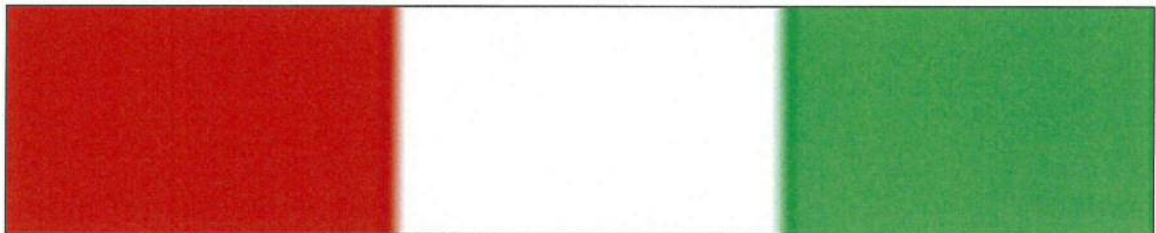
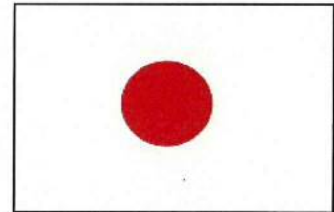


2012年11月4日～11日 イギリス・イタリア視察

平成24年度港湾労働安定協会 海外港湾労働事情視察報告書



目 次

はじめに	1
1. 概要	1
2. イギリス・ITF表敬訪問	2
3. イタリア港湾視察	
(1) 港湾の概要	2
(2) ジェノバ港視察	
① 港湾局	3
(3) ナポリ港視察	
① 港湾局	4
② CO. NA. TE. COターミナル見学	5
(4) 視察を通して感じたこと	
① 港湾局について	5
② 各都市の景観	6
③ 各都市視察の足跡	6
資料	
労働衛生・安全委員会	9
○ ジェノバ港湾局パンフレット表紙、メルロ港湾局長紹介（イタリア語）	
○ ナポリ港湾局パンフレット表紙、ダサッティ港湾局長紹介（イタリア語）	
○ ナポリ港内を見学する子供たちを掲載した業界紙	
○ 港湾労事情視察 日程表	



ITF 本部前にて



イタリアのパトカー



一服タイム

一般財団法人港湾労働安定協会
平成 24 年度 海外港湾労働事情視察（労側）報告

はじめに

昨年 12 月 15 日～22 日にオランダ・ロッテルダム港を中心とした港湾労働安定協会が主催する海外港湾労働事情視察活動に続き、今回も労使別々の日程で 11 月 4 日～11 日にかけてイギリスの ITF 本部訪問・イタリアの主要港（ジェノバ、ナポリ港）への視察を行った。

最初の訪問先はイギリスに本部を置く交通運輸労組の世界的な組織 ITF（国際運輸労連：世界 53 ヶ国・690 組合・組合員 450 万人）への表敬訪問を行い、ITF 書記長代行および新港湾部長との意見交換を行った。その後、港湾運営の民営化政策の導入において、日本よりも先行しているイタリア港湾の現状について主要港であるジェノバ、ナポリ両港の各港湾局長との意見交換を行ってきた。また、ジェノバ港においては港湾 3 労組の幹部との意見交換、海上からの港湾見学を行った。ナポリ港では荷役作業中の一部ターミナル内の視察を行ってきた。

そして、何よりも今回の視察が無事成功裏に終わった背景には優秀な添乗員と現地通訳兼ガイドの存在があることは言うまでもない。その存在は旅の印象や現地での行動に大きく左右するものであり、添乗員評価を 5 段階で評価するならば私基準の勝手な評価としては 4.8 点をつけたい。マイナス 0.2 点は「トークに磨きを」との思いである。以上、今回の海外港湾労働事情視察の概要を報告し、この報告書が今後の海外港湾労働事情視察に役立つことを期待する。

1. 概要

(1) 視察日時：2012 年 11 月 4 日（日）出発～11 日（日）帰国

(2) 視 察 先：① イギリス・ロンドン ITF（国際運輸労連）本部
② イタリア・ジェノバ港 港湾局
③ 同 ナポリ港 港湾局

(3) 団員名簿：

団 長	糸谷 欽一郎	（全国港湾中央執行委員長・ 日本港運協会 労使政策委員会委員）
市川	康太郎	（全国港湾中央執行副委員長・港湾労働安定協会評議員）
渡邊	三郎	（全国港湾中央書記長 ・港湾労働安定協会理事）
田村	勝義	（全国港湾中央執行委員・港湾労働安定協会理事）
竹内	一	（全国港湾中央執行委員・ 日本港運協会 労使政策委員会委員）
真島	勝重	（全国港湾中央執行委員・港湾労働安定協会理事）
光部	泰宏	（全国港湾中央執行委員・港湾労働安定協会理事）
日吉	正博	（港運同盟会長代行 ・港湾労働安定協会評議員）
瀧	勝次	（港運同盟事務局長 ・港湾労働安定協会理事）
事務局	梶田 洋二	（一般財団法人港湾労働安定協会総務部長）

2. イギリス・ITF 表敬訪問



団長と書記長代行



(左) 浦田氏、(右) シャロン氏
(中) スティーブンコットン氏



意見交換する視察団

表敬訪問では、前任のコックロフト書記長から 10 月に ITF 中央執行委員会で正式に確認されたスティーブンコットン書記長代行とシャロンジェームス新港湾部長および浦田内陸運輸部長（私鉄総連出身・ITF 在籍 15 年）の 3 名が対応した。

冒頭、書記長代行は就任後、初めて日本の ITF 加盟組織が本部を訪問したことに対して謝意を表明するとともに今後の ITF 政策についての報告を受けた。特に政策報告の中で書記長代行は「ITF にとって日本港湾の団結力は ITF 内でも重要な役割を果たしており、その必要性を強く感じている」と力説。そして、日頃の FOC 活動への支援についてのお礼が述べられた。その後、当日休暇を返上して対応していただいた就任間もないシャロンジェームス港湾部長からも「いま、世界中で起きている規制緩和や民営化については反対していく方向である」としたうえで「現在、ソフィア大会に向けて各組合からの意見集約を図りつつあり、闘うことを前面に押し出した内容とする」との考え方が示された。また、浦田内陸運輸部長からも補強点として「全国港湾の先進的な取り組みである海上コンテナの安全問題では前進し、国連の 3 機関の場で討議を継続しており、来年までには形となって見えてくる」との具体的な報告がされた。

視察団からは糸谷団長が三島川之江行動への支援のお礼と 2013 年 5 月頃に開催する港湾労働セミナーへの参加を要請して、約 1 時間程度の意見交換を終了した。

3. イタリア港湾視察

(1) 港湾の概要

イタリア国内には 140 港が商業的な性格をもつ港となっており、この内の 25 港が主要港湾として選定されている。特に重要港湾となっているジェノバ港は地中海貿易の中心港となっている。重要港湾と言われるイタリア北西部に位置するジェノバ港のほかにはラスペツィア港、リボルノ港、などの重要港湾が多く存在している。また、南部地域には今回訪問した旅客輸送の比率が高いナポリ港、工業港のターラント港、そして、コンテナの中心港となっているジョイアタウロ港が存在している。イタリア政府は、1994 年の港湾の「民営化政策」とともに、南部地区開発の一環として南イタリアにおけるコンテナ港湾の整備を積極的に進めるなど港湾の改善に努力してきた経過がある。

今回の視察では訪問することが出来なかったが、1995 年に供用開始されたジョイアタウロ港は昨今急速な伸びを示しており、2010 年のコンテナ取扱量は

285万 TEU となっており世界ランキングで第 40 位となっている。

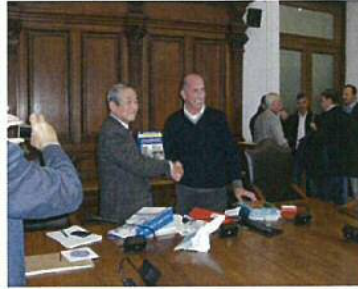
(2) ジェノバ港視察

① 港湾局

対応者 ルイジ メルロ港湾局長、各労働組合代表者
イタリア港湾労働組合総連盟 (CISL) イタリア労働連合 (UIL)
イタリア労働組合総同盟 (CGIL・ITF 加盟)



意見交換する視察団



団長とメルロ港湾局長



港湾労組役員を囲んで



ジェノバ港湾局前

ジェノバ港の 2011 年度コンテナ取扱量は 184 万 7,000TEU でイタリアでのコンテナ取扱いが 2 番目に多い港となっている。

もともとジェノバ港は歴史ある港で昔は相当数の労働者が港湾労働に従事していたが、1994 年規制緩和以降、コンテナ化の推進とともに労働者の数は減少の一途となっている。そもそも、イタリアの港湾は 1990 年まで国が港湾施設の管理運営の全てを独占してきたが、1994 年の規制緩和を契機に民営化政策が導入され、これにともない、ターミナルオペレーターはすべて民営化された。

現在のジェノバ港の労働者の組織実態は 2,800 名が在籍し、90%が常用雇用となっており、内半数以上が組合員となっている。労働組合の港湾運営の中での立ち位置としては、上記に示した 3 つの労働組合が共同設立した派遣会社から港湾労働者を雇用し、賃金や労働条件を設定している。したがって、イタリア港湾に働くすべての港湾労働者の労働条件は同等になっているとのことである。

ジェノバ港における貨物取扱品についてはバラ貨物、生鮮物、オイル、石炭などを取り扱うマルチターミナルとなっている。

ジェノバ港の特徴は、背後地に山が迫っているため商業地や住宅地が密集しており、埋め立てが進まない限りターミナルスペースを広げることができない制約があり、必然的に横に長いマルチターミナルとなっている。

今回の当地視察で歴史ある港湾局の建造物についての説明では、その昔刑務所として使用され、「東方見聞録」で有名なマルコポーロが収監されていた場所で、入獄中のマルコポーロが囚人仲間に旅の話をして書かれたものが後に「東方見聞録」となったとの説明があった。

イタリアの壮大な歴史を垣間見て視察団一同感動したことはいうまでもない。



ターミナル SECH

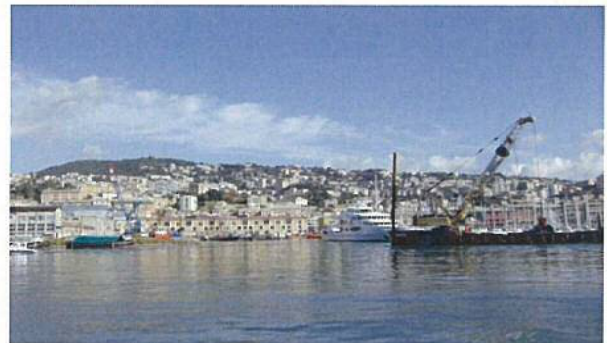
② 主要ターミナル別コンテナ取扱量

ターミナル	本数
Voltri	1,140,123TEU
SECH	280,019TEU
Messina	205,498TEU
Rebora	145,261TEU
San Giorgio	48,020TEU

(2011年度)

③ 過去5年間の全体コンテナ取扱量

年度	本数
2007年	1,855,026TEU
2008年	1,766,605TEU
2009年	1,533,627TEU
2010年	1,758,858TEU
2011年	1,847,102TEU



(3) ナポリ港視察

① 港湾局

対応者 ルチアーノ ダサッティ 港湾局長



意見交換する視察団



団長とダサッティ港湾局長



ナポリ港湾局前



港湾見学する子供たち

南イタリアのナポリ港における 2011 年度コンテナ取扱量は 50 万 TEU となっている。イタリア国内におけるコンテナ取扱量としては 7 番目に位置しており地中海の中ではさほど大きな港ではないが、主力として国内旅客フェリー、大型クルーズ船の基地、大型船の船舶修理も多く取り扱っているなど南イタリアを代表する商業港の一つである。ナポリ港湾局が最も力を注いでいる取り組みはジェノバ港同様に安全教育対策である。普段から啓蒙活動を積極的に行っており、特に地域の子供たちに対してターミナル内での荷役作業を真近で見させることにより労働への安全性を植え付けさせる取り組みを行っている。

ナポリ港の安全教育問題では地中海の商業港の中ではもっとも先進的な活動を行っている。ナポリ港が安全対策に力を入れる大きな理由としては、2007年に発生した重篤災害にあった。この災害を契機に港湾局、企業、労働組合の中で安全対策に対する確認書が締結された。その取り組みの一環として労働安全のための監視体制グループの設置や労使安全管理者の選任、安全に関する優良企業への表彰なども行っている。さらには、同港の港湾労働者は16時間の安全教育の受講が義務付けられているなど安全対策には徹底している。そして、港湾の中に救急施設を設置するなどして重篤災害は2007年度比で24%減少し、一定の効果を出してきているとの紹介を受けた。このことは、ナショナルマリタイムアソシエーションでも紹介され、先進的な取り組みの詳細を見ることができるとのことである。ただし、取り組み内容は英語バージョンである・・・

労働者数については、ナポリ港全体の港湾労働者約5,000名が従事しており、内港湾荷役労働者は750名とのことである。

労使関係については、港湾局内に「港湾委員会」が設置され、4年毎の改選で労組・行政・企業・船主から代表者を選出しているとのことである



ナポリ・コナテコ ターミナル

② CO.NA.TE.CO ターミナル見学

荷役中にも係わらず視察団を迎えてくれた同ターミナルチーフのエスポジト氏は「このターミナルはコスコとMSC（船社）の100%出資企業で運営にあたっては、港湾局と50年契約を結んでいる」との概要説明後、就労体制については「24時間4交替350名が在籍している」とのことであった。その他のターミナルについては「大手を含めて6社ほどが存在し、在来貨物も同様な運営会社が荷役をしている」との全体説明を受けた。



エスポジトチーフからの説明

ちなみにガントリーは6基であった。

イタリアでは港湾地区内の土地は全て国有地であり、民間には売却できない。したがって、国有地である埠頭用地を民間にリースして営業させたり、コンセッション契約を取り交わして一定期間の事業展開の権利を譲許することが、イタリアの「港湾民営化」政策の根幹部分となっている。「イタリアの公共事業における民間参入」から抜粋

(4) 視察を通して感じたこと

① 港湾局について

イタリアと日本の状況とは多少の違いがあるものの、民間資金を公共事業に導入することにより、国および地方公共団体の財政負担を軽減させようとする

点は両国に共通の目的である。一方で、港湾運営においては、民間の資金とノウハウを積極的に取り入れ、国内の他の港湾だけでなく地中海港湾との競争時代に、積極的に対応しようとする各港湾局の強い意思と意気込みが感じられた。

いずれにしても、アジア諸国の港湾と厳しい競争状態にある日本の港湾に照らし合わせるならば、内容の賛否は別にして民営化の流れが世界的な流れであるということには間違いない状況となっている。

② 各都市の景観（ロンドン・ジェノバ・フィレンツェ・ローマ・ナポリ）

今回の視察日程で恵まれたことはすべてよく晴れ渡ったことであった。そして、各都市に到着して強く感じたことは、どの都市に行っても街並み全体の景観が統一されていて、石やレンガ造りの重厚な建築物や道路がアスファルト舗装ではなく石畳になっているなど歴史の重みと風格はどこを写しても絵になる街並みであった。まさに、街中すべてが美術館であり、博物館である。

ただ、残念だったのは、駐車事情が悪いため、隙間なく止められた路上駐車が印象的であった。



フィレンツェから南 70k ・シエナ

③ 各都市視察の足跡



エリザベスタワー 8時 15分

2日目、気温 7度。ホテルから ITF 本部訪問に向かう途中、有名なエリザベスタワー（旧名ビッグベン）、ウィリアム王子が結婚式を挙げたウェストミンスター寺院、1090年に宮殿として建てられた威圧感ある国会議事堂、日本では昔から有名な橋ロンドンブリッジを車窓から見学をした。途中、ガイド通訳の説明の中で感動したことはイギリス国内の博物館や美術館は労働党政権に変わってから原則「入場無料」とのことでイギリスの歴史への懐の深さを感じるものであった。その後、空路イタリア・ジェノバへ向かった。



ピサ斜塔前にて

3日目、ジェノバ港湾局視察後、ジェノバから 180k のピサ市内視察へ移動した。ピサで有名なのは大きく傾いた斜塔である。この斜塔は倒壊の危険があるとして 11年かけて修復された。今回、修復を終えた斜塔内部と上階に上がることができてラッキーであった。その後、90k 離れたフィレンツェへ移動し、到着したのは夜 8時近くとなっていた。

4日目、ホテルから徒歩で目的地であるルネサンス絵画を多く収蔵するウフィツィ美術館へ向かった。この美術館はルネサンス期にメディチ家が隆盛を極めた由緒ある美術館として有名であり、イタリア国内の美術館としては、収蔵品の質・量ともに最大級で、ルネサンス絵画の宝庫としても知られている。そして、この町の一部はフィレンツェ歴史地区として世界遺産に登録されている。

その後、70k離れたイタリア中部の街トスカーナ州シエナ市内に移動した。このシエナも中世の面影を残す世界遺産に登録されている。なお、市内に入る団体バスについては州に対して税金が200€（日本円にして約21,000円）徴収される。その後、一路240k離れたイタリアの首都ローマへ向かった。

5日目、ローマのホテルから約230k離れたナポリ港湾局に向けて出発した。港湾局への訪問時間は10時と指定されていたため、ホテルを早朝7時に出発し、朝食はバスの中で摂ることになった。

ちなみにイタリアの人たちの一般的な朝食の摂り方は日本の朝食のようにしっかり食べず、コーヒーとビスケット数枚程度で「行ってきます！」となることである。したがって、ホテル側が視察団に用意した朝食はビスケットの他はリンゴ、オレンジがまるごと入ったものであり、もちろん、揺れるバスの中での朝食であった。

港湾局視察後、昼食はピザで超有名なマルグリータ発祥の店「ブランディ」にて流しのギターとともに美味しいピザに一同舌鼓を打った。

昼食後、ナポリ近郊の古代都市でヴェスヴィオ火山の噴火による火砕流によって地中に埋もれたことで知られるポンペイの遺跡への視察を行った。

同遺跡は世界遺産にも登録されており、視察団一行は2000年の歴史の前にただ圧倒されるばかりであった。

その後、約250k離れたローマへ戻り、夕食は久しぶりの日本食（米と味噌汁が美味かった）とお酒に舌鼓を打ち、一行はホロ酔い気分でホテルに帰った。



ウフィツィ美術館から市内撮影



マルグリータの発祥の店
「ブランディ」にて舌鼓を打つ一行



ポンペイの遺跡にて
バックはヴェスヴィオ火山



ヴェスヴィオ火山



サンピエトロ大聖堂の外観

6日目、終日ローマ市内の視察を行った。最初に訪問したのはローマ市内に位置するバチカン市国南東端にあるカトリック教会の総本山であるサンピエトロ大聖堂に向かった。ここは、キリスト教の教会建築としては世界最大級の大きさを誇りバチカン市国全体が世界遺産に登録されているところである。

その後、ローマの休日で有名となった「真実の口」「コロッセオ」「スペイン広場」そして、ローマでも有数の観光名所として賑わっている「トレビの泉」を視察して一行は最後のローマの休日を堪能した。

ちなみにローマの休日とは 1953 年制作のアメリカ映画でオードリーヘプバーンがアカデミー賞最優秀主演女優賞を受賞したことで有名であり、半世紀経た今でも語り継がれている名作中の映画に数えられている作品でもある。



真実の口にて仲良く記念撮影



硬貨を投げると願いが叶うと言われるトレビの泉



コロッセオ前にて

7日目、イタリア最終日は早朝 5 時に眠い目をこすりながらホテルを出発し、8 時のローマ発ロンドン行の英国航空でイタリアを後にした。

その後、ロンドン・ヒースロー空港から同航空機で約 12 時間かけて成田空港まで爆睡していたのは言うまでもない。



イタリア最終日 最後の晩餐を楽しむ

以上

視察団労側担当事務局
光部泰宏（全国港湾中執）

資料

下記の労働衛生・安全委員会の概要については、ジェノバ港湾局でいただいたイタリア語による資料を翻訳したものです。

労働衛生・安全委員会

港湾局（ポート・オーソリティ）は1999年272号政令第7条に規定されている労働衛生・安全委員会を初めて組織し、召集した（2005年2月）。

これらの委員会は、それぞれ、港湾の作業・サービス業と船舶の保全・修理・転用業を取り扱うものであり、以下のように構成されている。

港湾労働・社内物流の環境、安全および衛生課の責任者および役員、ASL（地域保健事業体）の代表者1名、雇用者の代表者3名、労働者の代表者3名。

港湾の作業・サービス業を扱う委員会には、Compagnia Unica（「統一会社」）の代表者1名と生産拠点の安全のための労働者の代表1名が存在する。

通常、会合は2か月単位で定期的に召集され、時には異なる業界が共に集まる。

代表者たちには、各会合の前に議事日程に関する資料が渡される。

会合の終了時には簡潔な議事録が作成される。議事録はEメールを通じて、各代表者の必要な訂正を受け、次回の会合の開始時に渡され、承認を受けるものとする。

議事は通常は委員会の代表者たちから要請があったものや港湾局が自らの監視活動の結果を基にして提案するものを扱う。現時点では、以下の議事について吟味または解決策が決定された。

コンテナ内部気体の事前検査命令

国際労働機関（ILO）の推定によれば、燻蒸作業や貨物の腐敗現象の結果、積載されるコンテナの約4%に危険な有毒ガスの充満または酸素不足が見られるという。

この点については、ジェノバ港において、コンテナを開ける作業を担当する労働者数人が、情報を得ていなかったために、危険な要因と接触にさらされたことが確認された。したがって、貨物取り扱い業者が所有する搭載貨物の資料も踏まえて、港湾化学課が実施する適切な事前検査のための2008年8号命令の発令が必要とされた。

「アルコールなしで安全労働」という呼びかけキャンペーン

2006年3月16日に国一州会議での申し合わせにより分類された活動のように、リスクがあると考えられる活動をする際にアルコールを飲んだり、与えたりすることを禁止する法令を深く吟味した結果、労働衛生・安全委員会はこの点に関する呼びかけキャンペーンを実施することを決めた。

港の両業界（製造業と商業）の4000名を超える労働者たちが、給料袋にA4版のパンフレットを挿入する形で、アルコール予防のテーマに関する情報を受け取った。さらに、企業の建物にキャンペーンのロゴを印刷した数百枚のポスターが掲示された。

このイニシアチブの実施のために委員会は、港湾局の専門医、ジェノバ県地域保健局3の「飲み過ぎによる中毒および拳動」部門、エミリア・ロマーニャ州の「アルコールと労働」プロジェクトグループの協力を得た。この呼びかけキャンペーンを計画するにあたっては、欧州安全衛生機構（European Agency for Safety and Health at Work）が発行したマニュアルにある指示が役に立った。委員会は、他の内容で似たようなキャンペーンを年単位で行うことを提案し、2008年については、個人用安全保護具を常に適正に使用することを率先して推進する予定である。

船積み予定の過積載車両の検査に関する命令

一般にセミトレーラーや貨車の荷役運搬は、ジェノバ港では既に今日の段階で全体の輸送のかなりの量を占めている。「海的高速道路」の完成により、船舶とRO-RO船の輸送がさらに増大することが予想される。

道路交通の規定と同じように、車両登録書に示されている最大積載量を超える荷を積む貨物車両は船積みが禁止されている。

この点については、船積みの許可を受けている各業者は、1999年272号政令第34条に規定されているように、車両の重量を計測することをしてでも、現行の安全性に関する法令を守っていることを保証しなければならない。

この目的のために、船積み時に過積載であることが判明した車両の識別データの収集と伝達を決めた、2008年1号命令が出された。

このデータは、しかるべき処置が取られるように、港湾の業者から港湾局に伝達される。

国際労働機関の適正実施規準（Code of Good Practice）の推進と普及

過去12か月間に行われた活動の報告をするために召集・開催された委員会の会合において、港湾における健康・安全の規範のイタリア語版が、保護・防止業務の責任者やすべての業者の安全担当の労働者代表者に配布された。

意見交換や提言により、労働衛生・安全委員会を通じた活動も加えて、適正実施基準の遵守を追及することを意図した業者、労働者、公共機関の協力および相互努力の関係が強化された。

工事船にある石綿含有素材

ジェノバ港の製造業部門労働組合組織は、石綿含有素材がないことを証明する証明書を持つにもかかわらず、外国の港で不十分な排除作業を受けた船舶で、そのような素材が時に見受けられるという苦情を出した。

外国国籍の船舶についても、国内船舶に規定されているのと同様の拘束を適用する処置を取ることで意見が一致した。

この点について、特に国際海事機関（IMO）が出したガイドラインなどに注目しつつ、国際法規が吟味された。

港湾関係における労働衛生・安全についての作業計画のための合意議定書

労働衛生・安全委員会は、2007年5月14日にジェノバ県において締結された合意議定書に規定されている履行事項について、その進行状況を当事者たちが共同で吟味する場である。

委員会はこの吟味した内容について、6か月単位で、リグーリア州の健康担当助役および労働担当助役と県知事（政府が任命）に報告する。

放射能監視に関する命令

欧州の法令では、EU圏外から来る金属の半製品または物質についての放射能計測検査が義務付けられている。

ジェノバ県庁では、2012年8月にジェノバ県領域で未管理の放射エネルギーが発見されたり、または、その疑いがある場合における安全対策計画を承認した。

港湾向けには、労働衛生・安全委員会の手で計画作成が進行中である。未管理の放射エネルギーが発見された場合にさらにどのような行動を取るべきかを規定する手続きである。

上記の内容の他にも、以下のようなさまざまな問題について吟味された。

- 製造部門の関係業界の労働者に向けられたサービスの組織化
- 作業エリアにおける貨物と乗客の交通の混合
- 作業機械による大気中への排出ガス
- 車両運転の許可証と通行の決まり
- 港湾検問ゲートにおける入場チェック
- 工事船上における防火サービス
- レーダーから発生する電磁波による被ばく
- 請負および下請負で雇われている労働者の身元証明カード
- 強風条件のもとで行われる作業の場合に業者が採用する手続き
- 命令により、港湾での作業中に生じた事故について港湾局へ通知する義務を規則化すること
- 118番と消防署の出動を潤滑にするための作業手続き
- 貨物鉄道の固定
- 強風条件のもとでの港湾作業の管理のために、業者の手続きを統一化
- 労働者の養成のために使うマルチメディア教材の検討と評価
- 狭い場所や密閉された通風の悪い場所で作業する労働者の訓練

資料提供

一般財団法人港湾労働安定協会

Servizi, traffici ed operatori nel **2011**

Traffic, port operators and services **2011**



Autorità Portuale di Genova

Servizio Comunicazione
e Promozione

Port Authority of Genoa

Communications
and Port Promotions

www.porto.genova.it



iPorto Genova



Available on the

App Store

Foreword

I have great pleasure in presenting the new edition of the Port of Genoa Handbook, which is designed to give port users an outline of the services available in Italy's premier port and an overview of future strategies.

This has been a period of significant change for Genoa and ports worldwide as we experienced a slight slackening in traffic given the slowdown in the global economy and adverse world trading climate. However, the opening months of 2010 saw a recovery and traffic figures are encouraging.

The Port Authority weathered the storm by ensuring that Genoa was ready to cater for operators' requirements once trade picked up. In fact, investment has been focused on vital dredging works and on new landfills, creating an operational area which upon completion will double the container handling capacity in the Sampierdarena port basin.

Simultaneously, we completed the reorganisation of the stevedoring activities, with the restructuring of the self-managed port workers stevedoring company into a modern and efficiently run organisation, equipped to provide our port with invaluable operational experience.

Other vital plans are afoot to equip the Port of Genoa with the infrastructure to enable it to continue to boost its traffic, by improving links to the rich markets of northern Italy and beyond, namely, a range of major rail infrastructure projects (third railway pass across the Apennine Mountains, restructuring of the rail node); whilst plans are also underway to upgrade the port's connections with the motorway network.

We are firmly committed to continue performing our vital role, not only in the local community, but in Italy's economy overall.

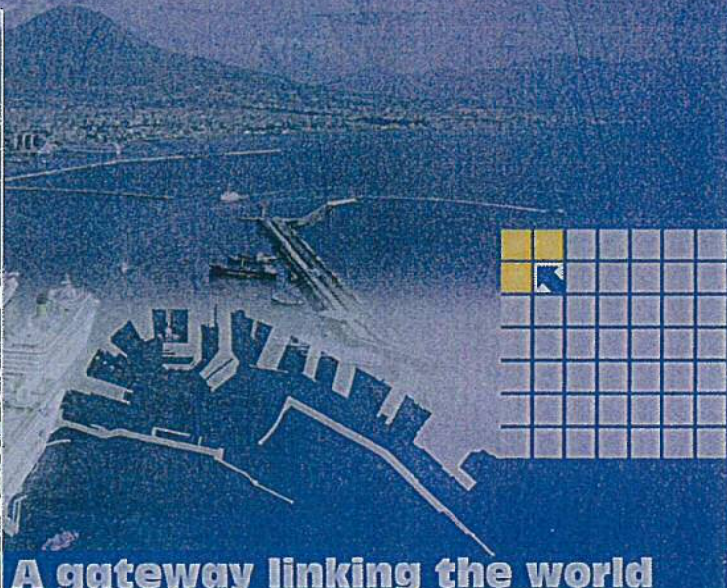
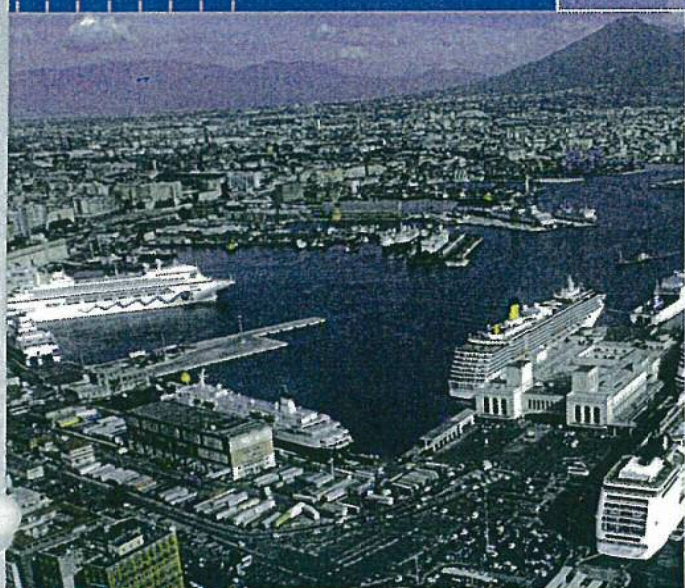
We trust that our new handbook will effectively present the port's services and facilities to both our current operators and to our prospective clients, and to all who support and work with us.



Luigi Merlo
President Port Authority of Genoa



Una porta aperta sul mondo



A gateway linking the world

*Porto
di Napoli*

AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI

The Port Authority of Naples and Castellammare di Stabia has created works totalling approximately 100 million euro in recent years, and has modernised and improved the quays at the ports under its authority, as well as re-organising the areas designated for tourist, commercial, ship yard and ro-ro traffic.

There are shipyard works totalling 200 million euro, with the major part of the sum being assigned to the new container terminal: a work of notable value which will give the Port of Naples an area of 250 thousand mq which will be used for container movements and will include a quay front with a length of 672 m. for the berthing of the most up-to-date container ships.

A final project for the renovation of the port waterfront between Molosiglio and Immacolatella Vecchia, has been approved and its validation is currently under way. The Port Authority of Naples is making efforts to meet the challenges surrounding shipping by re-organising the infrastructural layout of the port with new works, which streamline the areas, re-organise the spaces and increase the quality of the services that are supplied.

The favourable strategic position of the Gulf of Naples, which is at the centre of the Mediterranean and along the main directions for inter-continental traffic, must come up with an answer to future needs. The development plans are drawn up in a happy understanding with local administration, local businesses and the operators in the port and important results have been obtained in all sectors of traffic. The current general economic crisis means that we need to make increasing efforts in order to complete the infrastructural works in order to be ready to start again in the most efficient way.

Luciano Dassatti
President



L'Autorità Portuale di Napoli e di Castellammare di Stabia ha realizzato in questi anni opere per circa 100 milioni di euro, ammodernando e potenziando le banchine dei porti

della propria giurisdizione, riorganizzando le aree destinate al traffico turistico, a quello commerciale, alla cantieristica, al traffico ro-ro. Vi sono opere cantierate per circa 200 milioni di euro, di cui buona parte destinati alla realizzazione del Nuovo Terminal contenitori di Levante: opera di notevole valore, che doterà il porto di Napoli di un'area di 250 mila mq. per la movimentazione dei contenitori e di un fronte banchina di 672 m. per l'attracco di navi portacontainer di ultima generazione. Per il rifacimento del waterfront portuale, tra il Molosiglio e l'Immacolatella Vecchia, è stato approvato il progetto definitivo ed è in corso la validazione.

L'Autorità Portuale di Napoli è impegnata ad affrontare le sfide dello shipping adeguando l'assetto infrastrutturale del porto con nuove opere, specializzando le aree, riorganizzando gli spazi ed elevando gli standard qualitativi dei servizi forniti.

La favorevole posizione strategica del Golfo di Napoli, al centro del Mediterraneo e sulle principali direttrici dei traffici intercontinentali deve trovare risposte ed impegni adeguati alle future esigenze.

I programmi di sviluppo sono progettati in una felice sintesi con gli Enti locali, con le forze imprenditoriali e con quanti in questo porto operano. Risultati di rilievo sono stati già raggiunti in tutti i comparti di traffico, nessuno escluso. La crisi generale che l'attuale congiuntura economica sta determinando ci sollecita a proseguire con maggior impegno nella realizzazione di opere infrastrutturali per essere pronti a ripartire da subito nel migliore dei modi.

Luciano Dassatti
Presidente



L'Authority di Napoli racconta "Il porto incontra le scuole"

E pensare che tutto iniziò con un autobus...



Il presidente Dassatti e il suo ruolo di "nonno", le domande dei bambini, la gita sulla nave Medmar. Le scuole del capoluogo campano in visita allo scalo di Napoli nel racconto della responsabile Ufficio Studi Fiorinda Corradino

Tutto è nato alcuni anni fa, quando la preside della scuola Enrico Sarria de Robbio di Ponticelli, Maria Teresa Daniele, telefonò all'Authority di Napoli per chiedere un bus che potesse portare i suoi ragazzi in gita al Monte di Procida. Perché una richiesta simile proprio al porto? «Perché il Comune in un primo momento aveva garantito i soldi per quella gita, poi gli ha detto

che non c'erano più» racconta Fiorinda Corradino, dirigente dell'Autorità portuale di Napoli. I ragazzi erano rimasti a bocca asciutta, così la preside Daniele ha pensato bene di contattare l'Autorità portuale. La gita ci fu, e fu un successo. Da qui Daniele suggerì l'idea direttamente al presidente dell'Autorità portuale Luciano Dassatti: perché non ripetere l'esperienza

portando le scuole nel porto di Napoli coinvolgendo i distretti scolastici e lo scalo campano? Nasce così "Il porto incontra le scuole", un modo per far conoscere agli studenti il mondo del porto di Napoli con i suoi mestieri e i suoi abitanti. Avviata nel 2009, si è ripetuta per altre due edizioni fino a quest'anno. Un'idea semplice che è cresciuta anno dopo anno rivelandosi un successo.

La prima edizione

Nel primo anno parteciparono dieci scuole per un totale di cinquecento alunni, una per ogni municipalità, e fu forse l'edizione più bella. «Il presidente doveva incontrare i ragazzi soltanto un paio di volte -spiega Corradino- ma fu talmente entusiasta da raggiungerli ogni volta che poteva. Ha subito assunto, divertito e serio, la figura del "nonno" rispondendo a tutte le domande che gli chiedevano gli alunni». Tra queste le più quotate erano: «Perché le barche non affondano?» -ottimo spunto didattico per spiegare il principio di Archimede- e: «Quando si è soli in mare cosa si prova?», domande che mostravano un approccio pieno di fascino e mistero di fronte al mondo marittimo.

In questa prima edizione, iniziata a settembre 2009 e terminata a marzo dell'anno successivo, gli alunni hanno esplorato il porto a bordo di un pullman, realizzato un cortometraggio -uno per ogni scuola- e una serie di racconti in stile "Io speriamo che me la cavo", ma quest'ultima «non è stata una buona idea» racconta Corradino, «le maestre hanno dovuto correggere numerosi e leciti errori per alunni di questa età, realizzando un prodotto poco spontaneo».

La gita nel Golfo

Il momento più forte dell'edizione 2009 è stata la gita sul traghetto Medmar che ha portato cinquecento ragazzi in giro per il Golfo di Napoli. Per quelli che provenivano dalle zone più degradate della città, come Secondigliano,

CONVEGNO • Genova 23 ottobre 2012, ore 10.30 • Banca d'Italia, Sala delle Conferenze, Via Dante 3

srM

in collaborazione con Banca d'Italia - Sede di Genova

presenta la ricerca

【日程表】

日次	月/日 (曜日)	発着時刻	発着地 (滞在地)	交通機関	スケジュール		
					朝	昼	夕
1	11/4 (日)	09:20 11:20 15:00	成田空港 東京(成田)発 ロンドン着	BA-006 専用バス	集合 ブリティッシュ・エアウエイズにて空路ロンドンへ[12h40m] 入国審査・通関 着後、ホテルへ	※日本との時差: -9h	ロンドン泊
2	11/5 (月)	15:00 17:55	ロンドン発 ミラノ着 ミラノ発 ジェノバ着	専用バス BA-568 専用バス	午前:ITF表敬訪問 訪問後、空港へ ブリティッシュ・エアウエイズにて空路ミラノへ [1h55m] 入国審査・通関 ジェノバへ 着後、ホテルへ	※イギリスとの時差: +1h	ジェノバ泊
3	11/6 (火)		ジェノバ発 フィレンツェ着	専用バス	午前:ジェノバ港視察 視察後、フィレンツェへ(途中、ラ・スペツィア港など視察) 着後、ホテルへ		フィレンツェ泊
4	11/7 (水)		フィレンツェ発 ローマ着	専用バス	午前:フィレンツェ市内視察 視察後、ローマへ(途中、シエナなど視察) 着後、ホテルへ		ローマ泊
5	11/8 (木)	午前 夕刻 夜	ローマ発 ナポリ着 ナポリ発 ローマ着	専用バス	ナポリへ 午前:ナポリ港視察 午後:ポンペイの遺跡視察 視察後、ローマへ 着後、ホテルへ		ローマ泊
6	11/9 (金)	終日		専用バス	ローマ市内視察		ローマ泊
7	11/10 (土)	早朝 08:05 09:45 12:25	ローマ発 ロンドン着 ロンドン発	専用バス BA-551 専用バス BA-005	空港へ ブリティッシュ・エアウエイズにて空路ロンドンへ[2h40m] 乗り継ぎ ブリティッシュ・エアウエイズにて空路帰国の途へ[1h50m]	※イタリアとの時差: -1h	機中泊
8	11/11 (日)	09:15	東京(成田)着		入国+通関後、解散	※イギリスとの時差: +9h	

※発着日時及び交通機関は変更になることがあります。