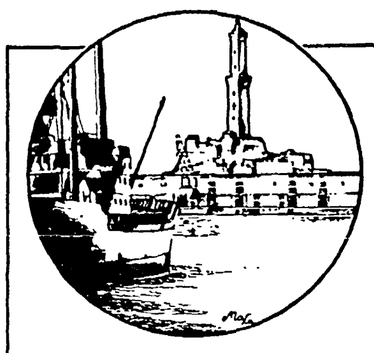


Batini, console della Culmv, spiega le novità

Il portuale sa cambiare Ecco la nuova Compagnia

GENOVA — La telematica irrompe nel porto ed è, praticamente, un mondo che cambia, sistemi tecnici che si modificano con l'introduzione di mezzi sempre più sofisticati, i servizi dell'organizzazione del lavoro che si rinnovano: modulistiche, programmazione, direzione... Come affronta tutto questo la Compagnia unica lavoratori merci varie (Culmv)? Sotto il profilo istituzionale partecipando a tutte le nuove società del nuovo porto; contemporaneamente, rinnovando radicalmente il proprio assetto e le proprie caratteristiche.

Un esempio, tanto per incominciare? La «riconversione» professionale, che richiede corsi di formazione altamente qualificati. «*Siamo impegnati* — spiega il console Paride Batini — *in un progetto di largo respiro, da collegare a stanziamenti comunitari, statali e regionali; abbiamo già concluso un ciclo che ha interessato complessivamente circa 500 lavoratori tra quadri tecnici intermedi, stivatori, guidatori di mezzi meccanici, coordinatori tecnici e così via; i corsi si sono articolati su una preparazione di base di grande livello e su didattiche specifiche, con l'obiettivo di fornire alla Compagnia gli strumenti per partecipare a pieno titolo alla guida del processo di trasformazione in atto. Il programma di formazione, tra l'altro, viene discusso capillarmente: stiamo organizzando riunioni che coinvolgeranno per gruppi tutti i 3720 soci della Culmv*».

Più in generale, aggiunge Batini, questa fase di trasformazione viene affrontata con la consapevolezza dell'importanza che la questione dei servizi presenta: «*Ci consideriamo un'impresa dinamica e propulsiva, che con grinta mira al recupero dei traffici e ad un rilancio del porto di Genova commisurato alle sue effettive potenzialità, alla sua reale caratura di scalo di importanza mondiale. Con grinta e anche con umiltà, perché vogliamo studiare attentamente la situazione. Ma alla fine sappiamo di poter fornire costi "chiusi" e tempi certi agli utenti: ciò che conta per la credibilità delle operazioni. È doppiamente significativo che alla base di questa imprenditorialità aggressiva ci sia la formula dell'autogestione operaia, quella che ci rende protagonisti*».

È comunque già possibile un bilancio delle cose fatte, dei passi avanti già compiuti, ed è un bilancio confortante e positivo: «*Se ripresa c'è stata, e c'è stata* — spiega Batini — con un aumento di produttività che ha toccato il 40 per cento, ciò è avvenuto grazie, soprattutto, al ruolo svolto dai lavoratori, ai loro sacrifici; perché per il resto, fino ad ora, di fatti concreti e nuovi nella trasformazione delle strutture portuali non se ne possono registrare poi molti; anche per questo la disponibilità ulteriore che i lavoratori metteranno in campo dovrà essere finalizzata al recupero dei livelli occupazionali; intanto è bene ribadire che, a sostegno del nuovo corso impresso da D'Alessandro, noi abbiamo contribuito in misura importante a legittimare la nuova immagine del porto di Genova*».

Il discorso dei livelli occupazionali merita un approfondimento: «*Per il 1986* — spiega il console — *è tutto fermo: ci sono ancora 419 persone interessate all'esodo e che, in forza di decreto, andranno via senza essere rimpiazzati; per il biennio successivo '87/88, invece, ulteriori esodi potranno essere contrattati, non sulla base di dati ragionieristici, ma tenendo conto delle squadre, delle rese, di tempi e ritmi, dell'ambiente e della produttività; e le nuove piante organiche dovrebbero consentire per allora l'assunzione e l'inserimento di un certo numero di giovani*».

Ma, all'atto pratico, come si lavorerà nel porto nuovo? «*La realtà è* — dice Batini — *che coesistono, e coesisteranno, il massimo dell'innovazione tecnologica, e il massimo dell'arretratezza legata ai sistemi di lavoro del ricco traffico convenzionale; voce quest'ultima che resta importantissima nell'economia di qualsiasi porto. Una coesistenza del genere si affronta con quella flessibilità e quella polivalenza che sono il carattere distintivo e qualificante della nostra professionalità. Per quanto, infatti, possa essere spinta e portata avanti l'industrializzazione del sistema, il porto non potrà mai essere trasformato in catena di montaggio: le varianti, come gli alti e bassi del flusso di traffico, sono insopprimibili. L'ingegneria mercantile, la robotizzazione, l'inserimento delle nuove tecnologie sono importanti e indispensabili, ma l'elemento umano, il lavoro fisico del portuale non potrà essere cancellato e sostituito integralmente. Ancora oggi una squadra di lavoratori, per guadagnare la giornata, deve sbarcare, impiegando sforzo fisico, almeno 120, 130 tonnellate di sacchi da 60-70 chili l'uno, oppure 70-80 tonnellate di collettame; oppure 100 tonnellate di merci congelate in pezzi da 40-50 chili ciascuno, da prelevare in stive a 25 gradi sotto zero. La macchina per fare una imbragatura di merci del genere, fuori container, non è stata ancora inventata*».

Rossella Michienzi

Cooperative più forti nei settori emergenti

La Lega cooperative della Liguria partecipa direttamentealla vasta operazione di rilancio del porto.

Una finanziaria costituita dalle tre centrali cooperative (e di cui la Lega controlla il 50% delle azioni) detiene il 15%, pari a 15 milioni, del capitale del Porto di Genova SpA, l'azienda mista cui sono assegnate le funzioni strategiche.

La cooperazione è inoltre presente nella società di Telematica, con 25 milioni di capitale versato, mentre la Lega — attraverso Sofincoop — partecipa alla società Riparazioni Navali con 100 milioni, pari a una quota del 9,6%. La Coop Santa Barbara (prevenzione incendi) fa parte della SpA Porto Petroli.

Al presidente regionale Silvano Bozzo chiediamo come è maturata all'interno della Lega, la decisione di assumere impegni di così vasta portata.

«L'idea è maturata fra il 1982 e il 1983, quando la crisi si è manifestata nel modo più acuto — afferma Bozzo —. Allora comprendemmo che la cooperazione non poteva rimanere estranea ai processi reali, e neppure sottrarsi ai nuovi compiti e anche ai rischi che situazione imponeva. Ci fu una discussione molto serrata al nostro interno, con punti di vista diversi fra chi temeva che non avessimo ancora maturato appieno le condizioni strutturali, economiche, finanziarie, di cultura manageriale necessarie e chi invece riteneva che la cooperazione dovesse cogliere una grande opportunità e concorrere almeno a livello progettuale, al pari degli altri, per poi dimensionare le azioni imprenditoriali alle proprie capacità economiche. Questa linea prevalse portando fra l'altro alla costituzione della finanziaria Sofincoop e al consorzio di Garanzia Cooperfidi (che è una struttura unitaria delle tre centrali). Una strategia che fu definita nel convegno del 1983 su "Crisi economica e processi di reindustrializzazione" e ampliata nella recente conferenza di organizzazione dedicata a come "Creare impresa e lavoro"».

Che significato assume la vostra partecipazione alla società di riparazioni navali?

«È questo un settore di forte crisi — risponde Bozzo — dove due antiche Compagnie, la Carenanti e la Ramo industriali si propongono — dopo aver aderito alla Lega — di evolvere gradualmente verso la fornitura non solo di manodopera specializzata ma anche di servizi compiuti. Ciò sarà possibile solo realizzando una impresa organizzata, efficiente, capace di misurarsi sul mercato. Ed è il nostro obiettivo».

Quali sono gli altri progetti?

«Probabilmente il movimento cooperativo entrerà in altre società portuali, come la Manutenzioni e la Servizi Ecologici. Inoltre non dimentichiamo che il Consorzio Cpl è nella New Port, la società promossa da Gardella che ha presentato un progetto di recupero del porto antico con la realizzazione di strutture turistico-commerciali. Grazie all'abbattimento della barriera doganale, il vecchio porto sarà finalmente aperto al centro storico, per il cui risanamento la cooperazione è massicciamente impegnata sia in proprio sia in associazione con imprenditori privati. Da qui emerge il ruolo per certi versi insostituibile del nostro movimento per realizzare una integrazione tra porto storico e città storica.

C'è un cliente «d'oro» è la flotta dell'Urss

La flotta sovietica è oggi il miglior cliente del porto di Genova: ogni anno arrivano e partono ben 500 navi che battono la bandiera dell'Urss. La società Dolphin, agente generale per l'Italia, è attivissima sul fronte della crescita dei traffici con l'Unione Sovietica; ha aperto uffici a Milano e a Mosca, e proprio di recente ha inaugurato una nuova linea con il Canada. È persino superfluo sottolineare l'interesse con cui alla Dolphin guardano alla missione di Roberto D'Alessandro a Mosca e a Odessa, cominciata il 17 marzo.

I dirigenti dell'agenzia non nascondono la loro soddisfazione per il trattamento che ottengono a Genova e per come procede il piano di risanamento. «*Siamo soddisfatti* — affermano — *dei servizi offerti. Le tariffe accordateci dal Consorzio e dalla Compagnia Unica dimostrano la considerazione in cui è tenuta la flotta sovietica e la volontà di sviluppare l'export, anche in vista della realizzazione del tubificio Italimpianti a Volskij. Guardiamo con fiducia ai piani di Roberto D'Alessandro, ai nuovi terminal containers e soprattutto al nuovo porto di Voltri che dovrebbe favorire un ulteriore aumento degli scambi con tutto il mondo. Per quanto riguarda l'Unione Sovietica, le possibilità di incrementare i traffici sono grandi: il viaggio del presidente a Mosca va senz'altro in questa direzione*».

Sostegno a D'Alessandro, ma con cautela viene dal Gto (Genoa terminal operator) la società di armatori privati, Finmare spedizionieri, agenti marittimi che ha recentemente aderito, con una decisione sofferta alla Spa di Ponte Ronco.

Il nuovo presidente del Gto, Aldo Grimaldi afferma: «*Nutriamo timori che la Spa non sappia conseguire i risultati fissati. La Compagnia Unica deve cambiare molto, deve mostrarsi flessibile ed elastica, altrimenti la situazione in porto non cambierà di una virgola* — aggiunge — *la nostra presenza è indispensbile per rivedere, dall'interno, le eventuali anomalie. È comunque partecipare attivamente alla vita del porto significa finalmente sanare il divorzio fra la città e le banchine*».

Più ottimistica è l'opinione di Giulio Batistelli, presidente dell'Associazione spedizionieri: «*L'esperienza della "Centro smistamento e consolidamento merci Spa", in atto da alcuni mesi, sta dimostrando sul piano operativo che i privati, il Cap e la Culmv hanno trovato una strada di collaborazione e integrazione reciproca che sta producendo un servizio efficiente, con risultati commerciali incoraggianti* — sostiene Batistelli — *La società Terminal contenitori rappresenterà un test definitivo sulle reali volontà e capacità di ciascun soggetto. Perché l'esperimento riesca, la Società dovrà poter agire secondo logiche di comportamento tipicamente imprenditoriali ed avere un effettivo controllo sui fattori della produzione*».

Infine, il giudizio del sindacato. Secondo Alessandro Daccà, segretario della Filt-Cgil della Liguria le ipotesi di sviluppo futuro del porto dipenderanno largamente da tre fattori: «*La fine di assurde contrapposizioni fra i porti liguri e l'avvio invece di una effettiva dimensione "sistemica" sul versante dell'offerta unitaria di servizi rivolta al mercato europeo; il potenziamento di strade, autostrade e ferrovie, senza il quale ogni ipotesi di ruolo europeo delle portualità genovese e ligure è destinata ad arenarsi, compromettendo anche la redditività degli investimenti sulle banchine. Infine l'assoluta esigenza di una crescita qualitativa e quantitativa della flotta, soprattutto pubblica, per pesare adeguatamente sulle grandi organizzazioni del traffico marittimo che governano le direttrici mondiali del trasporto*».

274 miliardi dal Fio: premiato il coordinamento della Regione

GENOVA — I finanziamenti del Fondo Investimenti Occupazione per il porto di Voltri (160 miliardi assegnati nel 1985), per La Spezia e Savona-Vado (rispettivamente 50 e 64 miliardi con il Fio '86) rappresentano senza dubbio una svolta per gli scali della Liguria. Una svolta nella quale, come vedremo, la Regione ha assunto un ruolo di primo piano. I nuovi investimenti consentiranno di elevare la capacità competitiva rispetto ai grandi porti del Nord Europa, ma anche perché sanciscono il concreto riconoscimento da parte dello Stato del ruolo strategico assunto dal sistema portuale ligure. Lo stesso Piano nazionale dei trasporti, del resto, assegna all'arco alto tirrenico una funzione cardine nello sviluppo dei traffici nazionali e internazionali.

È una bella realtà possiamo finalmente dirlo, dopo anni di alterne vicende, compresa qualche amara disillusione, ma anche di costanti iniziative politiche condotte a vari livelli.

È un risultato che affonda le sue radici nel «Progetto pilota» e nell'aver saputo cementare le forze regionali intorno ad atteggiamenti e strategie comuni per la costruzione di un sistema integrato. Ciò ha permesso di guadagnare una vera, forte credibilità che si traduce oggi in investimenti e realizzazioni pratiche.

Esattamente come la grande riforma promossa da Roberto D'Alessandro e l'impegno delle categorie economiche e sociali nel risanamento dello scalo genovese si è rivelato determinante per conquistare quella credibilità, di fronte al governo e al Parlamento, indispensabile ad ottenere l'insieme dei provvedimenti che oggi concorrono alla rinascita del principale porto italiano.

In tale processo, il coordinamento esercitato dalla Regione Liguria è risultato di grande importanza. Lo stesso ministro del Bilancio, Pierluigi Romita, ha dato atto dell'efficacia di tale coordinamento che, appunto, ha prodotto risultati concreti nell'ambito dell'assegnazione dei contributi Fio, i quali hanno seguito le priorità indicate dalla Regione in materia portuale.

«La Regione ha da tempo individuato nella portualità un fattore decisivo per lo sviluppo economico della Liguria, ed ha recato e sta recando al suo potenziamento significativi apporti — commenta il presidente della Giunta regionale Rinaldo Magnani, socialista — La nuova Giunta ha posto nel suo programma il sistema portuale e dei trasporti al centro della strategia per il rilancio produttivo regionale. La Regione, ente di indirizzo, coordinamento e programmazione dell'economia e della società ligure — aggiunge Magnani — intende comunque esercitare a pieno campo la propria funzione di orientamento e stimolo allo sviluppo».

In tale scenario si collocano altre iniziative di rilevante portata, come la partecipazione regionale — attraverso la Filse — all'Interporto di Rivalta Scrivia, cioè «la realtà più ampia e strutturata oggi esistente in Italia nel settore dei servizi alle merci». E come trascurare l'avvenuta adesione della Filse alla SpA di Genova?

Si apre dunque una nuova stagione di iniziative: «La stagione — come afferma ancora il presidente Magnani — delle relazioni sempre più strette con le regioni confinanti e soprattutto del potenziamento delle infrastrutture (strade, autostrade e ferrovie) le quali devono registrare un salto di qualità, se vogliamo che la Liguria diventi la porta dell'Europa sul Mediterraneo. Su questo punto la Giunta regionale ha assunto posizioni e impegni decisivi, che vanno dal completamento delle opere portuali previste dal Progetto Pilota, al potenziamento dei collegamenti ferroviari e stradali con i bacini di utenza nazionale ed europea, al rafforzamento degli interporti e dei centri intermodali. Ed è per noi motivo di soddisfazione e anche di legittimo orgoglio il fatto che il Piano generale dei trasporti abbia riconosciuto la validità della nostra impostazione, inserendo al primo posto dei sistemi portuali italiani proprio il sistema degli scali liguri».

Il lavoro da fare è molto, e su molti fronti: recenti studi hanno dimostrato che l'aumento dei traffici «ricchi» (containers) dovrà realizzarsi obbligatoriamente attraverso un netto recupero del vettore ferroviario. Il treno, insomma, è destinato ad essere la «naturale integrazione» del trasporto marittimo.

Sono indispensabili grossi interventi tesi ad eliminare le strozzature che già oggi si manifestano (e che si aggraveranno in futuro) sia nei collegamenti in uscita dai porti sia nelle linee verso il Nord Italia e l'Europa (doppia circolazione parallela sui Giovi, terzo valico, potenziamento della Pontremolese, ecc.).

Qualità dei servizi, velocità di trasferimento, puntualità dei tren-blocco containers sono essenziali per fare concorrenza al Nord Europa. Un Nord Europa sempre più forte al punto che (e sono cifre che fanno riflettere) la sola Rotterdam ha aumentato i suoi traffici containers nel 1985 di 500 mila Teu, esattamente quanti ne movimentano complessivamente, in un anno, Genova, La Spezia e Savona.

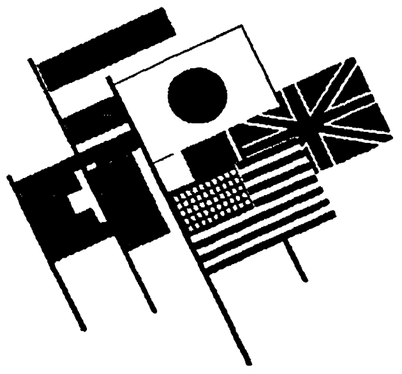
Analogamente, sul fronte della viabilità si prospettano interventi non più rinviabili: la bretella Voltri-Rivarolo dovrebbe già essere operante non oltre il 1992; l'autostrada Genova-Milano va potenziata; l'autostrada Genova-Ventimiglia dovrà subire consistenti miglioramenti nel tratto Pegli-Varazze.

Nuovi compiti, quindi. E nuove «frontiere». La pianificazione urbana e sovracomunale dovrà adeguarsi alle esigenze emergenti e ad uno scenario sempre di più ampio respiro, geografico e tecnologico, per offrire aree ai servizi direzionali e di supporto. In prospettiva dovrà essere superata la tradizionale separatezza fra «authority» portuale e istituzioni preposte alla gestione del territorio. Si pone già oggi come strettamente attuale, particolarmente a Genova, il problema di recuperare alla fruizione collettiva e turistica le vecchie strutture portuali non più in grado di reggere i nuovi traffici. Sarà anche un modo per arricchire di contenuti e motivazioni la vita del centro storico, «riconciliare» la città con il proprio mare e la qualità ambientale.

La Regione e l'intera società ligure hanno di fronte appuntamenti e nodi certamente difficili, ma carichi di suggestioni. In questo senso, si può veramente dire che il futuro è già cominciato.

NELLA FOTO: Rinaldo Magnani, presidente della Regione Liguria

BANCA AGENTE



La Cassa di Risparmio di Savona è Banca Agente per i rapporti con l'Estero. Banca Agente, perchè per risolvere felicemente transazioni commerciali attraverso i nostri Corrispondenti Esteri è necessario saper agire, con rapidità e competenza.
Informi i suoi partners commerciali della nostra rete di Corrispondenti Esteri: potrà raggiungerli e farsi raggiungere tramite il Servizio Estero direttamente presso la nostra sede centrale.

CRS
CASSA DI RISPARMIO DI SAVONA
Nata per dare di più

Cassa di Risparmio di Savona - Sede Centrale Corso Italia n. 10 - 17100 Savona - Telex n. 271075 CRSDIR - Telefono (019) 8311201 8311202 - 8311203 8311206.

Chiedete il dépliant informativo presso tutti i nostri sportelli

Centro Pubblicità Ligure