Italia viaggiano via mare (la più importante modalità di trasporto nel commercio estero). Attraverso i porti, inoltre, si possono avviare processi di riequilibrio della ripartizione modale dei trasporti interni, oggi sbilanciati sulla risorsa "strada", con evidenti benefici sociali, economici, ambientali (decongestionamento dei flussi di traffico, riduzione dell'inquinamento e della incidentalità, risparmio energetico). Il porto rappresenta anche un volano di sviluppo del territorio, migliorando l'accessibilità e la produttività del sistema economico locale, di cui diventa un fondamentale asse strategico.

Il contributo dei porti all'economia nazionale è rappresentato anche da questi elementi: circa 236 mil. di euro di tasse portuali nel 2006; 8.863 mil. di IVA e circa 63 mil. di euro di accise riscosse nei porti in un anno.

La realizzazione di una infrastruttura portuale ha ripercussioni sulla crescita dei sistemi produttivi territoriali non meno che sulla capacità logistica - e dunque sulla competitività - del Paese. In ciò si esprime il ruolo dei porti come pivot dell'economia e, contemporaneamente, come player in grado di sostenere i processi di apertura dell'economia del Paese agli scambi internazionali.

Lo studio evidenzia, altresì, la carenza di investimenti di cui soffre il settore, cui occorre porre rimedio per competere: nel 2004 la legge finanziaria stanziava 1,1 miliardi di euro per i porti; tre anni dopo nel 2007, questo stanziamento era sceso a soli 275 milioni di euro.



la capacità dei porti di stimolare il sistema economico nazionale

(*) Assoport

Il lavoro nell'impresa portuale ex CULP

Cooperativa: l'ultima roccaforte di un passato glorioso

Per i sindacati e i lavoratori una scelta di basso profilo

di E. L.

E' una delle ultime roccaforti del passato sistema portuale. Uno degli ultimi simboli di un mondo portuale in cui la forza lavoro contava e riusciva, talvolta, ad imporre la propria volontà. La società a responsabilità limitata CLP (Consorzio Lavoratori Portuali), una volta Compagnia Portuale, da 1.400 lavoratori degli anni '80 conta oggi poco più di 90 tra soci e dipendenti. La sua sede, tra i Cantieri del Mediterraneo e il molo Vittorio Emanuele, è un edificio grigio, dagli interni scarni, denominato "Casa del Portuale". La facciata ricorda la prua di una nave. La legge 84/94 di riforma dei porti ha costretto la Compagnia portuale a trasformarsi. L'Autorità Portuale di Napoli ha individuato nel 2004, al termine di una gara, nella società CULP srl il soggetto autorizzato ex art.17 della legge n.84/94 alla fornitura di lavoro temporaneo nel porto per sei anni (scadrà nel 2009). "La modifica delle vecchie compagnie portuali in imprese o in cooperative - rileva Emanuele Fernicola, responsabile per la FILT-CGIL dei marittimi e dei portuali - si è realizzata in ogni porto secondo una modalità diversa. In tutti i porti ha beneficiato del rilancio del sistema portuale italiano sulla scena internazionale, dell'aumento dei traffici, degli investimenti che in oltre 10 anni dal varo della legge hanno portato all'ammodernamento delle infrastrutture portuali. A Napoli, forse per limiti oggettivi dovuti in particolare alla scarsità di spazio e anche per ragioni culturali, la Compagnia portuale pur adeguandosi alla mutata situazione ha scelto di essere una cooperativa e ha puntato sull'offerta di manodopera a medio - basso contenuto qualitativo".

La Compagnia portuale di Napoli ora CLP fornisce manodopera temporanea alle imprese che operano nel settore del traffico container, delle merci varie, del traffico delle "autostrade del mare" e infine effettua il servizio portabagagli al Terminal crocieristico della Stazione Marittima. Valerio Mognano, responsabile dell'ufficio reclutamento, è un portuale dal 1977. Come molti altri suoi colleghi, forse la totalità, è entrato di diritto perché figlio di un portuale. Ogni giorno dalla sua stanza, una sorta di cabina di comando, composto da una scrivania, un computer con stampante e un telefono, predispose la lista giornaliera dei lavoratori. Senza alcuna programmazione, tranne in alcuni casi in cui è possibile prevedere in anticipo il lavoro, come per la fornitura di personale al terminal crocieristico per il servizio portabagagli. "Con le imprese che gestiscono i terminal container e con la Napoli Terminal che gestisce il traffico delle merci varie e della cellulosa - dice Mognano - è impossibile programmare le giornate di lavoro: l'arrivo di una nave portacontainer o di merci varie dipende da una serie di variabili (dalle condizioni atmosferiche ai tempi di sosta negli altri porti). Con le compagnie che effettuano invece i collegamenti con la Sicilia, per le quali ci occupiamo del rizzaggio e derizzaggio degli automezzi sulle navi si riesce, in genere, a organizzare con un minimo di anticipo il carico di lavoro giornaliero."

I lavoratori vengono convocati per telefono, in base alle richieste delle imprese, la sera prima o nelle prime ore della giornata. "In genere - continua Mognano - effettuiamo per ogni impresa da un minimo di un turno ad un massimo di quattro turni di lavoro di sei ore ognuno (dalle 6 di mattina alle 6 del giorno dopo) e utilizzando sino ad un massimo di 10 unità per turno. Fa eccezione il servizio portabagagli, per il quale possono essere impiegate anche 30-35 persone. Dei 97 componenti la nostra cooperativa 31 sono dipendenti. Questi ultimi, a differenza dei soci, hanno uno stipendio fisso. I soci invece sviluppano il loro stipendio in base ai turni di lavoro. La nostra pianta organica, approvata dall'Autorità Portuale, prevede la possibilità di arrivare a 111 soci."

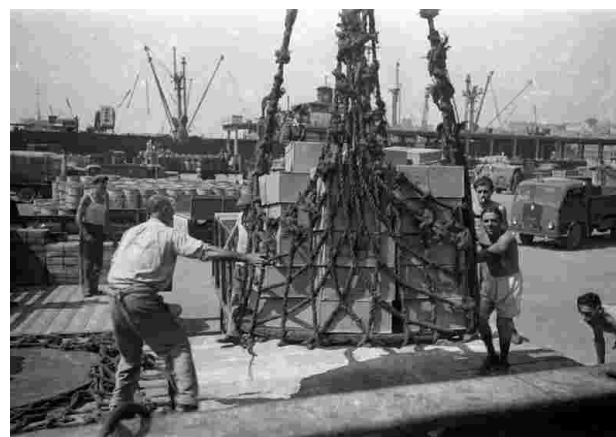
Il lavoro dei portuali, di coloro che prestano temporaneamente lavoro nelle diverse imprese del porto, non è di elevata qualità. Per lo più si occupano del "rizzaggio" e "derizzaggio" di automezzi o container e forniscono assistenza portabagagli ai passeggeri delle navi da crociera.

L'unico settore in cui la manodopera della società CLP svolge mansioni più articolate e a più elevato contenuto qualitativo è quello del traffico della cellulosa e delle merci varie. In questo caso, infatti, i lavoratori sono impegnati sia a bordo nave, sia a terra. A bordo nave svolgono la fase di "derizzaggio" della merce, guidano le "gruette" che prelevano la merce dalla nave per scaricarla a terra. Sotto la nave, poi, guidano i mezzi meccanici per lo stoccaggio delle merci o delle balle di cellulosa nei magazzini o sui camion.

"C'è stato, a mio parere - osserva ancora Emanuele Fernicola della CGIL - anche un limite soggettivo della CULP che nel momento del passaggio da compagnia portuale a nuovo soggetto ha scelto di non diventare impresa perché ciò avrebbe comportato investimenti in mezzi e per la formazione del personale. Soprattutto avrebbe comportato maggiori rischi e responsabilità. Nel prossimo futuro, anche perché tra un anno scadrà la concessione ex art.17 della legge 84/94, si dovrà riflettere sulle scelte di questi anni e su come proseguire alzando i livelli di qualificazione dei lavoratori, valutando l'acquisto di mezzi propri e ridefinendo l'accordo con le imprese."



Foto storiche lavoratori portuali



Intervista al Presidente della Cooperativa Lavoratori Portuali

Un'evoluzione necessaria per superare le attuali difficoltà

di Luigi Ricciardi



Antonio Fiola, Presidente CLP

La figura del lavoratore portuale in rapido cambiamento, le novità nel rapporto con le imprese, le necessità di modernizzazione, il nuovo quadro normativo di riferimento. Di questo ed altro abbiamo parlato con Antonio Fiola, classe 1949, Presidente della Cooperativa Compagnia Portuale al terzo mandato (ogni mandato dura 3 anni). Prima di entrare nel merito è opportuno precisare che le eventuali diverse posizioni tra la Cooperativa e le Imprese portuali rientrano nella normale dialettica tra imprese private, per cui, ovviamente, la newsletter non ha alcuna responsabilità per le dichiarazioni che in essa vengono ospitate.

Presidente Fiola, come è cambiata ultimamente la figura del lavoratore portuale?

Il mondo del lavoro è in rapida trasformazione, e con esso anche il mondo del lavoro portuale. La nostra categoria, probabilmente la più tipica e riconoscibile del nostro ambiente, ha necessità di tenersi al passo con i tempi, e per farlo investiamo sulla formazione dei nostri soci, per quanto abbiamo delle difficoltà: infatti, da quando siamo diventati cooperativa di sola prestazione di manodopera, c'è molto difficile avere accesso ai mezzi meccanici su cui fare formazione (gru portacontainer, carrelli elevatori, mezzi portabagagli, ecc.), dal momento che non abbiamo più mezzi di nostra proprietà.

In quali settori portuali siete presenti?

Siamo presenti in tutti i settori del lavoro portuale. Prestiamo i nostri servizi alle imprese impegnate nel cabotaggio, nelle crociere, nei container, nelle merci varie, sia solide che liquide. Ovviamente, la presenza nei diversi settori varia a seconda del tipo di attività.

Come è organizzata la vostra attività?

Per scelta della nostra assemblea, ci siamo specializzati come società che fornisce manodopera, senza impegnarci anche nell'attività imprenditoriale. Questa alternativa, che la legge ci riconosce, è stata svolta solo per un breve periodo, ma si è dimostrata lontana dalla nostra mentalità ed abbiamo preferito soprassedere. Attualmente la nostra attività è organizzata predisponendo un monte turni annuali condiviso con le imprese, sulla base delle necessità dei vari tipi di lavoro. Purtroppo, ho verificato che diverse difficoltà si sono palesate in questi anni.

Può descriverci queste difficoltà?

Le difficoltà sono soprattutto di due tipi: prima di tutto, ci sono momenti in cui i picchi di lavoro sono talmente intensi che siamo costretti a richiamare lavoratori che da poco tempo avevano finito il loro turno. A questo proposito, devo sottolineare che, d'accordo con sindacati ed imprese, abbiamo ridotto da 11 a 6 le ore di pausa minima obbligatoria tra un turno di lavoro e l'altro. Ma soprattutto, al momento abbiamo difficoltà a far rispettare ad alcune imprese quanto concordato tra le parti sui turni di lavoro. Infatti, nel 2003 abbiamo sottoscritto con le aziende un'intesa per garantire 28.000 turni annuali. Già dopo due anni, però, abbiamo visto una contrazione sia dei turni di lavoro (dai 28.000 previsti a circa 23.000) sia del pagamento di alcune giornate lavorative. Devo però precisare che queste difficoltà non si sono verificate con tutte le imprese interessate, ma solo con alcune di esse.

E cosa prevedete di fare per superare queste difficoltà?

Per quanto riguarda i picchi di lavoro, potremmo provvedere integrando la nostra pianta organica, come del resto già previsto. Al momento siamo in 111 (termine ridotto dall'Autorità Portuale a 104, per effetto di recenti disposizioni di legge), ma altri 12 dovrebbero essere assunti. Si ricordi poi che, sempre secondo le modalità di legge, abbiamo costituito una società di lavoro temporaneo, la "Intempo", proprio per soddisfare queste richieste.

Però, sarà difficile assumere altra forza lavoro se non saranno rispettate, per i prossimi sei anni (periodo 2009 - 2015), le condizioni fissate già per il precedente periodo, e cioè i 28.000 turni annui, in quanto, non rispettando tale monte, c'è un grave ammanco economico per le nostre casse.

Per quanto riguarda la sicurezza, argomento in grande importanza, in che maniera siete impegnati?

Sappiamo perfettamente che la sicurezza è uno dei problemi principali nel mondo del lavoro. Da parte nostra, forniamo tutte le dotazioni di sicurezza necessarie per le attività lavorative, quali guanti, tute, calzature antinfortunistiche, caschi, ecc. Periodicamente, facciamo corsi di formazione sulla sicurezza, soprattutto nel caso di nuove assunzioni, ed abbiamo un responsabile interno per la legge 626 (appunto quella sulla sicurezza sul lavoro), che è incaricato di vigilare su queste questioni.

Com'è e il vostro rapporto con le altre cooperative nazionali?

Siamo tutti presenti in un'associazione nazionale chiamata Ancip, ma i rapporti non sono strettissimi, perché ogni porto tende a fare storia a sé. Per esempio, il porto di Napoli è stato uno dei primi ad uniformarsi alla nuove normative previste dalla legge 84/94, mentre altri porti sono ancora indietro.



La storia della Compagnia Portuale

La fisionomia moderna della Compagnia Portuale del porto di Napoli affonda le sue radici negli anni quaranta. Infatti, in tale periodo si definiscono le specializzazioni del lavoro portuale, nelle seguenti divisioni: portabagagli, nel gruppo "Pisacane", scaricanti nel "Diaz", stivatori nel "Caracciolo" e addetti alle merci nere e varie nel "Bausan".

Questi diversi gruppi avevano propri consoli e viceconsoli, e la riunione nel gruppo unico della Compagnia Unica Lavoratori Portuali si rese necessaria proprio per organizzare una rappresentanza più efficiente.

Il momento di massima espansione della CULP fu nel 1980, quando la compagnia contava circa 1.400 effettivi (circa 250 dei quali provenienti da alcune imprese portuali napoletane in crisi in quel periodo), numero via via assottigliatosi per mezzo di prepensionamenti incentivati. Già nel 1980 il primo decreto Prandini contribuì a cambiare il quadro normativo, prevedendo che le imprese, oltre al personale della Compagnia, potessero utilizzare del proprio personale "fuori riserva" (cioè, quando tutto il personale della compagnia fosse occupato). Con la legge 84/94, la Compagnia portuale, secondo gli art. 110/111 poteva trasformarsi in impresa, opportunità confermata anche nelle successive revisione della legge. Il nuovo art.17, nel comma 2, dava facoltà di organizzarsi in società con proprio corpo dirigente oppure, nel comma 5, dava facoltà di farsi gestire dall'Autorità Portuale. L'assemblea della compagnia aveva optato per il comma 2, quindi per la forma della società autonoma.

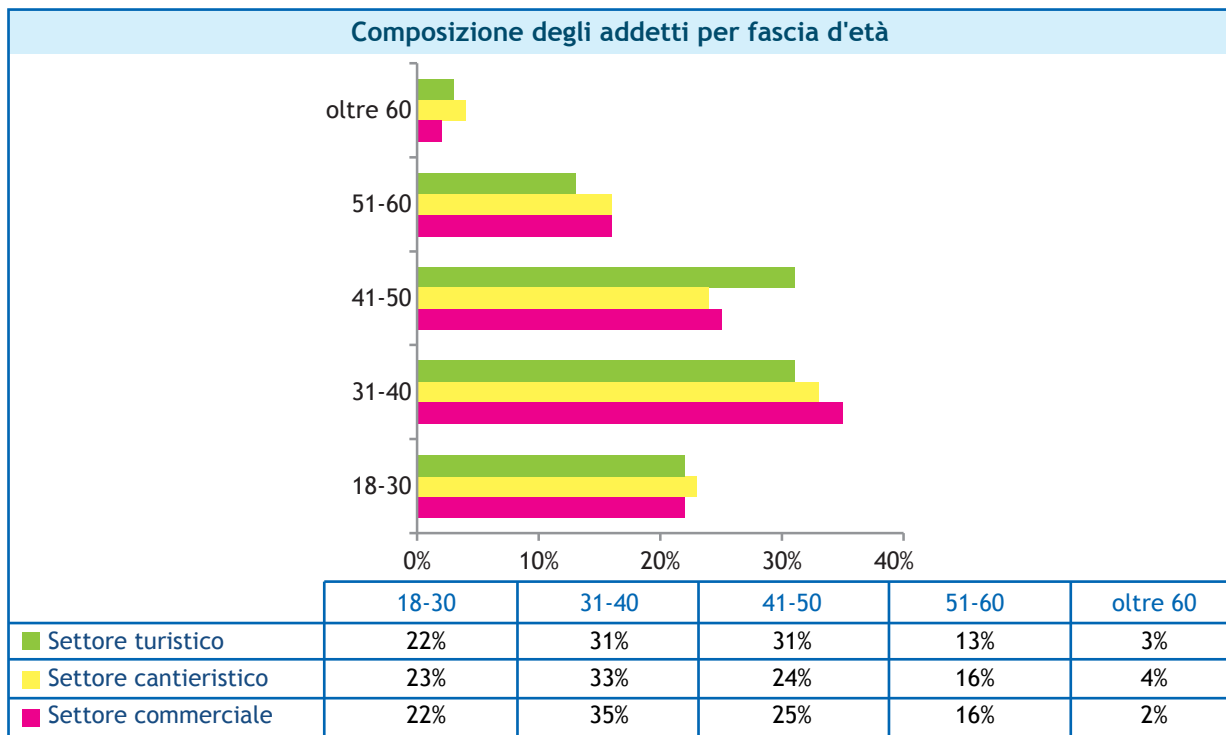
Attualmente, l'organico della Coop. CLP a.r.l. si attesta su 111 effettivi.

→
il tipo di lavoro, le modalità, le possibili evoluzioni

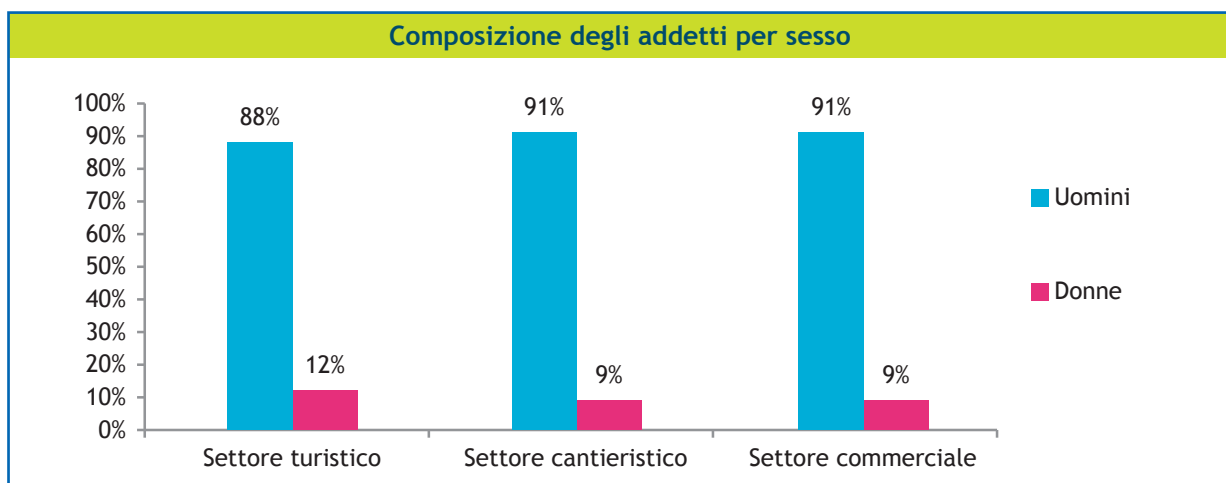
segue da pag. 1

Fatturato e occupazione in costante crescita

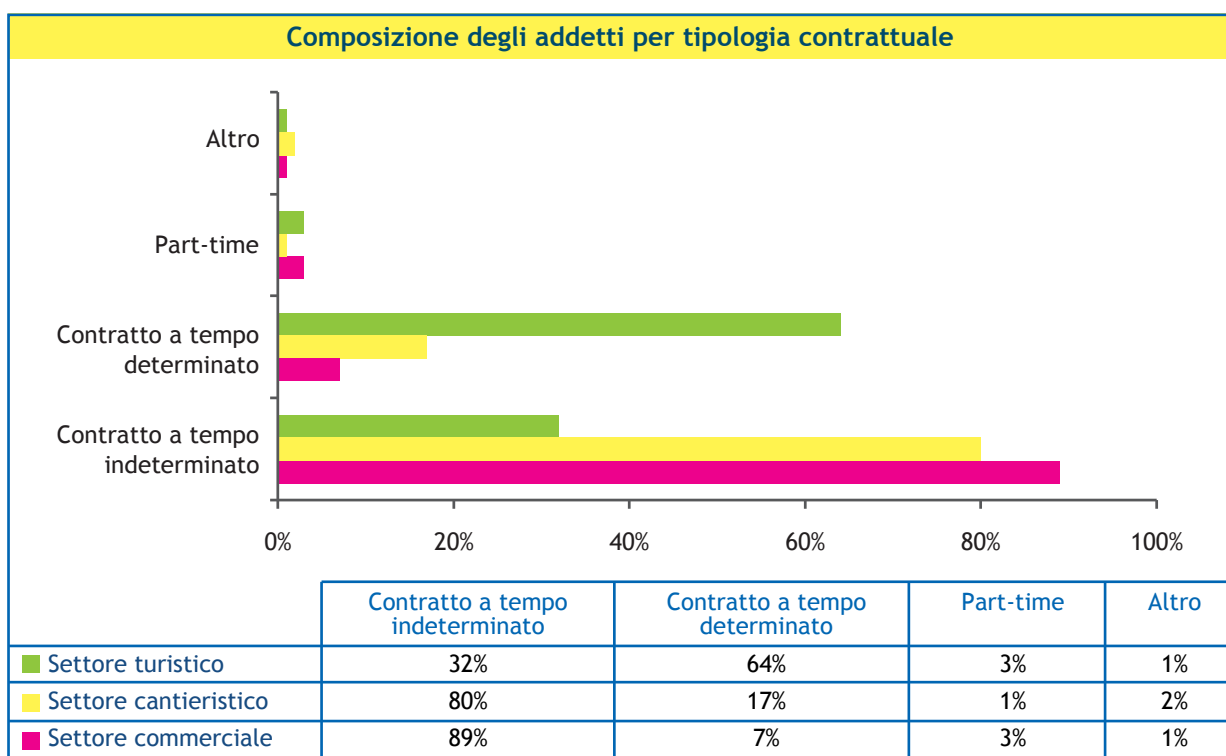
La composizione degli addetti nei settori di attività del Porto di Napoli per fascia d'età si presenta, seppure con percentuali lievemente differenti, distribuita principalmente nelle fasce d'età più basse, mentre gli addetti tra i 51-60 anni risultano pari al 16% e quelli oltre i 60 anni raggiungono appena il 4%.



Dall'indagine sulla composizione dei lavoratori per sesso, si è rilevata una maggiore incidenza di occupazione maschile in tutti i settori di attività. Il tasso di occupazione femminile, seppure in percentuali diverse nei tre settori, non supera il 9%, mentre quella maschile raggiunge il 91%.



La composizione contrattuale dell'occupazione nel Porto di Napoli è caratterizzata dal contratto a tempo indeterminato che rappresenta il 70% dell'occupazione alle dipendenze mentre il 27% è rappresentata da quello a tempo determinato ed il 2% e l'1% rispettivamente dal part-time ed altro (apprendistato, somministrazione, a progetto, ecc). Dall'osservazione dei singoli settori di attività del Porto di Napoli emerge che nel settore commerciale ed in quello cantieristico la percentuale di lavoratori a tempo indeterminato raggiunge rispettivamente l'89% e l'80%; mentre, nel settore turistico, a fronte dell'incidenza della stagionalità delle attività ivi presenti (stabilimenti balneari, ormeggiatori, compagnie di navigazione e pubblici esercizi), detta tipologia contrattuale raggiunge appena il 32% mentre il 64% è rappresentato dal contratto a tempo determinato.



Un ulteriore elemento di approfondimento riguarda l'individuazione del CCNL di riferimento applicato dalle imprese del porto di Napoli. Dai risultati dell'indagine emerge la corrispondenza delle attività lavorative con il contratto collettivo di riferimento. Si rileva in particolare che il 38% delle imprese applica il CCNL metalmeccanici, il 27% il CCNL dei lavoratori portuali, il 16% il CCNL del commercio mentre il 19% è rappresentato da vari contratti collettivi (edili, armamento, agenti marittimi, ecc).

*Ufficio Studi dell'A. P. Napoli

Il Presidente Nerli e il Segretario Generale Capogreco in Comitato Portuale

Approvati il bilancio e la relazione annuale: un 2007 ancora all'insegna dello sviluppo

Approvato, oggi, in Comitato Portuale il bilancio consuntivo 2007. L'anno si è chiuso con un avanzo economico di euro 7.388.609,00. Un bilancio positivo che conferma la vitalità dell'Autorità Portuale e il grande impegno tuttora in corso per completare l'ammodernamento e il potenziamento infrastrutturale dello scalo. Il capitolo degli investimenti in opere e attrezzature portuali segnala finanziamenti per euro 32.267.606,00; mentre il valore degli investimenti in corso ammonta a euro 156.283.418,00.

“Il bilancio che viene sottoposto alla vostra approvazione ha tenuto a precisare il Presidente Francesco Nerli-evidenzia l'ottima gestione dell'Ente grazie soprattutto al contenimento delle spese e al miglioramento dell'attività legata alle entrate. L'incremento dell'avanzo economico è stato dovuto in particolare all'avvio di una parziale autonomia finanziaria delle Autorità Portuali (limitata alla riscossione di alcune tasse portuali) e al proseguimento dell'azione del recupero crediti.” Il Comitato Portuale ha, poi, discusso e approvato la relazione annuale del Segretario Generale. Una relazione che conferma la vitalità e la capacità di programmazione e di intervento dell'Autorità Portuale di Napoli. “L'Autorità Portuale- ha affermato il Segretario Generale aprendo la relazione - ha portato avanti nel 2007 una serie di scelte organizzative e operative finalizzate all'adeguamento dello scalo al costante incremento e sviluppo dei traffici e al miglioramento dell'organizzazione interna per essere all'altezza delle evoluzioni in corso.” Dopo aver quindi precisato la politica aziendale dell'Ente sul piano della riorganizzazione interna e del potenziamento di alcuni uffici, il Segretario Generale è passato ad esaminare l'attività compiuta nell'anno 2007 partendo dai due strumenti di pianificazione dell'Ente: il nuovo piano regolatore portuale e il piano operativo triennale. “Si è concluso con il D.M. del Ministero dei Trasporti del 18-9-2006, l'iter di ampliamento delle competenze dell'Autorità Portuale al porto di Castellammare di Stabia- ha ricordato il Segretario Generale- in coerenza con gli impegni assunti dal gruppo di lavoro congiunto costituito da tecnici dell'Amministrazione Comunale e dall'Autorità Portuale ha redatto il progetto di riqualificazione dell'area portuale. Scopo del piano è recuperare, attraverso una serie di interventi l'area portuale, per attività legate al traffico commerciale e a quello turistico”

La Relazione Annuale 2007 è consultabile integralmente sul sito www.porto.napoli.it

Approvato il POT 2008-2010 e il piano annuale delle opere 2008: investimenti per 255 milioni di euro, di cui 154 milioni destinati al terminal contenitori di levante. Approfondimenti nel sito www.porto.napoli.it

Porto di Napoli
Periodico d'informazione dell'Autorità Portuale

Direttore editoriale
Francesco Nerli

Direttore responsabile
Emilia Leonetti

Consulente di Redazione
Paolo Paramucchi

Comitato di Redazione
Pietro Capogreco - Barbara Casolla
Fiorinda Corradino - Luigi Ricciardi

Piazzale Pisacane 80100 Napoli Tel.081 228 33 01
e-mail: e.leonetti@porto.napoli.it
www.porto.napoli.it

Progetto grafico e impaginazione
mcb@mcb.it

Registrazione presso il Tribunale di Napoli
il 4.02.2003 Iscrizione della testata 21

Stampa
Tipografia Teti - Via Gianturco 31/c 80146 Napoli

