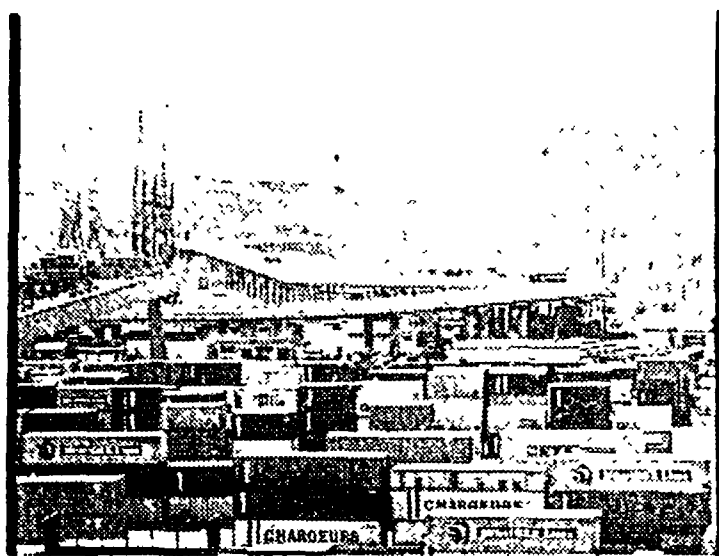


Intervista a Fabio Capocaccia, direttore generale della SpA che tirerà le fila

Era uno scalo antico e stanco Diventa una potente holding

GENOVA — L'ultima nata si chiama Terminal Containers SpA: l'hanno tenuta a battesimo giovedì scorso Roberto D'Alessandro per la CAP, Faride Battini per la Compagnia Unica e Nicola Costa per gli operatori riuniti nel Gto. E la società di «secondo livello» incaricata di gestire il terminal Ronco-Libia, sperimentando una organizzazione tecnologica e del lavoro profondamente innovativa. Le altre società funzionanti, tutte a capitale misto, sono in «aeroporto di Genova», la «Porto Petroli», la «Centro Smistamento Merce», la «Telematica» e la «Riparazioni Navali». In aprile saranno costituite la «Rinfuse e Mercè Varie», la «Servizi Ecologici e la Manutenzioni». Queste società corrispondono ad altrettanti settori del porto: operativi o di servizio, tradizionali o assolutamente nuovi. Col tempo si aggiungeranno i terminali Calata Sanità e Voltri, le SpA «Punto Franco», Porto Storico e della Stazione Marittima.

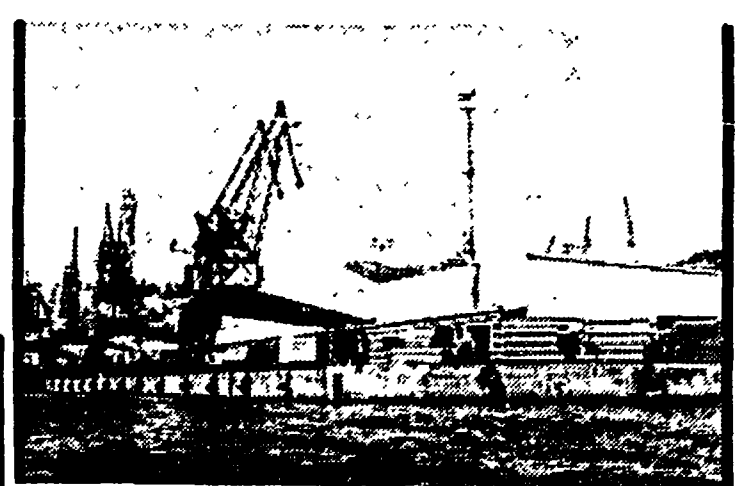
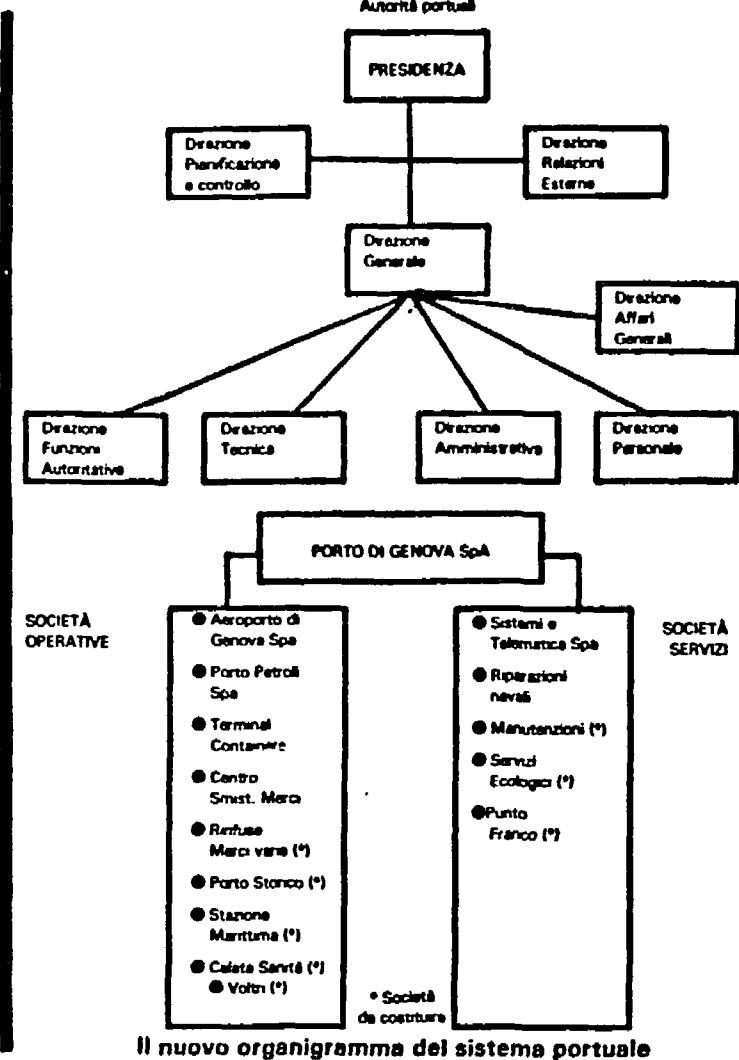
Il più importante scalo italiano, insomma, diventa una holding: al vertice della piramide resta il Consorzio come «autorità» portuale, titolare della pianificazione e delle maggiori attività. Ma le fila delle società di secondo livello sono tirate da una azienda-madre, la «Porto di Genova SpA» nella quale i



rappresentanti del Cap, degli utenti, della Culmv, della Fiise e delle cooperative si siedono ogni settimana al tavolo del consiglio di amministrazione e costruiscono il difficile, affascinante mosaico del porto del futuro. «L'obiettivo — afferma il direttore generale della SpA, Fabio Capocaccia — è trasformare il porto in una impresa efficiente. In grado di competere su un mercato internazionale che non ammette distinzioni o rilasciamenti».

La «Porto di Genova» è stata costituita appena un anno fa, ma ormai «già» a pieno regime: «Abbiamo realizzato la struttura — afferma il suo direttore — in un clima di forte motivazione di tutte le parti in gioco. E continueremo a lavorare con grande lena».

«Vogliamo operare con aggressive strategie di marketing e a questo proposito abbiamo elaborato progetti finalizzati per diversi Paesi. Con l'Unione Sovietica, ad esempio — annuncia Capocaccia — stiamo stringendo rapporti di collaborazione in vista di un accordo sui traffici commerciali, le tecnologie avanzate (telematica) e le riparazioni navali. L'Urss appare interessata a Genova come base di riparazioni per la sua flotta mercantile operante nel Mediterraneo. Il marketing, naturalmente,



È un computer il «gancio» del duemila

GENOVA — L'obiettivo è quello del portuale che sostituisce il tradizionale «gancio» col computer. Non è fantascienza: a Rotterdam, nell'ultimo e più moderno terminal container gli operatori alle gru hanno, in cabina, accanto ai comandi per il sollevamento e lo spostamento del container un terminale elettronico dal quale ricevono ed al quale danno immediatamente informazioni sull'operazione appena compiuta. Persino i portuali che lavorano con un semplice carrello a forcella dispongono di un sistema a raggi infrarossi per collegarsi al

clietà operativa del Cap in questo settore — non solo per adeguarsi a chi è più avanti di noi ma, se possibile, per andare più avanti, fornire una rete di comunicazione elettronica integrata con altre, come quella delle dogane e delle ferrovie, e in grado di fornire servizi e notizie in tempo reale a chi si avvale dei servizi portuali, armatori, spedizionieri, autotrasportatori».

Oggi il traffico portuale è accompagnato da un turbinio di fogli di carta che viaggiano da un ufficio all'altro con risultati facilmente prevedibili. La fatturazione del servizio, pur effettuata utilizzando il grosso centro di calcolo del Cap, arriva, quando va bene, due mesi dopo. Se ci fosse un sistema telematico funzionante la fatturazione sarebbe istantanea, con recupero di tempo e di denaro.

Collegando tutte le operazioni con un terminale sarebbe possibile, indicando all'utente informarsi sull'esatta situazione di una nave e di una partita di merci. Ne più e meno di come fanno le agenzie di viaggio con gli attuali collegamenti per le compagnie aeree.

La società «Sistemi e telematica» porto di Genova è attiva da quattro mesi. «Entro giugno — dice Sartirana — il nostro sistema sarà particolarmente preciso nella rete portuale precisando tempi e dimensioni degli investimenti necessari. Indicando gli standard. Entro l'anno dovremo realizzare la rete di «posta elettronica» fra le singole società del Cap e rifare l'automazione al livello Libia-Ronco. Entro il prossimo anno dovremo aver predisposto lo studio per il sistema telematico al terminal container di Calata Sanità offrendo anche la possibilità di accedere alle banche dati sul traffico».

La scelta telematica, obbligata per il porto, è un punto di riferimento importante per tutta la città, dove esistono reti di grandi aziende (come l'Enisag e l'Ansaldo), strutture internazionali come il World Trade Center e stanno sorgendo nuovi complessi come i centri commerciali di San Benigno e di Corte Lambroschini nei quali le comunicazioni elettroniche sono risorse indispensabili.

Il pericolo, reale, è che questi sistemi, con i loro collegamenti con le banche dati non riescano a collocare fra di loro e si corra il rischio che Palazzo San Giorgio (partito con New York e non riesce a farlo con piazza Panchi, venti metri dall'altra parte della strada).

L'ipotesi sulla quale stanno lavorando al Cap è quella di una «spina dorsale» in fibra ottica che corra dalla Foce a Voltri alla quale si possano collegare perpendicolarmente le altre reti pubbliche e private e forniscano dati a tutti gli utenti. Un villaggio elettronico per lavorare meglio e arrivare prima, qualità essenziale di un servizio, non solo portuale.

Paolo Saletti

SAGA TRAVEL s.r.l.
Compagnia Viaggi - Turismo - Crociere
Biglietteria aerea - Ferroviaria - W.L. - Marittima
PER TUTTO IL MONDO
Genova - Via delle Casacchie 10 - Tel. 010/566958-566959

RIMORCHIATORI RIUNITI S.P.A.
GENOVA (Italy)
Via PONTE REALE, 2
Telegrammi «RIMORCHI»
Telefoni: 280.641 - 252.068
252.300
Telex 271.486

- RIMORCHI PORTUALI D'ALTO MARE
- SALVATAGGI
- ASSISTENZA ATTIVITA' OFF-SHORE

Interporto di Parma
UNA STRUTTURA OPERATIVA RICONOSCIUTA DALLE FERROVIE DELLO STATO COME CENTRO INTERMODALE DI RUOLO INTERNAZIONALE PROIETTATO VERSO I PAESI DEL NORD E NORD EST EUROPA, IN ATTIVITÀ NEL 1986.
Localizzazione strategica direttamente collegata con le più importanti autostrade e linee ferroviarie italiane. Terminal ferroviario aperto al traffico container. Servizi integrati di intermodalità, doganali, terziari, amministrativi, ausiliari e collegamenti IN VENDITA AREE PER INSEDIAMENTI DI MAGAZZINI E DEPOSITI PRIVATI.
CENTRO PADANO INTERSCAMBIO MERCI S.p.a.
8 go del Parmigiano, 8 43100 Parma
Tel. 0521. 24909/34504/33973

Super terminal: il container è servito

GENOVA — Si punta a un movimento containers pari a un milione di «pezzi» nel 1989. Ma già alla fine del prossimo anno il porto di Genova potrà movimentare 600 mila Teu. Genova punta dunque a recuperare nel breve periodo la leadership italiana dei traffici «ricchi» e tecnologicamente avanzati. Al centro dell'ambizioso progetto ci sono tre terminali containers: CALATA SANITÀ, RONCO-LIBIA e VOLTRI. Vediamone ora alcuni dati tecnici.

CALATA SANITÀ — Sarà gestito da una società mista con la partecipazione di Finmare (gruppo Iri) che, in cambio del trattamento di miglior favore, assicurerà traffici pari a 180 mila containers/anno. Il movimento complessivo previsto è di 200 mila Teu, con entrata in funzione nel dicembre '87. Interamente automatizzato, con gestione computerizzata. Calata Sanità disporrà di una banchina operativa di 440 metri lineari e di un'area di 165 mila metri quadrati, di cui 90 mila esistenti e ricavati da demolizioni e 75 mila ricavati invece da riempimenti. Sarà il primo terminal in Italia in grado di ricevere portacontainers della quarta

generazione con capacità di carico sino a 4.500 contenitori.

I lavori sono in corso: per banchinamenti, riempimenti e dragaggi sono stati spesi circa 15 miliardi a valore attuale, mentre altri 75 saranno investiti per completare l'opera con ulteriori demolizioni, viadotti, un capannone di 9000 metri fabbricati servizi, 3 gru portali e 7 gru trasterainers. L'opera non costerà una lira allo Stato: viene realizzata con il sistema «suppliers credit», cioè con prefinanziamento reperito dal fornitore e rimborsato attraverso i canoni annui introitati dal Consorzio.

RONCO-LIBIA — Il piano di ristrutturazione di questo terminal (piano approvato di recente dall'assemblea del Cap) pone l'obiettivo di realizzare nel 1987 un movimento di 400 mila containers/anno, per una capacità complessiva di 430 mila. Sono previsti 56 miliardi di investimenti. Il terminal sarà gestito in concessione da una SpA, costituita ufficialmente il 7 marzo, controllata dal Consorzio ma con una forte partecipazione (il 24,5% ciascuno) della Compagnia

unici lavoratori portuali e dal Genoa terminal operator SpA che riunisce armatori, agenti e operatori marittimi. Nel 1989 il terminal occuperà 600 persone, con una resa complessiva di 431 pezzi/uomo/anno. Rispetto alla situazione attuale i volumi aumenteranno del 53,3%, gli organici del 6,7%, la produttività del 43,7%. Già alla fine dell'anno corrente però gli organici medi saranno di 740 persone, con un miglioramento della produttività pari al 23,9%. L'organizzazione del lavoro, sperimentale, è assolutamente innovativa: scoppia la «chiavata» per nave, ma l'organico viene determinato per periodi più o meno lunghi, sulla base di unità modulari composte sempre dagli stessi uomini.

VOLTRI — Ha ottenuto un finanziamento di 160 miliardi con il Fio '85. La prima tranche sarà operativa nel gennaio 1989 (con un anno di anticipo sulle previsioni) e potrà ricevere 320 mila containers. L'investimento complessivo sarà di 289 miliardi. Il coordinamento e la direzione lavori sono stati affidati ad una società di ingegneria appositamente costituita da Italmobiliare, Fiat Engineering, Bonifica e SpA. A «fine corsa» l'intero bacino di Voltri rappresenterà un vero e proprio raddoppio del porto di Genova.

**Riparazioni navali
Presto, bene
e che costi meno**

crisi del mercato internazionale, la perdita di competitività rispetto a Taiwan o alla Corea, ma anche i ritardi accumulati dal settore sul fronte tecnologico e dell'organizzazione del lavoro, hanno concorso a determinare una crisi grave, caratterizzata dalla scomparsa di imprese, licenziamenti e cassa integrazione, dalle pesanti

non convinti che la ripresa sia possibile, con una accorta politica di marketing e di offerta ai Paesi e agli armatori che scalano su Genova.

Naturalmente bisogna diventare competitivi sul fronte dei costi e dei tempi di esecuzione dei lavori. Questo è il compito della nuova SpA: ri-mediare al frazionamento delle attività, favorire la rapida evoluzione delle compagnie «verso forme imprenditoriali dinamiche ed efficienti», ristrutturare i bacini e utilizzare meglio gli spazi, realizzare indagini di mercato, continui aggiornamenti tecnologici, azioni promozionali e commerciali per attirare nuove commesse, sono alcuni dei difficili, ma non impossibili compiti cui si appresta la Rina.

La tua casa con la forza di un mutuo

Colloquio con Gianni Dagnino, presidente della «Cassa» di Genova e Imperia

Credito, un buon ricostituente E per le imprese c'è un'idea...

GENOVA — Genova dal declino allo sviluppo. Genova è il suo porto come preziosa risorsa nazionale, il ruolo delle istituzioni finanziarie nelle profonde trasformazioni in atto sono i temi affrontati in questa intervista dall'avv. Gianni Dagnino, presidente della Cassa di Risparmio di Genova e Imperia.

Avv. Dagnino, la carica da lei ricoperta rappresenta un osservatorio privilegiato di analisi della vita economica della nostra città. Qual è la sua opinione sul problema al momento attuale e, soprattutto, in prospettiva futura?

«Ritengo che il porto di Genova sia sempre stato uno specchio fedele della città, mostrandone di volta in volta, nel corso della storia, il successo e le tensioni, la gloria e la decadenza. Nel bene e nel male quindi il porto rappresenta un ruolo fondamentale intorno al quale ruota gran parte dell'economia cittadina. Non si possono pertanto che cogliere con soddisfazione gli importanti segnali di ripresa che, seppure in embrione, hanno caratterizzato l'attività dello scalo nell'anno appena concluso. Penso dunque che, al di là delle cifre di consuntivo, l'aspetto più importante sia racchiuso proprio in questa inversione di tendenza che, in un clima di ritrovata cooperazione, induce ad incoraggiati considerazioni di prospettiva».

Il rilancio del porto di Genova deve essere visto solo come fatto locale o, a suo giudizio, può avere implicazioni più am-

pie a livello nazionale e internazionale? «Un rilancio del porto di Genova rappresenta innanzitutto il riattivarsi di un volano insostituibile per l'economia cittadina, ma i riflessi di tale ripresa vanno ben al di là dell'ambito strettamente locale. È evidente infatti l'importanza per l'economia nazionale della ricostituzione del terzo polo del triangolo industriale, naturale via d'accesso e di sbocco per gran parte del nostro interscambio internazionale. Non dimentichiamo inoltre che la posizione del nostro porto risulta anche ideale punto di passaggio da e per il Nord Europa, per i traffici con il Nord Africa e per le merci in transito attraverso il canale di Suez. Non credo pertanto sia esagerato parlare in prospettiva di un porto di Genova nuovamente punto di riferimento non solo per l'industria del nostro Paese ma anche per l'apparato produttivo dell'intera Comunità europea».

Progetti portuali e risorse finanziarie: può illustrare la posizione dell'Istituto da lei presieduto?

«I progetti attualmente in cantiere, di elevato livello qualitativo e quantitativo, sono certamente destinati a produrre modifiche strutturali nell'attività portuale. Parallelemente a tali progetti è infatti in atto un ampio processo di ricollocazione produttiva che interessa, in un'ottica più ampia, tutto il sistema portuale ligure, che ancora una volta

Istituto di Credito Fondiario della Liguria
Sezione Opere Pubbliche

- OPERAZIONI DI CREDITO FONDIARIO ED EDILIZIO
- MUTUI «PRIMA CASA»
- FINANZIAMENTI DI OPERE PUBBLICHE E IMPIANTI DI PUBBLICA UTILITÀ

SEDE: GENOVA - VIA G. D'ANNUNZIO, 83 - TEL. 58.95.93