

calati gli arrivi in contenitore). Nel complesso, il saldo del convenzionale porta ad una perdita di 66.572 tonnellate.

Fattori strutturali hanno fortemente influenzato i dati del traffico convenzionale durante l'anno 90, in particolare nei settori delle piccole rinfuse per l'Austria (cromo e magnesite), fattori quali il decadimento dei mezzi di sollevamento di banchina e l'inadeguatezza degli accosti in generale alle attuali esigenze dei vettori marittimi (navi multi-purpose, navi di grosse dimensioni).

La politica tariffaria adottata dalle imprese, in particolare dalla CIP, nonostante il forte apporto di forme contributive di sostegno, non ha consentito grossi salti di qualità, vuoi per il forte divario con le condizioni offerte dalla concorrenza dei porti vicini (non solamente esteri) vuoi per il permanere delle tradizionali rigidità tipiche del lavoro portuale anche nell'organizzazione delle singole imprese.

Su piano globale, si può concludere che nel settore del convenzionale, le recenti scelte di gestione alternativa rispetto a quella istituzionale dell'Ente pubblico non hanno dato ancora significativi segnali di ripresa e, inoltre, hanno ulteriormente ridimensionato le pur esigue poste d'entrata date dai diritti fissi, dai canoni di noleggio e dalle concessioni, mettendo brutalmente in evidenza il forte divario strutturale tra costi di sistema e margine di mercato, quindi ricavo.

TRAFFICI SPECIALIZZATI

Nel settore dei traffici specializzati complessivamente inteso, la flessione in termini di quantitativi di merce trasportata ha raggiunto il 2,82 %, nonostante il sensibile incremento registrato in unità TEU movimentate, + 8,19 %; tale risultato può essere attribuito a due fattori sostanziali :

- il modificato rapporto pieni/vuoti; nel 1989 l'incidenza dei box vuoti era del 15,54 %, nel 1990 tale dato ha raggiunto il 20,29 %;
- il passaggio graduale da carichi pesanti a carichi più leggeri, politica commerciale adottata dalla compagnie marittime per ovvie ragioni di migliore remuneratività, infatti, se si esamina il rapporto carico totale trasportato/box pieni, nel 1989 il risultato dava un dato pari a 14,2 tonn./box, nel 1990 si scende a 11,88 tonn./box.;

Le categorie merceologiche che hanno registrato delle flessioni nel comparto dei traffici specializzati sono le seguenti:

- | | |
|-------------------|------------|
| - agrumi | - 59,98 %; |
| - caffè | - 43,73 %; |
| - cotone | - 34,69 %; |
| - carta e cartone | - 15,82 %. |

con una perdita complessiva di 45.596 tonnellate di carico trasportato.

La diminuzione dei carichi di agrumi ha interessato particolarmente il settore Ro-Ro ed è stata determinata da modifiche nelle scelte commerciali del C.M.B.I., nell'ambito della propria politica di vendita; per quanto riguarda il caffè, la perdita di arrivi via mare va attribuita alla sospensione del servizio Medsacs, dal Sud America e della Splosna dal West Africa, contestualmente, nel comparto dei traffici terrestri, si è registrato un forte aumento degli arrivi di caffè containerizzato via ferrovia pari al 40 %. Il calo del cotone, è da attribuire in parte a fattori di mercato in parte al fatto che nel corso del 1989 il ns. porto aveva beneficiato dei dirottamenti di carichi SAECS da altri porti italiani (Livorno).

Il movimento dei contenitori in unità TEU, come già rilevato, nel 1990 ha registrato un incremento rispetto al 1989 dell'8,19 %, con un aumento dei ricavi in fatturato pari al 7 %, risultato soddisfacente se si considera che all'inizio del 1990 si partiva con un'imputazione tariffaria complessiva su valori medi ridotti di circa l'8% rispetto ai valori tariffari del 1989 (per effetto del fuori riserva).

Peraltro, si sono dovuti registrare forti elementi di squilibrio all'interno delle variabili di costo, elementi che alla fine hanno notevolmente appesantito il risultato della gestione impedendo di portare a compimento una manovra tariffaria complessiva sia di tariffa generale, sia all'interno dei contratti con i

singoli vettori, utile ad assestare definitivamente il ns. porto su valori tariffari medi europei e più vicini alle caratteristiche del mercato; i Porti del Nord, quadrante Nord-Est, (Amburgo, Brema) i porti adriatici in fase di sviluppo (Capodistria, Ravenna, ecc.).

Nell'ambito dei servizi di linea full-container, durante il 1990 si sono registrate tre defezioni; la cessazione del servizio Medsacs dai porti del Sud America, quella del servizio Splosna dal West Africa (dall'inizio del 91 per questo settore opera già un'altro vettore) e l'interruzione dell'accordo LLOYD Triestino/Merzario, che ha praticamente determinato la sospensione dei collegamenti per il Mar Rosso ed il Golfo, mentre per la parte India Pakistan si è avuta continuità attraverso l'accordo siglato dal LLOYD Triestino stesso con la Jugolinja. La Merzario, il cui controllo è stato acquisito dalla società belga CMB ha di recente riaperto il servizio Adriatico Mar Rosso con scalo a Capodistria.

Complessivamente la perdita di traffico che si potrà ascrivere alla interruzione dei servizi citati si aggira sui 3.500/4.000 teu; da segnalare infine la cessazione del servizio Ro-Ro assicurato dall'Adriatica nell'area del Mediterraneo, avvenuta alla fine del 1990, con una ulteriore perdita di 4.300 Teu, solamente in parte recuperabili dagli altri servizi operanti sulle medesime direttrici da e per il nostro scalo.

Una visione più particolareggiata degli sviluppi del traffico

container è data dall'analisi dei dati per singole aree di mercato:

AREA DEL FAR EAST - ASIA DI SUD EST

Servizi operanti: Mafecs (LLoyd Tr./N.Y.K./Mitsui/OOCL/NOL) conference

Blasco, Zefal, Norasia, outsiders

Traffico: 1989 teu 62.050

1990 " 67.837 + 9,32 %

Quest'area rappresenta il mercato strategico per l'incremento del traffico del porto di Trieste, nel settore dei carichi containerizzati, in particolare per gli sviluppi che si potranno avere anche in relazione alla crescita della containerizzazione sui mercati dell'Est. Interessante osservare il progressivo bilanciamento realizzatosi all'interno dei servizi di linea, sia conferenziati che outsiders, tra carico in esportazione e carico in importazione, fattore quest'ultimo determinante per il consolidamento dei flussi del traffico e, soprattutto per l'equilibrio economico di gestione dei vettori interessati (la già citata defezione dell'Adriatica deve costituire da esempio in tal senso) ; i dati di flusso presentano il seguente trend:

- 1989, import 39,2 %, export 60,68 %;
- 1990, " 47,5 %, " 52,5 %.

Le quote di mercato tra servizi conferenziati ed outsiders presentano inoltre il seguente andamento:

- 1989, conference 57,51 %, outsiders 42,49 %
- 1990, " 60,47 %, " 39,53 %.

AREA DEL MEDITERRANEO - MAR NERO - MAR ROSSO - GOLFO ARABICO

Servizi operanti: Zems, Borchard, Merzario (fino a giugno) Adriatica (fino a nov.)
Atlantica/Grimaldi, Soviet Danube, Servizio comb. Jugolinija /Lloyd.

Traffico: 1989 teu 30.286

1990 " 47.338 + 56,3 %

Quest'area è stata caratterizzata da profondi mutamenti strutturali, sia nella composizione del traffico, sia nella articolazione dei servizi. L'elemento che ha determinato l'aumento del traffico in termini sostanziali è dato dai trasporti delle masserizie degli emigranti israeliti provenienti dall'Unione Sovietica; tale movimento ha contribuito con più di 10.000 TEU complessivamente manipolati.

Ulteriori consolidamenti di traffico sono strettamente legati all'attività dei singoli vettori, in particolare per le aree del Mar Rosso e del Golfo Persico; quest'ultima, dopo un blocco quasi totale di più di sei mesi dovuto alle vicende belliche, potrà sicuramente costituire uno scenario fondamentale di sviluppo.

SUD AFRICA

Servizi operanti: Lloyd Triestino, Safmarine (SAECS)

Traffico: 1989 TEU 12.625

1990. " 10.299 - 18,4%

La diminuzione di traffico in questo settore va quasi interamente attribuita al ripristino della normalità nei porti del versante Tirrenico; nel corso dell'89 infatti, causa le frequenti sospensioni del lavoro nel porto di Livorno, molto carico italiano era stato dirottato sul ns. porto (nel 1988 il SAECS aveva movimentato a Trieste 8.520 TEU, nel 1987 9.803).

Con il trasferimento dello scalo tirrenico sul porto di La Spezia, per alcuni carichi importanti, quale ad es. il cotone, la competitività si è fatta più accesa, in quanto molti importatori si orientano con maggiore frequenza su offerte FCL/door to door, mettendo in difficoltà i ns. operatori locali i quali agiscono su base LCL.

NORD AMERICA

Servizi operanti: Jugolinija, East Coast

Jadranska, Grandi Laghi

Traffico: 1989 TEU 12.534

1990 " 8.664 - 30,8 %

Il traffico per questo settore si è fortemente ridotto, in conseguenza della scarsa competitività dei vettori operanti sul versante Adriatico rispetto a quelli del Tirreno e Nord Europa.

Per quanto concerne il mercato del Sud America, cessato il servizio Medsacs, i cui partners hanno effettuato solamente qualche toccata saltuaria nel corso dell'anno, allo stato attuale si può osservare che gli arrivi di caffè sono assicurati prevalentemente via ferrovia, dai porti del Tirreno, nè si hanno concreti elementi per poter prevedere a breve grosse novità.

Su questa direttrice, molto importante per il nostro scalo, come su altre (West Africa) si dovrà valutare quali nuove imputazioni di traffico, soprattutto in uscita, riconducibili ad una più ampia politica di marketing verso i paesi dell'Est e del Centro Europa, possano concorrere alla formazione delle basi di carico utili all'acquisizione di nuovi servizi di linea da e per il nostro scalo.

GLI IMPIANTI E LA MANUTENZIONE

La constatata inaffidabilità di alcuni impianti provocata da mancati ammodernamenti ed adeguate manutenzioni radicali e straordinarie hanno portato alla programmazione del rinnovo di alcune strutture essenziali; peraltro tale iniziativa trova ostacoli realizzativi per le note difficoltà di reperimento degli opportuni finanziamenti che portano all'allungamento dei tempi di realizzo per cui il porto si trova costantemente in una difficile posizione anche di fronte ai pur limitati traffici consolidati.

In questo contesto si inseriscono le ristrutturazioni in atto:

GRANDI OPERE

L'impegno finanziario dello Stato e della Regione Autonoma Friuli - Venezia Giulia ha permesso di affrontare per il momento il rinnovo di alcuni settori portuali e precisamente:

Ampliamento Molo VII°: dopo l'ultimazione nel 1989 del I° lotto per una spesa di 53 miliardi che prevedeva la costruzione dell'impalcato e opere accessorie per un totale

di 100.205 mq., si è passati alla realizzazione del I° lotto II° stralcio e II° lotto per il completamento dell'impalcato per ulteriori 21.187 mq.

I lavori in corso d'opera sono stati sospesi in quanto la ditta appaltatrice MICOPERI è venuta a trovarsi in difficoltà finanziarie sfociate nelle procedure di concordato preventivo; pertanto l'Ente, con parere favorevole del Min. LL.PP. ha avviato la procedura per l'esecuzione d'ufficio dei lavori.

Nel finanziamento di 66 miliardi del II lotto è prevista anche la fornitura di tre portainer e cinque trastainer per complessivi 37 miliardi; nel corso dell'esercizio sono state portate a termine le operazioni di gara per l'aggiudicazione e, nel corso del 1991, si daranno inizio ai lavori, per i quali era assicurata per l'anno 1990 solamente un'assegnazione di 5 miliardi sui 37 previsti.

Adria Terminal: l'opera è destinata a rivitalizzare il Punto Franco Vecchio con il banchinamento dei bacini 1 e 2.

Il primo lotto, che prevede la costruzione dell'impalcato tra i Moli I e II per una superficie di 63.285 mq ha avuto inizio nel 1989 con la realizzazione di circa il 20%; nel corso del 1990 la fase realizzativa è stata portata all'80% e sarà ultimata nel 1991.

Nel contempo è in fase di approntamento il progetto del capannone che insisterà su detto piazzale con una superficie coperta di 26.000 mq e che ha richiesto una specifica palificazione rispetto al resto dell'impalcato.

Banchinamento Riva Traiana: con il completamento del primo lotto di 36.400 mq è stato possibile rendere operativa tale struttura già alla fine del 1989 e per tutto l'anno in esame, snellendo in parte il traffico camionistico che congestionava il varco doganale. Per quanto concerne il completamento dell'opera è stato definitivamente approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il progetto relativo e si attende ora il provvedimento di finanziamento del lotto risolutivo.

Grande Viabilità Portuale: il progetto ha lo scopo di razionalizzare il traffico interportuale ed in particolare di collegare direttamente il terminale Ro-Ro di Riva Traiana con la grande viabilità cittadina ed il sistema autostradale nazionale. Nel corso del 1990 è stata firmata la convenzione tra l'A.N.A.S. e l'Ente per regolare i rapporti tra le due amministrazioni, si è provveduto a espletare la gara ed affidare i lavori il cui inizio è previsto nei primi giorni del 1991.

L'attività di progettazione e direzione lavori dell'Ente è stata impegnata nella realizzazione di lavori per acquisire nuovi impianti, effettuare acquisti di mezzi ed interventi di manutenzione straordinaria, utilizzando i fondi concessi a questo scopo dagli Enti finanziatori.

Nel periodo 1987 - 90 la Regione Autonoma Friuli - Venezia Giulia ha assegnato all'Ente 37 miliardi (escluso Adria Terminal) e di questi risultano investiti al 31.12.90 35.652 milioni con una disponibilità residua quindi di 1.348 milioni.

<u>Situazione al</u>	<u>31.12.90</u>	<u>di cui 1990</u>
lavori in progettazione	1.348	120
" in corso d'opera	12.952	7.510
lavori/forniture ultimate	<u>22.700</u>	<u>370</u>
contribuzione a tutto il 1990 ..	37.000	8.000

Contemporaneamente il Commissariato del Governo nella Regione Friuli - Venezia Giulia nel periodo 1985-90 ha concesso 23 miliardi di cui investiti 22.540 milioni per cui si hanno a disposizione ancora 459 milioni.

Situazione al	31.12.90	di cui 1990
lavori in progettazione	459	280
" in corso d'opera	8.385	703
lavori/forniture ultimate	<u>14.156</u>	<u>3.017</u>
contribuzione a tutto il 1990 ...	23.000	4.000

Si è arrivati dunque, durante l'esercizio in esame, ad una situazione ottimale che vede l'utilizzo pressochè totale dei fondi messi a disposizione dagli Enti finanziatori, in quanto dei 1.807 milioni ancora da utilizzare, i relativi progetti sono in fase di avanzata elaborazione.

L'attività di manutenzione è stata soggetta a forti pressioni per far fronte alle necessità operative che impongono efficienza negli impianti e nei mezzi mentre ci si trova ad avere a disposizione beni in gran parte obsoleti, con personale e fondi limitati; a questo si aggiungano le nuove disposizioni di legge che impongono un continuo adeguamento degli impianti alle norme di sicurezza a volte difficili da attuare e comunque con costi elevati.

Per far fronte alla diminuzione di personale si è dovuto ricorrere all'affidamento di molti lavori di manutenzione a ditte specializzate; è stato

mantenuto il "Service" con la S.I.A.T. per la pulizia delle aree portuali e la manutenzione elettrica e meccanica di vari impianti.

Per dare una dimensione degli impegni assunti nel settore della manutenzione sono indicative le spese (in milioni di lire) per lavori affidati a terzi e acquisti di ricambistica con i fondi dell'Ente per manutenzione ordinaria e con fondi Regionali per quella straordinaria:

	ENTE	REGIONE	TOT.
Off. Meccanica	991	1.002	1.993
" Elettrica	636	613	1.249
" Motoristi	1.260	562	1.822
" Edile	407	273	680
Gest. Operativa	<u>202</u>	<u>93</u>	<u>294</u>
	3.496	2.542	6.038

IL PERSONALE

ORGANICI

Per i primi undici mesi del 1990 il numero dei dipendenti in servizio è rimasto sostanzialmente invariato, e comunque al di sopra dei limiti numerici complessivi della dotazione organica complessiva stabilita in 850 unità con decreto del Ministro della Marina Mercantile a partire dal 1° gennaio 1988.

In attuazione del Decreto-Legge 22.1.90, N. 6, convertito in Legge 24.3.90, N. 58, e tenuto anche conto delle proposte formulate dall'Ente, con decreto interministeriale 6 giugno 1990, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale in data 31.7.90, la nuova dotazione organica dell'Ente è stata fissata in 681 unità; tale obiettivo dovrà essere realizzato entro il 31 dicembre 1992 attraverso l'anticipato collocamento in quiescenza di 203 lavoratori, di cui 85 nell'anno 1990, 90 nell'anno 1991 e 28 nell'anno 1992.

Con successivo decreto ministeriale 22 novembre 1990 sono stati individuati, sulla base delle graduatorie delle domande valide, i 203 lavoratori (94 quadri-impiegati, 109 operai) da porre in pensionamento anticipato a decorrere dal 1° dicembre 1990; a decorrere da tale data sono state pertanto poste in quiescenza anticipata le 85 unità del contingente riservato al 1990.

Rispetto agli esercizi precedenti la consistenza numerica del personale dipendente registra il seguente andamento:

C A T E G O R I A	NUOVA PIANTA ORGANICA	DIPENDENTI IN SERVIZIO AL 31 DICEMBRE		
		1988	1989	1990
Dirigenti	7	7	7	7
Impiegati	358	432	438	394
Operai	316	463	439	394
A s s i e m e	681	902	884	795

con una riduzione della forza lavoro del 10% rispetto al 31 dicembre 1989.

Per quanto riguarda la categoria dei quadri, prevista dalle norme del codice civile e della contrattazione collettiva ed accorpata a quella degli impiegati nel decreto ministeriale, si precisa che appartengono a tale categoria, alla data del 31 dicembre 1990, 31 dipendenti.