

Riscoperta dell'economia del mare

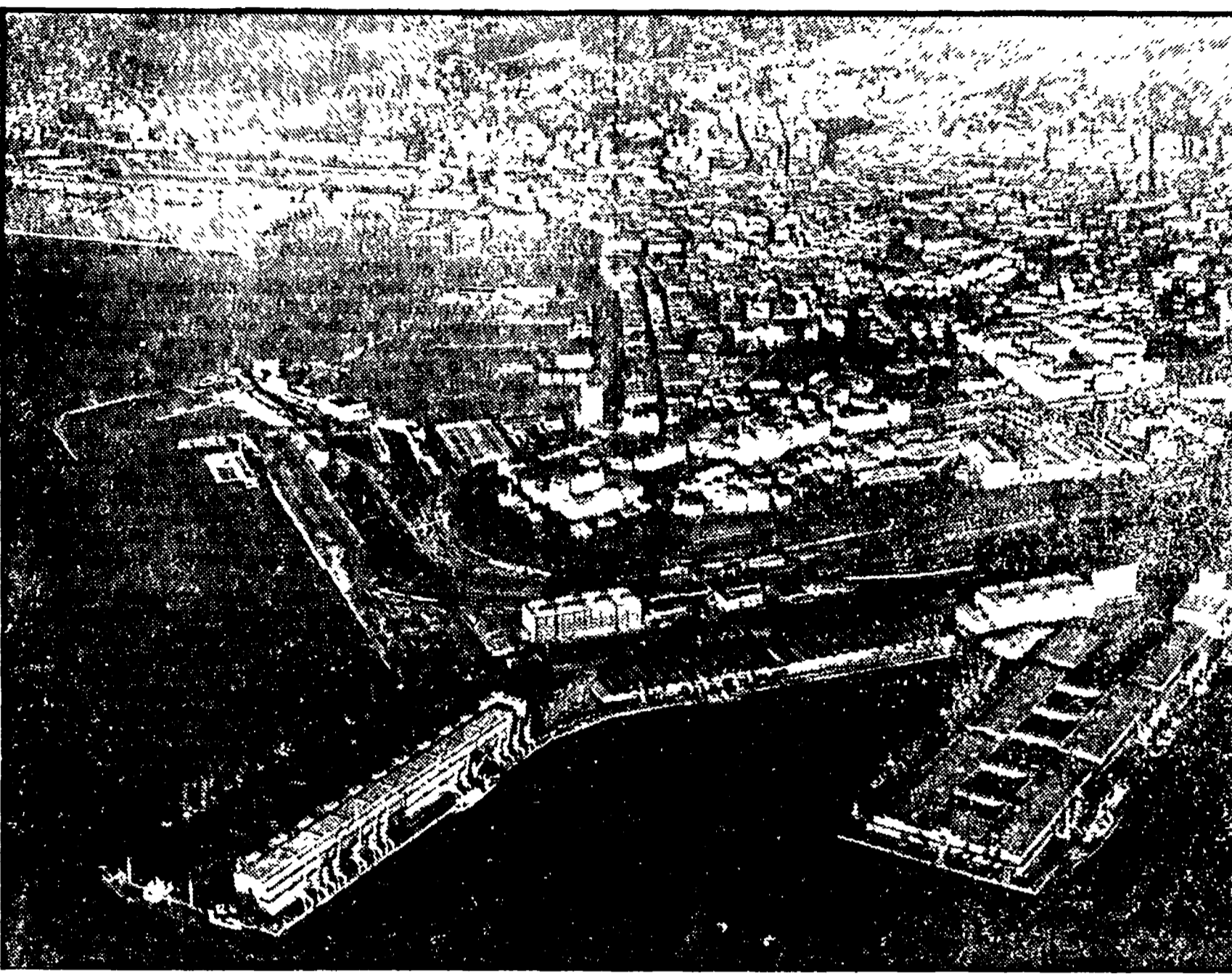
di Lucio Libertini

L'Italia è immersa nel mare, e per mille aspetti tutta la sua storia è stata legata ad esso; ma da troppo tempo ha dimenticato il mare, non tenendo conto di quale immenso serbatoio di ricchezza è di quale via decisiva esso sia per lo sviluppo dell'industria e della economia. Ed ora paghiamo lo scotto di questi errori, e di un radicalismo malgoverno, attraverso una progressiva emarginazione dalle grandi correnti di traffico e dalla stessa divisione del lavoro in Europa. Solo il 7% delle merci che approdano ai nostri porti proseguono per i mercati europei; assai più forte, e pari a tre milioni di tonnellate annue sono le correnti di merci pregiate che arrivano sul nostro territorio, o ne parlano servendosi dei porti del Nord-Europa. Per un paradosso che ha la sua base nella logica economica, aree produttive della pianura padana o perfino dell'Italia centrale sono in termini di traffico effettivo più vicine a Rotterdam che a Genova.

La nostra bilancia dei non è fortemente passiva, poiché una parte sostanziale delle merci che alimentano i nostri traffici marittimi è trasportata da navi che battono altre bandiere. Intanto, la nostra flotta pubblica pesa gravemente sul bilancio dello Stato, i nostri cantieri sono in crisi e la loro occupazione è minacciata, siamo in ritardo sulle normative internazionali che garantiscono la vita della gente in mare. Negli anni passati la navigazione di alcuni porti minori — tipici come gli esempi di Livorno e di Ravenna — per la iniziativa delle compagnie portuali e delle nostre amministrazioni è riuscita a sfruttare i margini che nascono dai nuovi tipi di traffico (ad esempio i container); e Livorno, per citare il caso più evidente, è riuscito a diventare per forza propria un porto di rilievo nazionale.

Ma oggi, in un panorama mondiale sempre più d'effici-

Non è un caso che sia stato il PCI, con la conferenza di Genova, a presentare un primo organico programma per valorizzare una delle risorse più trascurate. Un insieme di tecniche, impianti, traffici che vale non solo per quello che può dare a chi vi lavora ma anche a tutti gli altri comparti della vita economica



Il Porto di Trieste garantisce allo Stato un introito fiscale e apporto valutario circa mille miliardi all'anno. In altri mille miliardi circa viene valutato lo indotto. A fronte di ciò si ha un contributo statale di 4 miliardi e 700 milioni annui. Le strutture ed i mezzi hanno assoluto bisogno di essere rinnovati. Per i presilii che è costretto a contrarre l'Ente Porto paga annualmente alle banche circa 13 miliardi di lire

grande ricchezza naturale che la storia e la geografia ci abbiano consegnato. Ha pesato fortemente una grave arretratezza culturale, un desolante provincialismo. Incapaci di cogliere i segni dei tempi nuovi, i grandi problemi emergenti, deboli e subalterni nelle trattative internazionali, con un apparato burocratico aggravato, paralizzato e spezzettato nelle competenze, privi di ogni minima programmazione nei sistemi portuali e nei trasporti, con le ferrovie allo sfascio per effetto di una sciagurata poli-

tica di abbandono, noi sfiliamo rapidamente alla coda del gruppo dei Paesi industriali cui eravamo giunti marginalmente e far parte nell'epoca del lungo boom.

Questa situazione spiega perché noi comunisti abbiamo preso la decisione di convocare a Genova una Conferenza nazionale della economia marittima e perché intanto ad essa sia stato tanto vasto l'interesse di cospicui settori della economia italiana. E' stato questo un tentativo di suonare la sveglia, di riportare un grande e scon-

osciuto problema nazionale, di avanzare la richiesta di una drastica inversione di una tendenza e di una politica. E' toccato a noi farlo perché è intorno ai comunisti, alla sinistra che si raccoglie il nerbo delle forze interessate al cambiamento e capaci di generare, mentre si diffonde la sfiducia intorno alla capacità di guida e di indirizzo dei pubblici poteri. Ora il problema è di fronte a tutti, anche di fronte al governo che alla Conferenza ha partecipato con un impegnativo intervento del ministro sociali-

sta dei trasporti; ed è noto l'ampio arco di detagliate proposte che abbiamo presentato e che abbiamo cominciato a discutere con i nostri interlocutori. Si tratta di sviluppare una ulteriore incalzante iniziativa perché i nodi che impediscono lo sviluppo di settori così decisivi della economia italiana siano sciolti prima che sia davvero troppo tardi.

Il primo passo da compiere è culturale, ma ha profonde conseguenze economiche e amministrative. Occorre capire, finalmente, che l'economia marittima non sono le banchi-

ne dei porti, o le navi, questo o quel pezzo di realtà isolato. Essa è invece un complesso sistema di rapporti intorno al quale in Italia vivono due milioni di persone, e che comprende flotta, cantieri navali, porti (opere, gestioni), ferrovie, grandi viabilità, centri intermodali, organizzazioni commerciali, finanziarie e assicurative, collegamenti con i centri produttivi, sistemi di relazioni economiche internazionali. Il traffico marittimo, che negli ultimi 40 anni è cresciuto nel mondo in modo poderoso e sconvolgente, assai

più dei redditi nazionali, deve essere considerato come una serie di gigantesche catene di montaggio, che nascono dove originano le merci e finiscono dove le merci hanno il punto terminale di arrivo.

La velocità e la fluidità di questo scorrimento, inteso in senso globale, è una importante funzione dei costi, perché condiziona i tempi di rotazione del capitale investito; e i costi di ciascun segmento della catena, sommandosi insieme, determinano la collocazione di questo o quel sistema portuale nell'ambito delle convenienze economiche internazionali. I costi del trasporto su nave sono importanti, ma non decisivi rispetto ai costi che si determinano negli altri segmenti del processo. Vince, nella competizione internazionale, chi offre costi più bassi e maggiore velocità e fluidità di scorrimento. L'ingrandimento delle navi, soprattutto per alcuni tipi di trasporto, ha consentito fortissime economie di scala. Ma esse sono legate alla funzionalità degli approdi e dello scorrimento terrestre delle merci.

Vi è cioè una interrelazione nave-porti-trasporti, che ha valore discriminante. Questi processi acquistano sempre più il carattere della produzione industriale: crescono, tra l'altro, al loro interno gli elementi di standardizzazione e di utilizzazione dei carichi (si pensi ai containers) mentre la questione degli spazi, delle aree, della loro integrazione assume sempre maggior rilievo. Nel porto si vendono non solo sbarchi e imbarchi, ma altrettanto servizi, per i quali contano la qualità e l'efficienza.

A Genova, ecco il secondo punto, noi abbiamo presentato le proposte dirette a riorganizzare ogni segmento del processo che abbiamo descritto: proposte che in molti casi si rifacevano a una nostra lotta in corso da anni. Ciò concerne la riorganizzazione e la specializzazione della flotta; il progetto finalizzato del cabotaggio; il piano di settore della cantieristica; l'adozione

di una programmazione per sistemi portuali dotata di adeguati mezzi finanziari; la riforma e lo sviluppo delle gestioni portuali; il rilancio del sistema ferroviario; il completamento funzionale dei circuiti della grande viabilità; la costruzione di centri intermodali e in generale l'avvio di un sistema di trasporti integrato; la semplificazione burocratica e la riunificazione delle competenze per assicurare una unità di guida e di direzione; una nuova qualità e nuovi contenuti del nostro negoziato internazionale. Su ogni punto è possibile adottare misure e conseguire progressi, se sorge una adeguata volontà politica e si esce dalla routine.

Naturalmente proprio perché la questione che tocchiamo non è settoriale, ma costituisce una struttura globale del nostro sviluppo, essa chiama in causa gli indirizzi di politica economica e quelli di politica estera. Richiede che si esca dal dibattito confuso nel quale sembrano fronteggiarsi solo l'esigenza di una svalutazione della lira intesa come una droga capace di cloformizzare le piaghe ed eccitare lo sviluppo, o la spinta per una dura deflazione cui corrisponde uno sviluppo zero; e che si imbrochi la strada della programmazione, della qualificazione produttiva, degli investimenti, della eliminazione degli sprechi, dell'utilizzo razionale delle risorse. Richiede una presenza autorevole nella CEE, nelle conferenze marittime, un rapporto nuovo con i Paesi emergenti, un ruolo attivo nella distensione Est-Ovest. Non è restando all'ombra di Reagan che l'Italia potrà guadagnarsi un suo spazio nella dura competizione economica internazionale.

La sfida è chiara. Rispetto ad essa noi faremo tutta la nostra parte. Ci auguriamo vivamente che altre forze sociali e politiche la raccolgano, e si uniscano a noi per uscire dalla apatia e dalla subordinazione.

Antica funzione riproposta dagli sviluppi mondiali

Trieste, una porta aperta dall'Europa verso l'Asia

L'adeguamento delle attrezzature del porto mira a servire la nuova domanda degli operatori internazionali

Il porto di Trieste, situato nel punto più settentrionale del mare Adriatico, quasi nel cuore dell'Europa è centro di convergenza di importanti correnti di traffici internazionali.

La nascita e lo sviluppo in chiave moderna del porto risale al 1919, anno in cui, per decreto dell'imperatore Carlo VI d'Austria, vennero concesse alla città le prerogative di porto franco.

Il taglio dell'istmo di Suez, avvenuto nella metà del secolo scorso, accelerò lo sviluppo dell'emporio e del porto e ben presto, per necessità di nuovi spazi ed approdi, fu iniziata la costruzione dell'attuale Punto Franco Nuovo, struttura ingegneristica moderna ed anticipatrice dei tempi.

Oggi, ancor più di ieri, Trieste, grazie alla sua particolare posizione geografica, costituisce il cardine dell'intercambio attraverso la porta di Suez, fra grandi entità economiche: l'Europa industrializzata, le aree asiatiche che dispongono di immense risorse solo in parte sfruttate ed il Terzo Mondo ricco di materie prime ed in procinto di essere organizzato economicamente e tecnicamente.

La particolare funzione del porto di Trieste, risulta nettamente dall'analisi dei suoi traffici dove emerge l'alta percentuale del transito delle merci che provengono da Paesi esteri e che sono destinate a Paesi esteri: tale traffico incide per ben il 93 per cento nel movimento complessivo delle merci nel porto.

Il traffico di transito estero per estero è quindi la vera specializzazione del porto di Trieste, che sotto tale aspetto è un caso singolo nel contesto portuale italiano.

dall'Ente Autonomo del Porto di Trieste che è un Ente Pubblico economico dipendente dal Ministero della Marina Mercantile.

Esso comprende tre Punti Franchi (Punto Franco Vecchio, Punto Franco Nuovo, Punto Franco Scalo Legnami) destinato al movimento delle merci provenienti e destinate all'estero o al territorio nazionale.

Nel tre Punti Franchi Commerciali possono operare contemporaneamente una quarantina di navi disposte di ben 13 chilometri di banchine con fondali sino a 18 metri di profondità, tutte collegate con la ferrovia e servite da 131 gru da riva.

Il raddoppio del terminal sarà presto realtà

Aperto nel 1972, il Molo VII è un enorme terminal (220.000 metri quadrati) sul quale vengono svolte le operazioni relative ai containers. Le attrezzature consistono di 3 gru portaineri on portata fino a 42 tonnellate destinate allo sbarco-imbargo dei containers. 17 gru a cavalletto (Van carriers) provvedono alla movimentazione dei containers unitamente a 42 trattori e carrelli. Sulle navi minori possono venire utilizzate 3 autogrù con portata di 145 tonnellate e 2 gru da banchina da 816 tonnellate.

Nell'ambito del terminal vi sono inoltre dei centri di

consolidamento del carico (Freight Centers) di 15.000 metri quadrati nei quali avvengono le operazioni di riempimento e di vuotatura dei containers.

Tre ormeggi con rampa ed una rampa galleggiante per le navi Roll-on-Roll-off (traghetti merci) sono situate sulla radice del Molo VII ed hanno accanto dei vasti piazzali per il deposito dei carrelli.

Sono inoltre in corso di progettazione esecutiva i piani per il raddoppio del terminal già finanziato dallo Stato la cui costruzione dovrebbe iniziare già il prossimo

anno. Tale investimento porta a un totale di 400.000 metri quadrati la superficie del Molo VII, mentre dovrebbero iniziare in questi mesi i lavori di costruzione di un nuovo terminal RO-RO di 600.000 metri quadrati.

La volontà di acquisire una certa base di traffico nazionale, in modo da eguagliare i massicci traffici di transito estero per estero, ha condotto a dei buoni risultati grazie alla collaborazione con gli imprenditori della regione Friuli-Venezia Giulia i quali hanno iniziato ad utilizzare in maniera più continua e massiccia lo scalo triestino.

Nasce da questi attimi risentiti l'idea di proporre il porto di Trieste quale scalo alternativo alle merci nazionali che oltrepassano le Alpi per rivolgersi ai porti nordestini.

E' in questi termini e non certamente ai termini di concorrenza ai porti nazionali lo scalo giuliano oltre alla clientela nazionale dei servizi portuali che stanno attraendo sempre di più gli esigenti clienti bavaresi, svizzeri ed austriaci.

Bisogna perseguire la conferenza e la rivincita della geografia e della logica delle minori distanze nei collegamenti, fattori questi trascurati in un periodo nel quale l'energia a basso costo consentiva il recupero economico di enormi surplus di percorrenza.

Il porto di Trieste vede oggi ripristinate le sue antiche funzioni di porta dell'Europa verso l'Oriente e nel contempo cerca in campo nazionale quella funzione che ormai a torto (visti i costi di trasporto) viene esercitata dai porti del Nord Europa nei confronti delle merci nazionali.

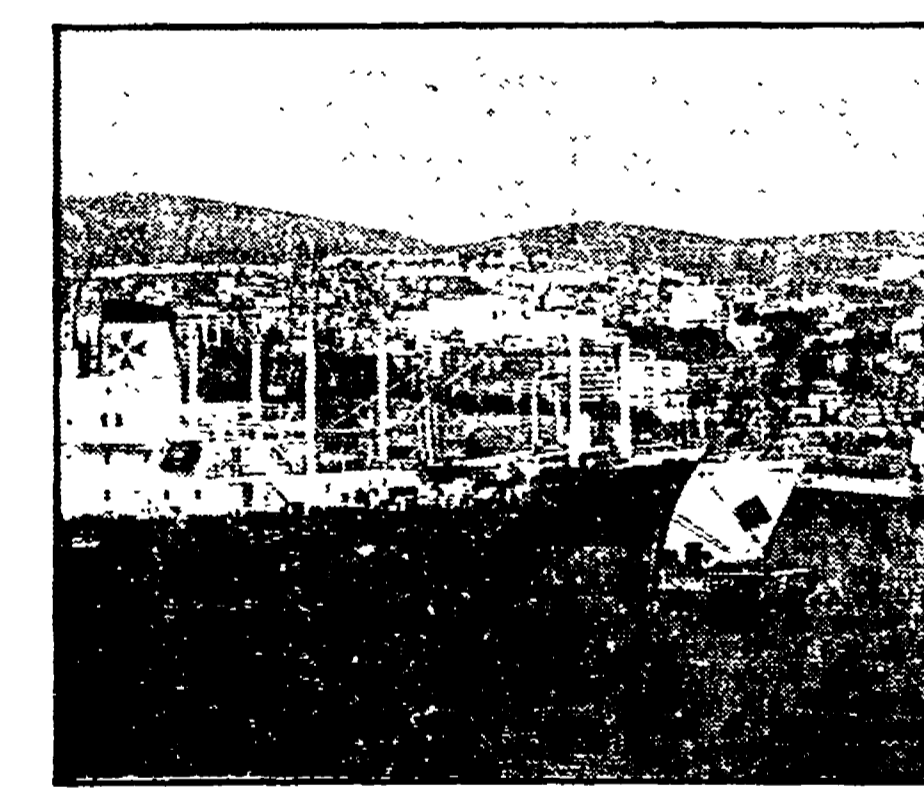
Solo un utilizzo maggiore delle nostre infrastrutture portuali da parte nazionale può portare ad una maggiore presenza di navi e quindi di servizi da e per i nostri porti riducendo il deficit della bilancia dei trasporti ed incrementando le attività collegate ai porti quali la cantieristica e le riparazioni navali, settori ad alta intensità di manodopera.

Compagnia unica lavoratori portuali di Trieste

Nella prospettiva di un rilancio produttivo del Porto di Trieste rilevante importanza e caratteristica di eccezionale novità assume la recente costituzione della Compagnia Unica lavoratori portuali derivata dalla fusione delle tre preesistenti Compagnie. Del tutto legittimo appare infatti la definizione di «svolta storica» raccolta negli ambienti portuali e sugli organi di stampa che ha accolto tale avvenimento. E' una definizione che sta ad indicare come la unificazione delle Compagnie portuali si qualifichi quale condizione insostituibile di un processo di sviluppo che trovando nella attività portuale il suo più immediato risvolto si riflette positivamente su tutta l'economia del territorio.

Ma un altro aspetto assolutamente qualificante è rappresentato dal fatto che la unificazione non è frutto di un atto burocratico o puramente amministrativo ma si colloca a coronamento di un travagliato processo che ha visto i lavoratori delle tre Compagnie portuali liberarsi progressivamente da pesanti remore derivate da una situazione che li vedeva separati da quasi cinquant'anni non solo organizzativamente ma da tradizioni e mentalità diverse. Si può cioè affermare senza dubbio alcuno che la costituzione della Compagnia Unica non sarebbe avvenuta se i lavoratori non avessero colto e fatto propria l'importanza di un atto che hanno voluto vivere da protagonisti. E' in questo segno di maturità che vanno anche individuate le premesse di un discorso volto al rilancio produttivo di cui si è parlato in apertura. Lo stesso console della Compagnia Unica Paolo Hikel lo ha sottolineato con forza nel suo intervento alla seconda conferenza portuale nel novembre scorso.

Ma quali possono essere le conseguenze della unificazione ed i suoi riflessi immediati e di prospettiva nel pieno della produttività e all'auspicato incremento dei traffici? Lo chiediamo al console Paolo Hikel: «Gli elementi più immediati — afferma il con-



sole — si possono ravvisare in quello che è il primo atto rilevante compiuto dalla Compagnia Unica e cioè la formulazione del regolamento interno e nella struttura di Compagnia iri contemplata. Mi riferisco in principio modo alla costituzione di una direzione unica che seppur prevista dalle disposizioni di legge assume un significato rilevante per la prospettiva in cui si colloca e che è quella di presentare una direzione eletta da tutti i lavoratori in grado per la autorità che ad esse deriva in quanto espressione dell'insieme dei lavoratori stessi di svolgere quella funzione politica e tecnica all'altezza dei gravi problemi propri di uno scalo marittimo e principale porto di transito per il traffico internazionale».

Ma in quale maniera si esplica tale funzione politica e tecnica soprattutto in riferimento ad una qualificazione delle presenze della Compagnia nell'attuale assetto portuale?

Innanzitutto va ribadito il peso maggiore che deve essere riconosciuto alla Compagnia nel momento in cui si vanno a prendere decisioni importanti — riprende il Console — tanto più che la Compagnia è ben disposta ad assumersi le sue responsabilità? Per quanto riguarda l'in-

cremento del traffico oltre agli ovvi riflessi di una maggiore produttività quali sono le possibilità di intervento della Compagnia e gli eventuali strumenti di cui essa può disporre?

«Un effettivo coinvolgimento della Compagnia nella fase di acquisizione di nuovi traffici è la premessa essenziale per ogni discorso in tal senso. Da parte sua la Compagnia proprio alla luce di quanto affermato nell'intervento precedente ha le possibilità di procedere ad una politica tariffaria diversa più concorrenziale e maggiormente adeguata alle esigenze odierne. Un tipo di assetto che veda la Compagnia con responsabilità diretta nella gestione del ciclo operativo completo la mette in una condizione favorevole per quanto riguarda la determinazione dei costi e la gestione della manodopera. Ciò significa poter intraprendere ove condizioni oggettive lo permettano la strada delle tariffe forfetarie in considerazione del fatto che nella gestione portuale si fa sempre più viva la esigenza di una certezza dei costi, attualmente troppo legati a fattori imponderabili quali possono essere ad esempio condizioni atmosferiche, rottura dei mezzi e così via. Oltre alle possibilità di acquisizione di nuovi traffici un ulteriore

beneficio derivante da un tale tipo di politica tariffaria sarebbe un sistema diverso di distribuzione salariale che superi le attuali forme non sempre adeguate ed altamente remunerative».

A tale proposito un discorso si impone: quello sul salario collettivo e nella percentuale individuali, elemento di novità quest'ultimo legato alla costituzione della Compagnia Unica.

«Il salario collettivo ha le sue premesse nella esigenza di assicurare al lavoratore un equo compenso che sia vincolato dalle occasionalità originarie da un tariffario inadeguato e squilibrato sul piano remunerativo. Per cui il problema è non avverso — non sia tanto nella forma di distribuzione del salario quanto nella esigenza di giungere quanto prima alla ristrutturazione ed all'adeguamento delle tariffe, un processo tutt'ora in corso. La percentuale di distribuzione individuale è stata posta nel regolamento interno come norma transitoria in quanto oggetto di sperimentazione di un modo di distribuzione del salario che da una parte remunererà equamente il lavoratore e dall'altra costituirà uno sprone ad una maggiore produttività. Ma questa — a mio avviso — va ricercata e trovata solamente attraverso la risoluzione di problemi di fondo che riguardano le strutture del Porto di Trieste. A tale scopo va auspicato che si sciolgano quanto prima gli impedimenti che frenano lo sviluppo di una decisa politica di investimenti. In tale prospettiva è solo in questa — conclude il console Hikel — la costituzione della Compagnia Unica può rappresentare un elemento dinamico e positivo in quanto parte integrante di un processo che porti il Porto di Trieste all'altezza delle sue possibilità contribuendo al miglioramento delle condizioni economiche della città della provincia della regione ed al consolidamento del ruolo internazionale del Porto di Trieste con gli evidenti effetti positivi su tutta la economia marittimo-portuale del nostro Paese».

Giorgio Paz