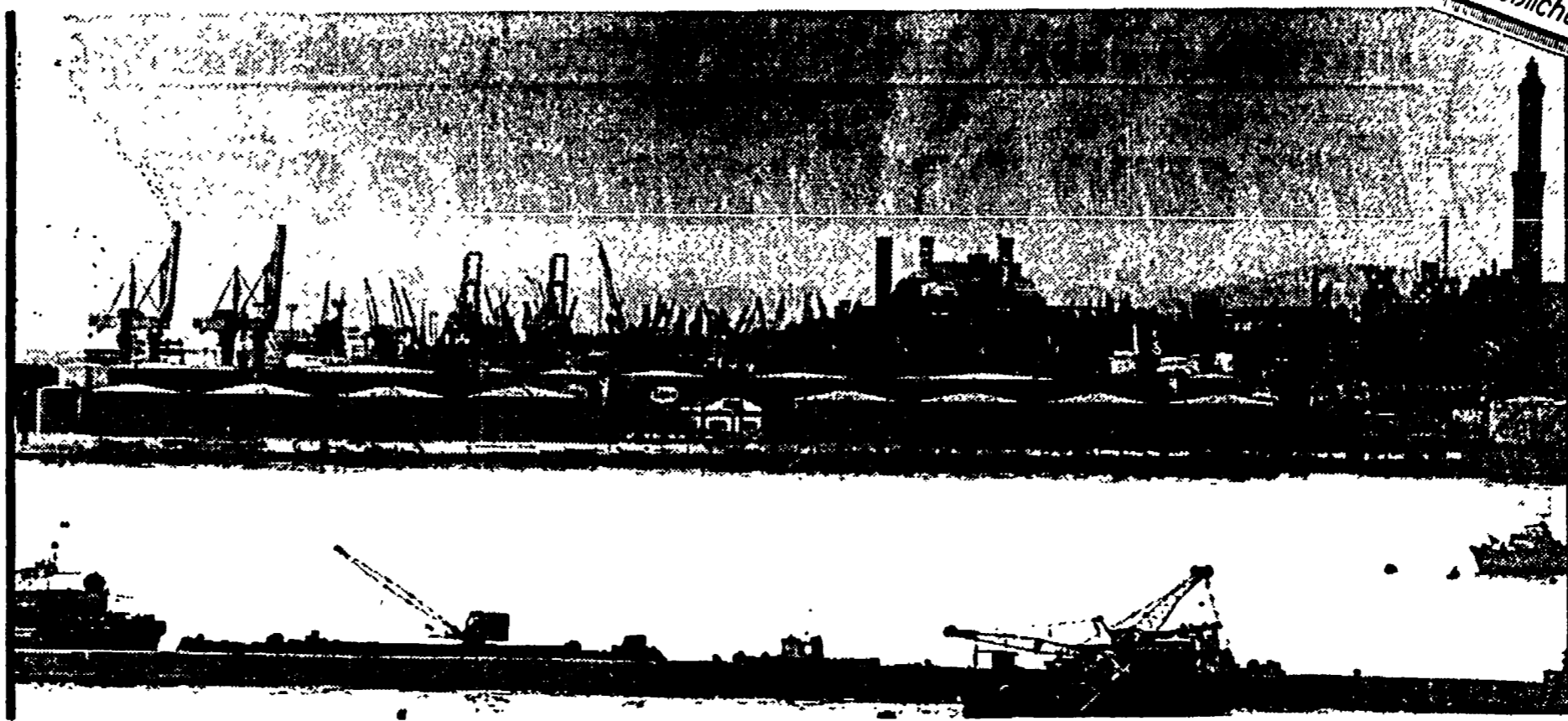
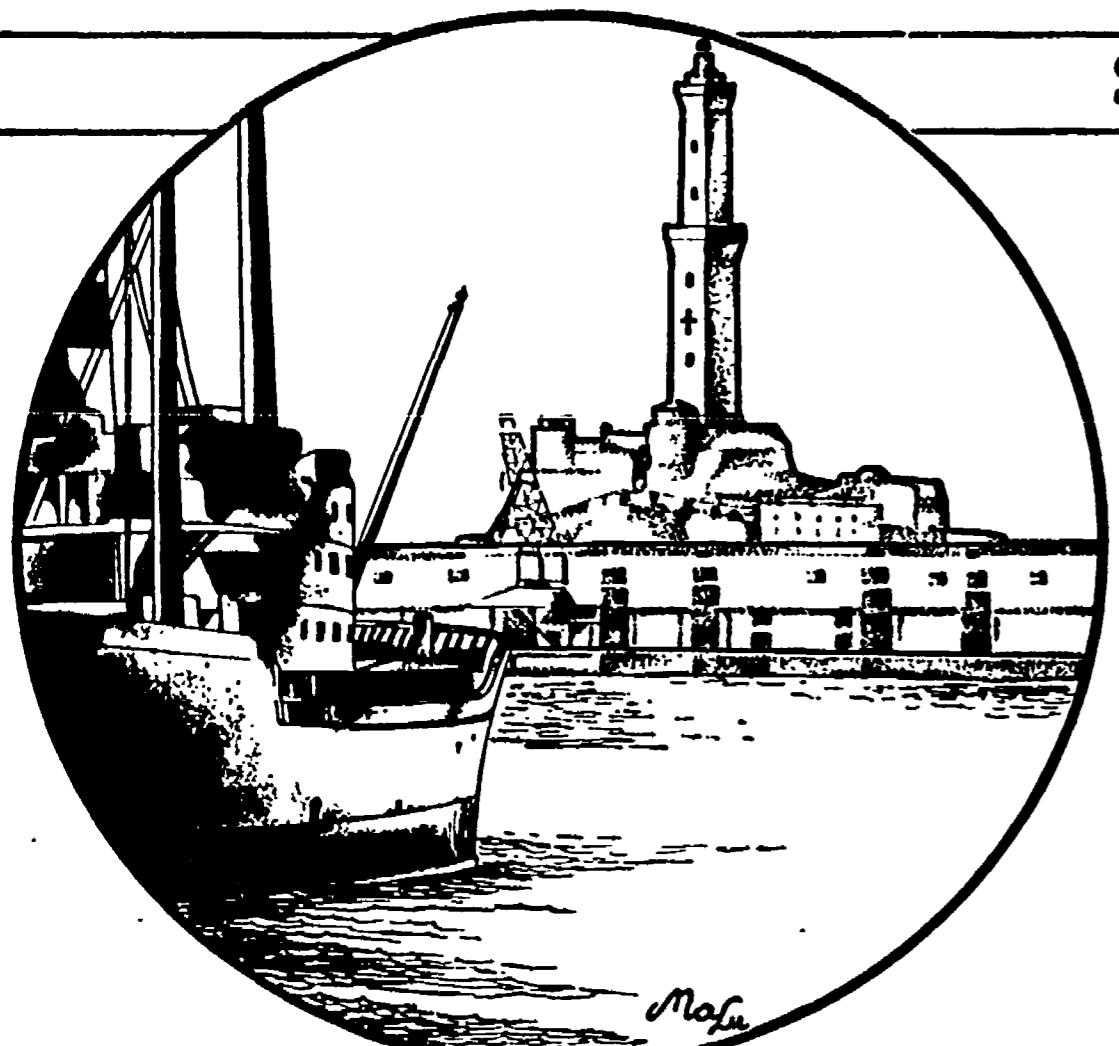


SPECIALE PORTO DI GENOVA

Ufficio
Promozione
e Pubbliche Relazioni



Tre anni fa, a scommettere sul futuro del porto di Genova erano rimasti veramente in pochi: le banchine deserte, la fuga dei traffici e degli armatori, la conflittualità permanente dovuta alla mancanza dei salari, il Consorzio stretto alla gola dai debiti a avvilito su se stesso, le cocenti battaglie in sede Fio degli investimenti per Voltri autorizzavano il più nero pessimismo. Oggi invece il saldo 1985 può vantare una crescita del movimento merci pari al 34%, la produttività individuale è aumentata del 40%, gli operatori svizzeri hanno dichiarato che a Genova si fanno meno scioperi persino rispetto al Nord Europa. In queste cifre non vi può essere alcun trionfalismo, perché il principale scalo italiano aveva toccato il fondo. Ma senza dubbio il processo di rinascita è cominciato bene e procede a marce forzate (anche se le difficoltà restano tante) secondo i modelli originali delineati da Roberto D'Alessandro nell'ormai celebre «Ibro blu» e appoggiati da tutte le forze economiche e sociali che contano, nel porto e nella città. In queste pagine abbiamo cercato di delineare un percorso, sia pur parziale, dentro il grande «laboratorio» dello scalo genovese.

Genova: bentornato, porto!

Il bilancio 1985 del porto di Genova, con una crescita globale del 7,1% dei traffici, è decisamente positivo. Lo scalo genovese conferma la tendenza che lo ha contraddistinto negli ultimi due anni con una ripresa delle attività, più sensibile che in altri porti italiani anche nell'ultimo anno. Evidentemente, oltre che gli effetti della ripresa dell'economia italiana e dei traffici marittimi, nel porto di Genova hanno contribuito — e in modo decisivo — a determinare questi risultati, il recupero immagine dello scalo genovese, l'impegno della nuova presidenza del Cap, lo sforzo notevole della Compagnia unica, il grande contributo di tutti i lavoratori portuali, consorziati e della Compagnia. Senza voler offuscare il notevole apporto progettuale del Cap, né sottovalutare un atteggiamento meno «diffidente» di una parte dell'utenza, va rilevato che un forte elemento di dinamismo è rappresentato dall'impegno del movimento operaio e delle sue organizzazioni, il sindacato e le Compagnie, che hanno fatto i conti con la sfida della crisi e della trasformazione.

La risposta ai mutamenti è forse venuta con ritardo, ma è stata netta e precisa: si è sviluppato un confronto stringente con il governo che ha portato al finanziamento di investi-

menti per importanti segmenti del sistema dei porti liguri tra cui il bacino di Voltri, recuperando in parte i vuoti dell'intervento pubblico nelle strutture portuali. La Compagnia ha progressivamente rivendicato e perseguito un nuovo ruolo di impresa affermando nei fatti la propria funzione non più di semplice erogatrice di manodopera, ma come fornitrice di un servizio a «costi chiusi e tempi certi». Sono state ridotte le squadre ed aumentate le rese, determinando attraverso un nuovo impegno dei lavoratori un forte incremento della produttività con una iniziativa nazionale del movimento sindacale sono stati conquistati strumenti come la legge per l'«Esodo», e, per la prima volta in porto, la cassa integrazione, che certo significano sacrifici per i lavoratori ma sono strumenti essenziali per gestire in modo non traumatico la riduzione dei livelli occupazionali.

In definitiva si può affermare che la sfida dell'innovazione e della trasformazione è stata raccolta e fatta propria dalle organizzazioni dei lavoratori, anche se il processo non è facile. Il Pci è impegnato perché questa scelta si affermi sempre più tra i lavoratori, si sviluppi ulteriormente sino a diventare irreversibile. Non ci nascondiamo che possono manifestarsi nuove resistenze anche di carattere corporativo.

GENOVA — Roberto D'Alessandro, 51 anni, sposato con tre figli, manager all'Italsider, alla Zanussi, alla Pirelli e infine al gruppo Fiat, è presidente del Consorzio Autonomo del Porto di Genova dal febbraio 1984. Sotto la sua guida il porto cambia profondamente. La struttura organizzativa vecchia di ottant'anni viene sostituita da una holding che coinvolge sia il capitale privato sia la Compagnia Unica Lavoratori Portuali, vengono istituite la nuova struttura dello scalo. Mentre lo Stato provvede a ripianare i debiti pregressi del Cap, il management interno viene rinnovato al 100%. Intanto si affermano nuovi metodi di gestione, tornano entusiasmi dimenticati, i lavoratori si accolgono consapevolmente grossi sacrifici.

Intervista a Roberto D'Alessandro

«Sulle orme di Colombo e Marco Polo»



PORTO DI GENOVA - Evoluzione dei traffici (in tonnellate)					
	1985	1984	% 85 su 84	1983	% 85 su 83
MERCI VARIE	1.140.000	948.723	+20,2	726.905	+ 56,8
CONTENITORI	3.000.000	2.800.276	+ 7,1	2.246.301	+ 33,5
TRAGHETTI	2.850.000	2.790.653	+ 2,5	2.584.825	+ 10,6
RINFUSE DA ELEV.	1.380.000	1.287.761	+ 7,2	684.773	+101,5
TOTALE	8.380.000	7.827.413	+ 7,1	6.242.804	+ 34,2
CONTENITORI IN TEU	325.000	296.000	+ 9,7	237.549	+ 27,0
OLI MINERALI	28.200.000	31.038.685	- 9,2	30.784.020	- 9,1

taggio per l'economia nazionale. Stiamo attrezzando Genova come scalo strategico per le navi giromondo della quarta generazione, cioè le grandi unità portacontenitori capaci oggi imbarcare anche quattromila «pezzi». Le loro rotte passano attraverso il Mediterraneo, che così sta conquistando una nuova centralità. E noi saremo in grado di prendere questi traffici: grandi compagnie come la Evergreen, la Sea Land e la U.S. Line che oggi scalano a Valencia, Algeras e a Fos, sono molto interessate ad operare su Genova. Del resto il loro mercato è qui, immediatamente alle nostre spalle: è la Fianura Padana, è il Centro Europa. Il nostro porto offre infrastrutture, mezzi e servizi; purtroppo però la flotta nazionale non è ancora in grado di soddisfare la richiesta

di collegamenti «feeder» (cabotaggio) con gli scali minori. Ed è un limite serio. Infine, la nuova Via della Seta: si prevede una autentica esplosione delle economie del Sud Est Asiatico. La Cina apre agli investimenti stranieri e ha in programma massicci acquisti di navi portacontenitori; inoltre la sua economia è complementare a quella europea. La possibilità di espansione del porto, attraverso il Canale di Suez sono enormi: se il Nord Europa ha costruito le sue fortune «scoprendo l'America» sulle rotte di Colombo, oggi si profila per noi la straordinaria occasione di riaprire la Via della Seta, sulle orme di Marco Polo.

E gli strumenti per raggiungere questi obiettivi? «I clienti esigono elevata qualità dei servizi, tempi certi di esecuzione delle operazioni portuali, banchine su-

Roeco e di Voltri. Progettazioni esecutive e lavori sono già avviati. A Ponte Romano sperimentiamo un sistema elettronico avveniristico e una organizzazione direzionale e operativa che supera radicalmente gli schemi del passato. Per Calata Sanità vogliamo sottolineare che gli investimenti, ben 75 miliardi, non costeranno una lira allo Stato. Infine giocherà un ruolo decisivo il piano triennale di formazione e riqualificazione professionale. Basterà tutto ciò? «No. Bisogna assolutamente risolvere il problema delle infrastrutture, altrimenti il progetto di rinascita rischia il fallimento proprio sulle strozziature esistenti al varo di uscita del porto, nei collegamenti fra città autostrade, nelle direttrici stradali e ferroviarie (soprattutto ferroviarie, direi) di penetrazione verso il Nord. L'Anas, le società autostradali, l'azienda Fs, la Regione, gli Enti Locali, tutti devono fare la loro parte: altrimenti il porto soffocherà. Sarà capace di ricevere grandi quantità di merce, ma non di farle uscire dal suo perimetro. Bisogna sia pure velate, espresse sul piano per il terminal Roeco? «I «distinguo» erano previsti, ma non credo che si impediscano di raggiungere gli obiettivi, del resto il piano è stato approvato all'unanimità dall'assemblea consorziale ed è già un miracolo. Sono convinto che la Culum e i privati collaboreranno. Il consorzio non ha preconcetti l'accesso di un po' verso gli altri: spazi, poteri di direzione e — perché no? — pacchetti azionari saranno di chi se li saprà guadagnare. Perché proprio lei ha proposto una nuova alleanza una vera e propria holding dei porti liguri? «Perché è riduttivo, persino un po' folle, che tre porti in un distretto come il nostro si presentino in concorrenza tra loro di fronte all'Europa e al mondo.

NOLARMA NOLEGGI & ARMAMENTO
Agenzia Marittima Gestione navi

NOLARMA DRY CARGO s.r.l.
Noleggio navi da carico secco

NOLARMA TANKERS s.r.l.
Noleggio navi cisterna Compra-vendita navi

via ETTORE VERNAZZA, 23
16121 GENOVA - Tel. 593.201 - 283.971 (16 linee)

COMPAGNIA PIETRO CHIESA
CALATA P. GIACCONE
GENOVA
TELEF. 26.11.88 - 26.28.93

PER LO SBARCO E L'IMBARCO DEI CARBONI MINERALI NEL PORTO DI GENOVA

Cassa di Risparmio di Genova e Imperia
fondata nel 1846

La prima banca della Liguria per raccolta e impieghi abilitata ad operare su tutto il territorio nazionale

130 sportelli operativi

La CASSA DI RISPARMIO DI GENOVA E IMPERIA mette a disposizione degli OPERATORI CON L'ESTERO un'ampia gamma di servizi per rispondere a tutte le esigenze connesse con le attività di IMPORT - EXPORT

- COPERTURA RISCHI DI CAMBIO
- ASSISTENZA PER L'ACCESSO AI FINANZIAMENTI AGEVOLATI E ALL'ASSICURAZIONE ALL'ESPORTAZIONE
- ASSISTENZA PER LA PARTECIPAZIONE A GARE D'APPALTO INTERNAZIONALI
- RICERCA CONTROPARTI COMMERCIALI
- BENESTARE IMPORT / EXPORT
- PAGAMENTI E INCASSI DA E PER L'ESTERO
- ANTICIPAZIONE IN LIRE O VALUTA
- SCONTO EFFETTI SULL'ESTERO
- APERCREDITO DOCUMENTARIE
- ANTICIPAZIONI SU MERCÌ
- FIDEJUSSIONI E GARANZIE

e ogni altra attività od operazione atta a favorire ed assistere gli operatori negli scambi con l'estero

Trasferimenti internazionali di valuta in tempo reale tramite collegamento S.W.I.F.T. Assegnazione plafond in valuta per viaggi di affari

4 UFFICI DI RAPPRESENTANZA ALL'ESTERO

FRANCOFORTE
Röschstr. 21
D - 6000 FRANKFURT/MAIN 1
Tel. (069) 669.2041
telex 412613 FGTV D

LONDRA
Wax Chandler's Hall - Gresham St
U.K. - LONDON E.C. 2V 7 AD
Tel. (00441) 6068225
telex 88529 FGTV G

PARIGI
8 Rue Royale
F - 75008 PARIS
Tel. (00331) 2962108
telex 240152 FIGEVO F

NEW YORK
375 Park Avenue
NEW YORK, N.Y. 10152
Tel. (001212) 4216010
telex 666491 FIGEVO U

Banche corrispondenti in tutto il mondo

DIREZIONE GENERALE
Via Cassa di Risparmio 15 - 16123 GENOVA - tel. (010) 20911 - telex 270089 CARRIG I - cable RISPARMIO GENOVA - SWIFT CRGEITGG

SEDE DI IMPERIA
Via Bero 2 - 18100 IMPERIA - tel. (0183) 272991 - telex 270384 CARRIG I - SWIFT CRGEITGGIMP

SEDE DI MILANO
Corso Vittorio Emanuele, angolo via Beccaria - 20122 MILANO - tel. (02) 865937 - telex 323874 CARRIG I - SWIFT CRGEITGGMIL

PARTECIPAZIONE ESTERE
BANKEIMUNION FRANKFURT AM MAIN AG Eschenheimer Anlage 23 - 6000 Frankfurt/M 1 (W Germany) tel. (004969) 550477 - telex 414206 BKUN D

Nostro servizio
GENOVA — Anche i rotocalchi patinati sono attratti dalla «rivoluzione» tecnologica in atto nei porti, e non esitano ad annunciare l'evento prossimo di scali interamente gestiti da cervellini elettronici centrali ed efficientissimi robot addetti allo scarico e carico di «contenitori», con la conseguente scomparsa dell'elemento umano dalle banchine.

Anche Genova ha un simile destino davanti? Lo abbiamo chiesto al professor Adalberto Vallega, direttore dell'Istituto di scienze geografiche dell'Università di Genova e autorevole studioso dell'economia marittima.

Non c'è dubbio che la rivoluzione tecnologica nei traffici marittimi proseguirà nei prossimi anni; non abbiamo nessun motivo per ritenere che si sia esaurita. Anzi, approssimandosi il momento in cui gli americani ammortizzeranno le navi costruite negli anni 70, potrebbe verificarsi a breve scadenza un altro vero e proprio «salto». Tuttavia bisogna evitare su questo delicato e complesso argomento i luoghi comuni, che purtroppo non mancano.

A che cosa si riferisce? Per esempio, anche se è evi-

Il futuro è qui non fa solo «bip»

dente la tendenza irreversibile alla diminuzione dei traffici convenzionali a causa dei processi di «unitizzazione» della merce (uso di «contenitori» e altri tipi di contenitori), le «rinfuse» costituiranno ancora per un bel pezzo un comparto importante dell'attività dei porti. Genova farebbe bene ad avere un occhio di riguardo per questi traffici, per diversi motivi: la popolazione di queste merci offre più valore aggiunto per unità di peso, e impiega più manodopera. La Compagnia Unica ha una tradizione di professionalità elevatissima in questo campo. Una politica di mantenimento di questi traffici — del resto indicata nei progetti di D'Alessandro — è produttiva in termini di reddito e di occupazione.

Dunque l'elemento umano non scomparirà mai presto? Aggiungo che agli uomini bisogna sempre prestare maggiore attenzione anche come «oggetto» di traffico marittimo. Nes-

suono prevedeva qualche anno fa il «boom» conosciuto dalle attività di crociera. Genova anche in questo campo ha una tradizione altissima, di primo porto passeggeri italiano. Una politica attenta e un'offerta portuale sia per le navi traghetti che per quelle da crociera procura molto valore aggiunto e richiede manodopera.

Tuttavia la sfida dei «contenitori» rimane essenziale. Su questo, naturalmente non c'è dubbio. Mi lasci aggiungere però una considerazione che a mio avviso meriterebbe di essere approfondita. Per Genova e la Liguria potrebbe essere proficuo esplorare un nuovo mercato relativo ai «carichi eccezionali». La Liguria è la regione litoranea più avanzata in termini di capacità impiantistiche. Sia in porto che fuori esistono maestranze molto qualificate in ciò che gli americani chiamano «problem solving», cioè la capacità di dare risposte veloci e adeguate a problemi

Ma una cosa vogliamo dire con chiarezza: queste resistenze e il ritorno a logiche del passato troveranno sempre meno spazio quanto più tutti i lavoratori e la Compagnia saranno messi in grado di svolgere sino in fondo quel ruolo imprenditoriale che rivendicano.

Il rilancio dello scalo genovese non configura per Genova un ruolo contrapposto a quello degli altri porti vicini, non punta al recupero di traffici perduti da altri, ma ad una acquisizione di nuovi traffici: può diventare un contributo al rilancio di tutta la portualità e l'economia marittima italiana.

Abbiamo ripetuto più volte che tale rilancio trova in una nuova strategia del porto un punto decisivo ma non esauriente. Devono maturare anche altre condizioni. Occorrono interventi decisivi per il rinnovamento e lo sviluppo della flotta nazionale, che invece continua a perdere ruolo persino nel trasporto di merci italiane. In particolare appare davvero scandaloso il continuo slittamento della approvazione della legge «Bastardini» benedire con chiarezza che un mancato risanamento e rilancio della flotta pubblica non potrà non avere conseguenze negative su tutto il comparto marittimo-portuale nazionale.

Progettazioni esecutive e lavori sono già avviati. A Ponte Romano sperimentiamo un sistema elettronico avveniristico e una organizzazione direzionale e operativa che supera radicalmente gli schemi del passato. Per Calata Sanità vogliamo sottolineare che gli investimenti, ben 75 miliardi, non costeranno una lira allo Stato. Infine giocherà un ruolo decisivo il piano triennale di formazione e riqualificazione professionale. Basterà tutto ciò? «No. Bisogna assolutamente risolvere il problema delle infrastrutture, altrimenti il progetto di rinascita rischia il fallimento proprio sulle strozziature esistenti al varo di uscita del porto, nei collegamenti fra città autostrade, nelle direttrici stradali e ferroviarie (soprattutto ferroviarie, direi) di penetrazione verso il Nord. L'Anas, le società autostradali, l'azienda Fs, la Regione, gli Enti Locali, tutti devono fare la loro parte: altrimenti il porto soffocherà. Sarà capace di ricevere grandi quantità di merce, ma non di farle uscire dal suo perimetro. Bisogna sia pure velate, espresse sul piano per il terminal Roeco? «I «distinguo» erano previsti, ma non credo che si impediscano di raggiungere gli obiettivi, del resto il piano è stato approvato all'unanimità dall'assemblea consorziale ed è già un miracolo. Sono convinto che la Culum e i privati collaboreranno. Il consorzio non ha preconcetti l'accesso di un po' verso gli altri: spazi, poteri di direzione e — perché no? — pacchetti azionari saranno di chi se li saprà guadagnare. Perché proprio lei ha proposto una nuova alleanza una vera e propria holding dei porti liguri? «Perché è riduttivo, persino un po' folle, che tre porti in un distretto come il nostro si presentino in concorrenza tra loro di fronte all'Europa e al mondo.

Pierluigi Ghiggini

Pensa di sì. Ha ragione D'Alessandro a guardare ai nuovi mercati orientali, al di là del canale di Suez, organizzando attraverso Genova un flusso di merci in partenza per quei mercati oltre che in arrivo.

In conclusione, lei è ottimista o pessimista sul futuro del porto genovese? Il piano di rilancio ha dato risultati lusinghieri. Ma naturalmente va completato. Finora sono state scelte le nuove impalcature dei modelli gestionali: esse vanno attuate e sperimentate. Il secondo punto cruciale sono le infrastrutture, riassumibili nel problema dell'accessibilità del porto. Grande problema è il sistema di centri multimodali, o «interporti», in parte esistente e in parte previsto dal piano dei trasporti. Finora forse questi temi sono stati sottovalutati. Se saranno assicurati gli investimenti necessari, il prossimo decennio potrebbe rivedere da parte di Genova la riconquista di un antico primato nel Mediterraneo.

Ma esiste ancora qualche chance?

Alberto Leiss