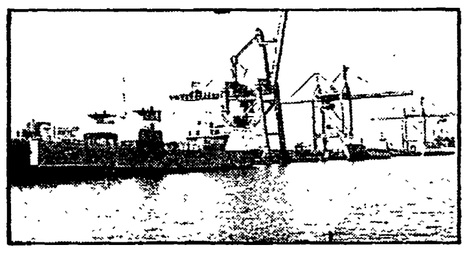
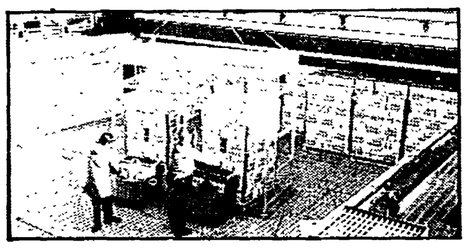
## Preoccupazioni e speranze per uno scalo che è porta d'accesso ai paesi del centro-Europa

# Trieste: traffici record nonostante la crisi

# Il porto deve e può fare più e meglio degli altri

**Sono transitate per lo scalo commerciale 3.7 milioni di tonnellate di merci Posizione strategica dell'area portuale L'importanza del porto franco e i rapporti con l'estero Disponibilità per gli operatori nazionali Come si è sviluppato il settore Specializzazioni e status giuridico**





**La Compagnia spera di mantenere i traffici ai livelli dell'82 Decine di miliardi di deficit Razionalizzare gli impianti e aumentare la produttività I collegamenti con lo scalo da risolvere: autostrada scalo ferroviario grande viabilità Recuperare i traffici dirottati verso Olanda e RFT**

Il porto di Trieste è un'azienda di servizi che potremmo definire del terziario avanzato, per la funzione primaria da esso svolta, quella di vendere all'estero la propria attività; e quindi di non gravare sulle finanze dello Stato contribuendo invece ad incrementare l'introito di moneta pregiata.

Lo scalo triestino pur in presenza di una crisi dei traffici a livello mondiale, ha toccato nel 1982 la punta massima dei transiti, raggiungendo i 3 7 milioni di tonnellate nel porto commerciale. Ciò conferma il ruolo tutt'ora valido di Trieste verso i principali fattori che ne hanno caratterizzato la sua evoluzione nel periodo imperiale asburgico, unitamente ad altri, più attuali, legati allo sviluppo del settore marittimo portuale:

a) Il notevole interesse dei Paesi dell'Europa centro-orientale verso il porto di Trieste;

b) la posizione strategica che, principalmente sotto il profilo geografico rende attuale il porto di Trieste rispetto al territorio degli Stati esteri di provenienza o destinazione delle merci;

c) l'ampia disponibilità di sosta e manipolazione delle merci nel punto franco portuale;

d) la pronta attuazione dei piani di ammodernamento delle strutture portuali, capaci di fronteggiare con tempestività l'evolversi dei più sofisticati mezzi di trasporto delle merci, con particolare riguardo ai containers ed al traffico intermodale;

e) il conseguimento di alcune opere, peraltro non ancora completamente realizzate, hanno avvicinato il porto verso l'area a forte concentrazione industriale, verso la quale si attesta lo scalo giuliano;

f) dalla saldatura creatasi fra le componenti portuali EAPT-Compagnia Unica Lavoratori Portuali-Utenza e alla particolare attenzione di queste nei confronti della merce, che deve essere considerata «sovrana» e quindi da manipolare, come avviene, a costi competitivi e ad alta produttività.

Queste componenti sono il risultato di un lavoro svoltosi fra non poche difficoltà e certamente non deve sfuggire a nessuno che dal 1945 al 1954, periodo nel quale è avvenuta la ricongiunzione con l'amministrazione italiana, lo scalo triestino è rimasto escluso dal processo di ricostruzione nazionale, per cui il primo intervento dello Stato verso il Porto si è avuto appena nel 1957.

Il porto di Trieste dunque, pur privo di un retroterra nazionale è sicuramente in grado di offrire i propri servizi agli operatori nazionali in virtù degli ampi spazi a magazzino e alle condizioni particolari per i depositi permanenti.

Gioverà ricordare che il porto triestino si articola per specializzazioni, e quelle di carattere commerciale comprendono tre punti franchi e gode di un particolare status giuridico. Ne consegue che Porto Franco oggi come ieri significa commercio libero, illimitato e soprattutto di transito.

Infatti tutta l'area portuale, banchina, piazzali, magazzini dell'Ente Porto e magazzini privati, sono considerati fuori dalla linea doganale.

Il carattere extradoganale del porto consente inoltre all'utente di effettuare operazioni commerciali sulla merce depositata senza pagamento di alcun diritto doganale. Qualora la merce sfociasse nell'importazione in Italia, esiste, per l'importatore, la possibilità di pagare tutti i diritti doganali dopo sei mesi dallo sdoganamento. La Dogana di Trieste è l'unica in Italia ad avere questa possibilità, la cui importanza in termini finanziari è di enorme interesse per qualsiasi operatore. Ed è sulla base di tali dati che l'amministrazione portuale triestina si rivolge anche agli operatori italiani perché considerino le condizioni favorevoli di cui possono godere servendosi dello scalo giuliano che ha dimostrato con i fatti di essere una pista sicura per i suoi utilizzatori, sia nelle tariffe competitive che nella qualità del servizio. Una notazione ancora per ricordare che nel porto di Trieste hanno fissato i depositi permanenti le seguenti imprese: Istituto Brasileiro do Cafè, la Citru Marketing Board - agrumi israeliani, la China National Arts & Crafts di Pechino ed è borsa-mercato a termine riconosciuta dal LME (London Metal Exchange) per i metalli non ferrosi nonché porto riconosciuto da parte dell'INRO (International Natural Rubber Organization) per il buffer stock della gomma naturale.

TRIESTE — Negli ambienti della Compagnia unica lavoratori del Porto ci si augura che quest'anno il movimento dei traffici attraverso lo scalo locale possa confermare almeno i dati del 1982. La situazione infatti non è buona e non promette di migliorare. In gennaio si è avuta una caduta pari a circa il 40% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. È vero che questa contrazione è stata provocata da fattori contingenti e che in febbraio si è registrata una leggera ripresa e quel che più conta si è constatata una inversione di tendenza. Si impone però solo un cauto ottimismo perchè anche se nell'82 le cose per quanto riguarda la quantità dei traffici non sono andate poi male non bisogna dimenticare la pesantissima situazione finanziaria del porto; oltre alle diverse decine di miliardi di deficit complessivo vi è uno stato di cose per cui ogni mese esiste un grosso interrogativo circa la corresponsione delle spettanze ai lavoratori costretti a subire spesso ormai dei costanti ritardi.

I Paesi che gravitano sul nostro porto — Austria, Cecoslovacchia, Ungheria — costretti a rivolgersi agli scali adriatici perchè non dispongono di un mare loro hanno dimostrato e continuano a dimostrare un certo interesse per l'emporio locale. Ma a questi Paesi bisogna anche offrire qualcosa, non solo attendere che essi si rivolgano al porto di Trieste per tradizione e per effetto della nostalgia. È necessario che Austria, Cecoslovacchia, Ungheria, quando guardano da questa parte riscontrino una offerta conveniente sotto tutti i punti di vista. Sia per i tempi di lavorazione, che per i costi, come pure per la qualità delle prestazioni.

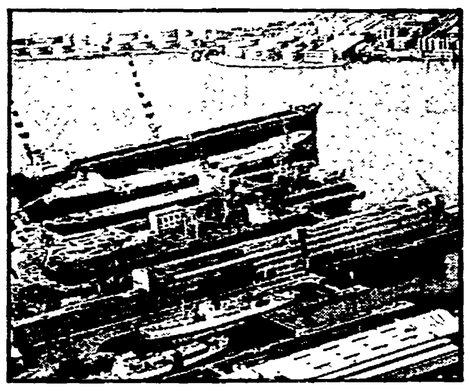
In altre parole non solo non c'è tempo da perdere ma bisogna fare il possibile per ricuperare almeno in parte quello che si è perduto su questa strada. E non ci stancheremo mai di rilevare che per soddisfare i clienti del centro Europa il porto di Trieste deve essere messo in condizioni di poter muoversi e lavorare come e se possibile meglio degli altri scali concorrenziali. È indispensabile che siano completate le infrastrutture relativamente ai collegamenti, cosa indispensabile questa se si vuole che gli utenti stranieri tornino a guardare al porto di Trieste come ad uno scalo dove si paga meno e si batte la via più veloce. Queste infrastrutture si chiamano autostrada Udine-Tarvisio, raddoppio della Pontebbana, scalo ferroviario di Cervignano, grande viabilità che giunga fino al molo VII. Inoltre bisogna pensare alle strutture portuali con assoluta priorità ai mezzi meccanici condizione indispensabile questa per la velocizzazione dell'attività all'interno dello scalo triestino.

Non bisogna dimenticarsi che al nostro porto si lavora con dei clienti del tutto particolari, cioè «estero per estero». Sulla base di questa situazione ai clienti veniva in passato offerto un costo forfettizzato durante l'intero arco dei dodici mesi. Negli ultimi tempi in questo campo si sono avute delle deroghe per cui entro il 25 maggio si dovrà avere una verifica per quanto concerne le tariffe portuali.

Il porto ha bisogno di interventi concreti ed urgenti — sia diretti che in modo indiretto — tutti però devono essere adottati tenendo ben presente il fatto che i suoi utenti e la sua concorrenza si situano al di fuori dei nostri confini, questa ultima in particolare individuabile nei porti jugoslavi e del nord Europa, favoriti da situazioni di fatto veramente assurde. Tra l'altro ci si deve muovere nella direzione capace di impedire che le sedie prodotte nel «triangolo» del Friuli siano imbarcate in porti olandesi o tedesco occidentali, come pure qualcosa bisogna fare per evitare che il tragitto ferroviario Trieste-Villa Opicina abbia una tariffa pari a quella di un tratto di cento chilometri, cioè più di tre volte quello che va dal porto di Trieste al confine jugoslavo. Insomma nel 1982 l'Ungheria su un movimento complessivo di circa sette milioni di tonnellate ha fatto passare per Trieste solo 3500 tonnellate, evidentemente qualcosa in quella direzione non funzione proprio a dovere.

# Il Consorzio di Genova chiude con tre note positive anche di fronte alle gravi difficoltà del settore

**Costituito il centro di programmazione Accordo con i sindacati sul nuovo orario di lavoro Accorpamento di servizi e reparti Sensibilmente ridotti gli straordinari**



Il 1982, pur nella generale difficoltà della crisi dei traffici internazionali, si è chiuso per il porto di Genova con tre note positive. È stata innanzitutto approvata la nuova organizzazione del lavoro in porto che si fonda sul Centro di programmazione che ha lo scopo di assicurare la migliore e più economica utilizzazione delle risorse portuali.

Il Centro è presieduto dal Consorzio del porto e ne fanno parte, con il Consorzio, la CULMV, le FF.SS., la dogana, gli autotrasportatori, nonché, per ogni singola nave, un rappresentante del vettore marittimo e, ove necessario, della merce.

Il Centro designa l'accosto, definisce lo schema esecutivo dell'intero ciclo delle operazioni, definisce altresì le squadre, le gru, i camions, i vagoni occorrenti ed ogni elemento utile al servizio di nave e merce. Vigila inoltre sulla esecuzione del programma.

All'attuazione del programma predisposto dal Centro sovrintendendo i terminali periferici.

Sia nel Centro sia nei terminali, in caso di mancato accordo sul programma o sulla sua attuazione, la decisione ultima spetta al CAP in quanto titolare e responsabile del servizio di impresa, oltre che autorità portuale.

Per i settori containers, traghetti e rinfuse è prevista una programmazione decentrata ed autonoma, in relazione alle caratteristiche tecnologiche di ciascuno. Il programma, seppure in raccordo col Centro, è elaborato e reso esecutivo direttamente dalle strutture periferiche, d'intesa col vettore marittimo o col ricevitore nel caso del settore rinfuse. Il Centro adotterà tutti quegli interventi decisionali necessari in presenza di particolari situazioni operative.

Il vettore marittimo è il datore di lavoro a bordo ed il lavoro di stivatoria sarà svolto dai lavoratori della CULMV sotto la direzione del vettore stesso

In conclusione, il nuovo medello di erogazione dei servizi e del lavoro portuale si fonda sui seguenti elementi cardinali: l'unità funzionale di CAP impresa e Compagnia Unica è l'erogatrice di servizi e lavoro nella loro unità totale; la nave conserva naturalmente tutte le prerogative che ad essa derivano dalla legge e dalle convenzioni internazionali: perciò il vettore marittimo è datore di lavoro a bordo, con le relative responsabilità e competenze; la stivatoria è eseguita dalla Compagnia nell'ambito dell'unità funzionale di CAP-Impresa e Compagnia; il primo è datore di lavoro a terra, con tutte le responsabilità e le competenze che ne conseguono; il Centro di programmazione e i terminali sono le sedi e gli strumenti di erogazione dei servizi e lavoro.

Nel contempo è stato sottoscritto con i sindacati l'accordo per il nuovo orario di lavoro del personale del Consorzio.

La novità più interessante è l'introduzione dell'orario continuato dalle ore 8.30 alle 16.30 (con un intervallo per la mensa) dal lunedì al venerdì, con possibilità di scivolamento per esigenze di servizio dal martedì al sabato, per il personale amministrativo. L'orario spezzato sarà invece attuato, in particolare, per alcune specifiche posizioni presso il terminal contenitori e presso il Centro di programmazione portuale (per quest'ultimo secondo quanto previsto dal documento di ristrutturazione dei servizi portuali). Infine, ai terminals e nelle altre zone operative verrà applicata la turnazione programmata.

Lo scopo del nuovo orario è quello di evitare il ricorso a prestazioni straordinarie non strettamente necessarie, congiuntamente ad uno smaltimento dei riposi compensativi accumulati.

Con l'intesa sottoscritta si andrà ad un accorpamento di servizi e reparti, all'unificazione di settori di attività (ad esempio nei terminal operativi), il turno notturno sarà effettuato là dove è strettamente necessario (ad esempio nel settore containers), verrà attuata la mobilità quale strumento per far fronte alle mutevoli esigenze tecnico-operative dell'Ente.

Sindacati e CAP accerteranno entro sei mesi l'andamento degli straordinari, degli organici e degli altri dati della gestione del personale e riesamineranno complessivamente la materia nell'ipotesi di attuazione dei provvedimenti di esodo agevolato.

Per far fronte alle difficoltà di bilancio e di cassa il Consorzio continua, quindi, la difficile opera di riduzione dei costi ed il nuovo accordo si prevede debba consentire per il 1983 la riduzione di circa 120 mila ore di prestazioni straordinarie, con un risparmio ulteriore che potrebbe raggiungere anche un miliardo e mezzo di lire.

Già lo scorso anno, infatti, il Consorzio è riuscito a ridurre sensibilmente la voce «straordinari»: con un risparmio di 2 miliardi rispetto al 1981. A partire da quest'anno, dunque, l'esborso per le prestazioni fuori orario per i 3.300 dipendenti dell'Ente dovrebbe attestarsi al di dentro della quota di 1 miliardo l'anno, livello assolutamente fisiologico.

Il dato è particolarmente confortante se si considera che contemporaneamente prosegue l'operazione «smaltimento» dei riposi residui che si sono contratti del 20% nel corso del 1982.

Un altro dato interessante è il contenimento dell'organico consortile: si è infatti passati dai 3.414 dipendenti del 1980, ai 3.398 del 1981, ai 3.318 del 1982, a fronte di un organico tabellare previsto di 3.730 dipendenti.

Riassetto dei servizi e del lavoro portuale e riorganizzazione del lavoro al CAP costituiscono la prima fase della necessaria riforma strutturale del modo di operare in porto in funzione dell'evoluzione tecnologica in atto nel settore marittimo-portuale.

In questo senso, sotto la spinta dei recenti accordi, si muove la seria apertura della questione relativa alla composizione delle squadre, in particolare per quanto riguarda il settore dei containers, così come era avvenuto lo scorso anno per le rinfuse. L'accordo intervenuto per il settore rinfuse non solo aveva consentito nel 1982 di ridurre le tariffe mediamente del 20%, ma consente di ipotizzare revisioni tariffarie notevolmente contenute per il 1983. La revisione del numero di componenti le squadre per i containers, il primo luogo, ma anche per le navi convenzionali e per i traghetti non potrà che produrre una riduzione dei costi portuali a tutto vantaggio delle tariffe e dei traffici e quindi del bilancio del porto nel suo complesso e della singole componenti in particolare.

ANTONIO ORLANDO
Ufficio Stampa del CAP

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
BARDINI s.r.l.
57100 LIVORNO - Dir. Via Fiume, 30
Tel (0586) 25 291 (4 linee ric aut)
C C I A A n 57936
Uff. Euroterminal Container
Tel 402 322 int 41
Iscr Trib 6829 Livorno
Casella Postale 535
Part IVA 00346840499
Telex 5903556 BASMAG
Capitale Sociale lire 20 000 000

RALI srl
COOPERATIVA AUTOTRASPORTI
57100 LIVORNO
Amministrazione via Mastacchi 1, telefono 0586/424 219, telex 574 072 RALI I - Traffico via Mastacchi 1, tel 405 003/6

IMPRESA IMBARCHI-SBARCHI - TERMINAL CONTENITORI
Agenzia marittima - Casa di spedizioni
DITTA
F.lli Sgarallino
DAL 1880
LIVORNO
SEDE: via Vittorio Veneto, 21 - Tel. 38081-23293 - Telex 500373
Uff. Dist.: via Borra, 19 - Tel. 36250
Dep. contenitori: via Enriquez - Tel. 407315-421302 - Telex 590551

CC
COE & CLERICI agenti s.p.a. - 57100 LIVORNO - Via Roma 56
Telefono (0586) 811181 - Telex 500025/CCLI I

LORENZINI ENIO & C.
di G. & L. s.a.s.
impresa sbarchi/imbarchi spedizioni doganali
LORENZINI & C.
57100 LIVORNO - SCALI OLANDESI 42 - TEL. (0586) 36421/2

unisped s.r.l.
SPEDIZIONI MARITTIME E TERRESTRI
57100 LIVORNO - PIAZZA XI MAGGIO, 10 - TELEFONO 23.647-8-9
TELEX 574158 UCS LI I - COD. FISC. 00311130496

GIULIANO CONTINI S.p.A.
Spedizioni internazionali - 57100 LIVORNO - Via Marradi 171
Capitale sociale 200.000.000 - Tel. (0586) 810.715 r.a. - CCIAA n. 65763 - Partita IVA 00443010491

labro terminal s.r.l.
MOVIMENTAZIONE CONTENITORI
Via delle Cateratte, 126 - Telefono (0586) 36243 - Telex 500351
TERMINAL PORTO P.le Michelangelo - Tel. (0586) 36383 - 57100 LIVORNO

TRASPORTI INTERNAZIONALI
osvaldo bonsignori
Casa fondata nel 1917
LIVORNO
Tel (0586) 36 572/36 573 - Telex 50180 BONTRANS - Via Cairoli, 21 (Pal Galleria)

With the Compliments of
EZIO CIPRIANI AGENTE MARITTIMO s.n.c.
57100 LEGHORN, via Roma 56, telephons. (0586) 809585 (10 lines ric. aut.), cable address: Cipriani - Livorno, p.o. box 602, telex. 500150-500289, partita IVA n. 00384010492