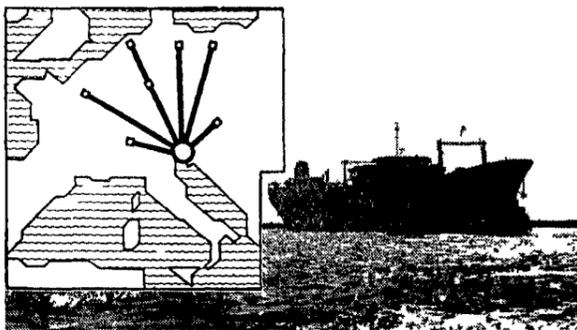
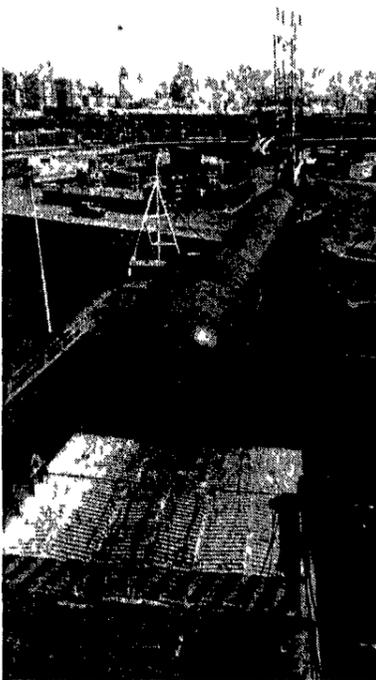
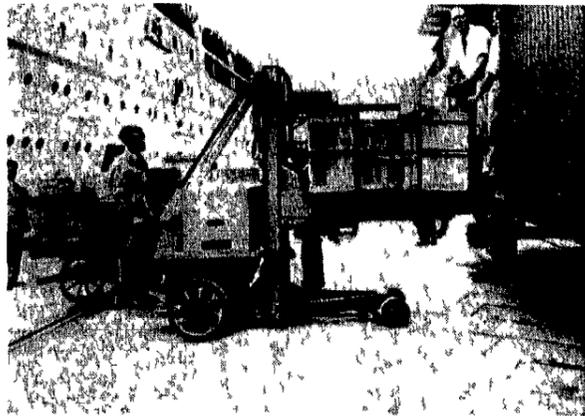


Vincenzino Marinelli, console della Culp, illustra il ruolo dell'associazionismo

Come la Compagnia ha contribuito a superare la difficile crisi della portualità



## Con fiducia verso il futuro



Trieste il porto containers. A fianco, un carico speciale mentre viene imbarcato. A sinistra, «ieri» la Compagnia lavorava così

TRIESTE Le Compagnie Portuali si sono trovate recentemente, e lo sono tuttora al centro della grossa problematica derivata dalla situazione di crisi che investe la portualità nazionale. La stessa vertenza di Genova pur inserita in un ambito originale appare come il segnale più eclatante della grossa conflittualità che sta alla base delle scelte da seguire per dare risposte adeguate allo stato di crisi. Particolarmente gravoso in questo quadro il peso che il settore deve subire a livello di problema occupazionale in ragione dell'affermarsi di più sviluppate tecnologie operative e più sofisticati meccanismi di mercato.

Chiediamo al Console della Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Trieste, Vincenzo Marinelli, un giudizio su tale problema in riferimento all'esperienza sviluppata nel porto di Trieste.

A dire il vero non è da oggi che la Culp si è posta la questione. Non siamo mai stati estranei in special modo negli ultimi anni in cui la crisi di traffico si stava manifestando più evidente nell'affrontare i grossi problemi occupazionali derivanti dalla crisi stessa e dall'allargarsi dei traffici specializzati. E posso affermare senza timore di esagerare che abbiamo dato - nei limiti delle possibilità - un contributo decisivo quantomeno ad una tenuta complessiva che oggi ci permette di guardare al futuro con una certa fiducia. Nei limiti del possibile in quanto cause esterne di considerevole entità risultavano e risultano tuttora al di là della nostra portata. Sovolvendo sulla già troppe volte richiamata assenza di una politica governativa che individui un sistema nazionale con conseguente concentrazione di investimenti voglio ricordare l'incapacità di cogliere a livello legislativo ed anche imprenditoriale la specificità di un porto come quello di Trieste che opera quasi esclusivamente «estero per estero» ed in regime di punto franco. Per quanto riguarda il contributo da noi dato debbo anche però dire che l'esperienza da noi vissuta ha dimostrato che risposte di tipo esclusivamente tariffario pure utili a fronteggiare situazioni contingenti non risultano assolutamente lo strumento più adatto a fronteggiare in maniera perdurante e strutturale situazioni di crisi.

Quali sono allora gli interventi ed i meccanismi da attivare?

La competitività del porto di Trieste è un problema che si può risolvere in modo programmatico a livello nazionale. Il problema è che il porto di Trieste può venire assicurato dallo sforzo che all'interno deve essere prodotto al fine di una ricomposizione del ciclo logistico-imprenditoriale a carattere intermodale. La qualità e la quantità dei soggetti economici interessati impone una grossa iniziativa a

concentrare sforzi comuni su tale obiettivo. A me sembra che nella nostra realtà - considerando la disponibilità dimostrata da tutte le parti anche nei difficili momenti relativi all'applicazione della legge 26/87 - la situazione sia ormai matura per approfondire un discorso di concentrazione vera e propria tra Compagnia ed utenza sulle questioni decisive del porto. Intendo riferirmi al superamento degli attuali pur fruttuosi ma episodici rapporti per giungere invece alla creazione di una vera e propria sede economica tra tutte queste forze essendo la sede dell'Ufficio del lavoro portuale non più in grado di dare risposta da sola alle complesse questioni economiche che l'articolata realtà che abbiamo di fronte ci pone.

Si tratta quindi di una rinuncia al ruolo tradizionale della Compagnia?

Absolutamente no. Non possiamo e non dobbiamo in alcun modo rinunciare a quel bagaglio di competenza che abbiamo sin qui conseguito. Diciamo solo che la Compagnia non può più limitarsi alla responsabilità dell'avviamento al lavoro. E questo non è un assioma ma la constatazione dell'efficacia che l'esercizio di un effettivo ruolo di impresa assume nell'individuazione nella Compagnia di uno degli anelli della ricomposizione del ciclo trasportistico cui accennavo precedentemente. Qui sta anche la differenza sottile tra il concetto di riserva e quello di monopolio. Differenza sottile ma non troppo in ragione di una valenza economica non secondaria. Ritengo infatti non corrette quelle tesi che delimitano i «casi courts» l'esperienza autogestita sinonimo di inefficienza ed alti costi affermando al contrario perentoriamente la superiorità di una nuova organizzazione del lavoro di tipo industriale. L'accettazione su una parte di lavoro ben pagato e ben protetto ed un'altra flessibile occasionale con bassi salari e priva di tutela. L'«occasionalato» fortunatamente è stato relegato tra le pagine più dolorose della nostra storia ed ogni discorso che in nome della modernità tenti di riesumare appare come una vera e propria confessione nei termini.

Ma vuol dire, dunque, in concreto, sviluppare l'esperienza del lavoro autonomo nel porto?

La strada più correttamente perseguibile mi sembra quella della trasformazione della Compagnia in una moderna azienda portuale di servizi in grado di dialogare alla pari con gli altri partners economici. A tal fine dobbiamo lavorare al nostro interno ma ancora di più credo dobbiamo su-

perare alcune resistenze che via via affiorano nei rapporti con alcuni interlocutori condizionati da concetti tradizionali. Io credo in realtà che non siano questi i tempi in cui tentativi di prevaricazione possano sortire risultati. Ribadisco all'opposto la necessità di un contributo originale da parte di tutti i soggetti interessati al fine di individuare soluzioni percorribili immediatamente e concretamente fattibili tralasciando preliminarmente ogni tipo di concezione precostituita.

Ciò significa una apertura alla privatizzazione del porto?

Non si tratta certamente di questo. Premesso che il problema non può che essere in senso nell'ambito della necessaria riforma delle gestioni, ritengo utile parlare di investimenti di tipo misto sotto il controllo dell'Ente Marittimo. E ciò per garantire la natura pubblica del servizio senza mortificare le enormi potenzialità rappresentate dalla presenza del punto franco come opportunità di investimenti estremamente remunerativi. Detto questo e per le ragioni richiamate prima considerato del tutto inopportuno delegare ad altri i compiti propri della Compagnia ritengo che qualsiasi ipotesi gestionale possa essere perseguita anche con soluzioni che comportino nuovi assetti societari. La nostra disponibilità ad intraprendere questa strada è già stata ribadita come linea di principio.

Nel frattempo la concretezza con cui vogliamo imprimare la nostra attività ci ha portato ad interessanti iniziative in termini di partecipazioni alcune già consolidate altre in fase di discussione. Citare tra tutte la partecipazione alla Finporto Spa la società finanziaria controllata dall'Ente Porto. Per quanto riguarda gli aspetti gestionali ed operativi vorrei citare a mo' di esempio due esperienze diverse ma riconducibili ad un'unica volontà della Compagnia a volta ad un inserimento fattivo nel più ampio ciclo. Una è l'accordo di collaborazione organica con la Trieste Grandi Molini società che ha rilanciato l'attività di molitura del grano nel porto di Trieste. In questo caso la Compagnia si è assunta compiti che vanno al di là delle operazioni tradizionali. L'altra è il rapporto concreto che si è instaurato con i soggetti interessati per giungere ad un assetto gestionale dello Scalo Legnami in grado di ridurre la competitività assoluta al terminale stesso.

Sono questi solo alcuni esempi che intendono significare la decisione con cui la Culp si prefigge obiettivi non particolari ricorrendo a soluzioni concrete su cui opera. Ripeto che questa strada da molto tempo il lavoro al nostro interno ma il grosso sforzo deve essere compiuto dai nostri interlocutori per liberarsi di prospettive precostituite.

## Storia di lavoro dal '31 a domani

TRIESTE La Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Trieste è stata costituita il 1° dicembre 1980 mediante la fusione delle preesistenti Compagnie «Sbarco e Imbarco Mercù Varie», «Maneggio delle Mercù a Terra», «Carboni e Minerali». Quest'ultima fu costituita nel 1931 mentre le altre due nell'anno successivo. Le «Mercù Varie» accorpavano piccoli gruppi di lavoratori che precedentemente venivano ingaggiati dalle compagnie

di navigazione e dalle agenzie marittime. La «Maneggio delle Mercù a Terra» operando per conto dell'allora «Magazzini Generali» ora «Ente Autonomo del Porto di Trieste». Da allora i lavoratori nell'ambito della riserva assicurata dal Codice della Navigazione sono addetti alla manipolazione delle merci relativamente alle operazioni di sbarco imbarco carico scarico e movimentazione all'interno

dei capannoni. L'evoluzione tecnologica che nel corso di un cinquantennio ha rivoluzionato il settore e dei vettori marittimi e degli imballaggi delle merci ha fatto sì che i lavoratori un tempo utilizzati esclusivamente per operazioni manuali venissero progressivamente dotati di una sempre maggiore professionalità al fine di consentire l'uso di moderni mezzi di sollevamento e di trasporto.

In tale ambito vanno inserite le iniziative intraprese dal 1978 in regime di impresa relativamente alle operazioni di razzaggio ora riconosciute come lavoro portuale ed al-

l'attività di riparazioni di contenitori e di carrelli. Attività quest'ultima che ha richiesto un notevole sforzo finanziario volto alla dotazione dell'attrezzatura necessaria. Considerati gli esiti positivi di tali operazioni la Compagnia ha continuato nella ricerca di una sempre maggiore imprenditorialità che ha trovato espressione concreta in alcune particolari gestioni quali la movimentazione carbone e la tariffa «a forfait» ma più ancora nella scelta di collocarsi in modo attivo all'interno dei modelli gestionali che anche in forma societaria cominciano a delinearsi nella prospettiva di un rilancio dello scalo triestino.

## MICOPERI

Un successo che nasce dall'esperienza e dalla professionalità

La tecnologia italiana ha fatto passi da gigante nel recente passato ed in settori di grandissimo impegno.

La Micoperi è stata fra i protagonisti di questa evoluzione ed ha apportato un significativo contributo allo sviluppo di attività industriali particolarmente importanti per un Paese che come il nostro è circondato dal mare. Parliamo cioè di progettazione ed installazione di piattaforme offshore di terminali marittimi di grandi lavori civili attività che richiedono tecnici preparati, alta specializzazione ma anche esperienza e capacità manageriali.

Oggi la Micoperi opera nel mercato mondiale dell'offshore ed engineering e dei lavori marittimi con una struttura organizzativa per divisioni ciò consente di realizzare un migliore assetto produttivo rispondente alla logica di un mercato internazionale che richiede operatori flessibili e di grande professionalità.

Micoperi è un gruppo che ha il mondo intero come mercato ma che dall'Italia ha ideato progetti impostati ricerche realizzate grandi opere che hanno confermato nel tempo una tradizione imprenditoriale di primo piano.

Da Trieste sono partiti gli uomini che in quarant'anni hanno guidato lo sviluppo della società. Oggi la Micoperi dispone di una flotta da lavoro di 16 unità fra cui l'Ammiraglia

«Micoperi 7000» la nave gru semi sommergibile prima al mondo per la potenza di sollevamento (14000 tonnellate) delle sue gru gemelle. La nave è stata interamente costruita a Monfalcone dalla Fincantieri per due anni tecnici e maestranze sono stati impegnati per la realizzazione di questo gioiello di ingegneria navale che fra qualche giorno ultimata le prove tecniche ed il collaudo lascerà il golfo di Trieste per iniziare a lavorare sui mari del mondo.

Ma Micoperi non significa solo mari è anche ingegneria per porti e terminali marittimi. Già nel 1964 i tecnici della società installavano nel golfo di Trieste una torre oceanografica per la ricerca di siti per pontili petroliferi nel 1967 completavano la realizzazione del terminale SICT.

Dal 1988 la Micoperi sta eseguendo nel porto di Trieste le opere di ampliamento e prolungamento del Molo VII (contenitori) dalla preparazione dell'area di cantiere al trasporto ed installazione di macchinari di costruzione e prefabbricati in cemento armato ad opera ultimata saranno stati installati oltre 500 pali per una maggiore superficie di 50.000 metri quadrati è prevista poi la realizzazione di un ulteriore ampliamento di 60.000 metri quadrati.

Tutto ciò è una conferma dell'impegno costante di Micoperi per la crescita e lo sviluppo del potenziale marittimo ed industriale di Trieste e del Paese.

