

IL PORTO DI MONFALCONE: IL LAVORO I TRAFFICI NEGLI ULTIMI VENTI ANNI

INTRODUZIONE

La presente ricerca, si propone di ripercorre la storia del porto di Monfalcone, cercando il più possibile di mettere in luce il lavoro e i traffici, che sono stati i protagonisti di una crescita solida e stabile dello scalo isontino dal dopoguerra ad oggi. Tale prospettiva ha portato a privilegiare le fonti provenienti dalla Compagnia Portuale, di cui il punto di vista è stato possibile esprimere con maggiore nettezza rispetto a quello di tutti gli altri attori che danno vita all'economia del porto.

Il campo specifico di questa analisi si concentra inoltre sugli ultimi venti anni, e ciò per diverse ragioni. In primo luogo, perché si tratta di un periodo di enorme espansione delle attività che si è svolto in una fase di grandi riforme nell'assetto organizzativo dei porti italiani. In tale contesto alcuni scali sono caduti in una difficile crisi, come il vicino porto di Trieste, mentre altri hanno potuto svilupparsi e crescere come è stato per Monfalcone o per Gioia Tauro, praticamente sorto dal nulla e oggi tra i porti leader del Mediterraneo. L'ultimo ventennio ha inoltre visto la definitiva e completa meccanizzazione delle operazioni portuali, che hanno radicalmente trasformato il modo di lavorare in porto, ed aumentato vertiginosamente la produttività dello scalo.

Attraverso un percorso che parte dall'industrializzazione del Monfalconese dall'ottocento a oggi, si cerca di inquadrare il periodo maggiormente interessato dal nostro studio nelle dinamiche locali e globali che si sono intrecciate in queste regioni.

In quest'ottica non possiamo non considerare una delle più importanti caratteristiche dell'ultima fase della rivoluzione industriale ancora in corso, che ha portato ancora una volta ad una crescita della quantità: dei volumi di trasporto, della produttività, delle necessità energetiche, e delle materie prime, mentre una logistica sempre più efficiente e veloce combatte contro il tempo per ridurre sempre più le distanze tra i vari punti del globo. Tali sono le tendenze in atto e dove e come esse potranno proseguire è cosa complessa che esula dal presente scritto, ma che deve restare costantemente sullo sfondo di questa analisi, per capire opportunamente la qualità dei fenomeni che andremo a trattare.

CAP. 1 SINTESI STORICA DEL PORTO DI MONFALCONE DALLE ORIGINI A OGGI

IL PORTO DI MONFALCONE FINO ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE

I primi progetti di un sviluppo portuale di una certa consistenza nell'area del Monfalconese si ebbero soltanto a partire dalla breve età napoleonica, e sorsero con la prospettiva di costruire un porto sostitutivo a quello di Trieste, in quanto la bassa friulana in luogo del Carso avrebbe potuto permettere uno sviluppo più razionale.¹ Ad ogni modo in quel periodo, i vari approdi presenti nel territorio, Alberoni, Cavana, Panzano, Rosega, potevano essere usati solo da imbarcazioni di piccolo cabotaggio, che li frequentavano soprattutto per l'attività ittica.

Si deve dunque al capitale triestino, che cominciò a investire nella zona a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, una più decisa crescita del territorio di cui ci stiamo occupando, il quale attrasse i nuovi investitori grazie alle ottimali condizioni che presentava per la creazione di un polo manifatturiero: ampia disponibilità fondiaria, notevole diffusione di acque correnti, fondamentali per la tecnologia del vapore, abbondanza di manodopera a basso costo, presenza di buoni collegamenti viari e ferroviari.² La sempre maggiore presenza industriale è stata poi via via nel corso del tempo accompagnata e favorita dal procedere delle opere di bonifica, che proprio a partire dalla seconda metà del XIX secolo divennero consistenti e sistematiche, completandosi poi nel primo quarto del secolo successivo.³ Le bonifiche furono inoltre strutturate unitamente ad opere idrauliche volte alla sistemazione delle vie d'acqua: fra di esse ricordiamo il canale di irrigazione De Dottori⁴ ma soprattutto il canale Valentinis, e il porto-canale Rosega, dei quali la prima costruzione risale all'inizio dell'Ottocento, grazie all'opera di scavo della ditta Faccaroni-Galimberti-Piani⁵. Tali opere rappresentano a tutt'oggi la struttura fondamentale per il porto di Monfalcone, prova ne è il loro miglioramento e ampliamento dal XIX sec. sino ai giorni nostri, accompagnati dai dragaggi che si devono effettuare regolarmente a causa dei sedimenti che si depositano in seguito allo scorrimento delle acque del canale.⁶

¹ F. Bidussi, "Monfalcone e il porto - Vocazione portuale tra Isonzo e Timavo", in CCIA di Gorizia e Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, "Il porto di Monfalcone - storia, immagini, prospettive", ed. della Laguna, Mariano del Friuli 1996, pag. 8

² S. Zilli, "La prima industrializzazione - I nuovi modelli di sviluppo, la dimensione del popolamento e l'uso del territorio", in a cura di S. Zilli, "Atti dell'Università Verde - Uso delle risorse e trasformazione del territorio monfalconese tra XVIII e XX secolo", Centro Culturale Pubblico Polivalente, novembre-dicembre 1990, pag. 35. Per quanto riguarda le opere ferroviarie vedi: ibidem, pagg. 28-29

³ R. Duca, "Bonifica integrale, trasformazione fondiaria, vecchia e nuova idrografia del territorio" in a cura di S. Zilli, "Atti dell'Università Verde - Uso delle risorse e trasformazione del territorio monfalconese tra XVIII e XX secolo", Centro Culturale Pubblico Polivalente, novembre-dicembre 1990, pagg. 46-47

⁴ F. Bidussi, op. cit., pag. 37

⁵ R. Duca, op. cit., pag. 67

⁶ F. Bidussi, op. cit., pag. 42

Il capitale triestino trovò così delle condizioni positive per investire non solo nell'isontino, ma in tutta la vicina Bassa friulana; i primi insediamenti furono gli opifici, nella metà dell'ottocento, seguiti poi dalle industrie chimiche e manifatturiere. Una decisa impennata della capacità produttiva della zona si ebbe poi all'inizio del Novecento con l'insediamento dell'industria pesante, rappresentata dalla cantieristica navale, insieme al rafforzamento e alla crescita dei comparti già presenti.⁷

Nello specifico sappiamo che l'insediamento di un'industria importante e strategica per uno stato, quale appunto quello della cantieristica, si ebbe in particolare grazie ad una precisa legge emanata dal governo austriaco nel 1907, che indirizzava ingenti risorse economiche allo sviluppo della marineria austroungarica, sia attraverso il sostegno delle compagnie di navigazione, che alla stessa produzione navale:

“fu grazie ai finanziamenti concessi a quella legge che la famiglia Cosulich, che controllava la «Austro Americana di navigazione», decise di fondare a Monfalcone un proprio cantiere navale, il «Cantiere Navale Triestino», da dedicare alla costruzione di piroscafi destinati alla propria flotta”.⁸

È necessario a questo punto, ricordare il passaggio dalle attività emporiali a quelle di transito, nella portualità mondiale e in particolare in quella giuliana; questo fatto portò, insieme alla crescente importanza delle attività industriali, a spingere chi aveva accumulato i propri capitali in precedenza, a investire ora nel settore di maggiore e più sicuro sviluppo, che appunto era quello industriale. Se si somma questo ad una serie di limiti tipici dell'area di Trieste quali le scarse disponibilità di terreni pianeggianti utili alle attività produttive, di rifornimento idrico e di comunicazioni adeguate, si comprende come il Monfalconese, che invece disponeva in buona misura di tali risorse, si presentasse come un territorio in grado di integrarsi perfettamente all'area triestina, sia in termini economici che nell'organizzazione del lavoro.⁹ Non va infatti sottovalutata l'ampia disponibilità di manodopera di Monfalcone e del suo circondario, che nel 1850 contavano circa 16.000 abitanti,¹⁰ mentre nel censimento del 1901 si raggiungono i 18.000 e dieci anni dopo vengono addirittura contate oltre 24.000 presenze.¹¹

“Ricapitolando, nel corso dell'Ottocento, l'area del monfalconese rappresentava uno spazio da riempire, un laboratorio nel quale esercitare le nuove tendenze economiche e produttive.”¹²

⁷ S. Zilli, op. cit. pag. 35

⁸ G. Mellinato, “*Crescita senza sviluppo*”, Consorzio Culturale del Monfalconese, Begliano 2001, pag.65

⁹ F. Bidussi, “*Monfalcone e il porto - Vocazione portuale tra Isonzo e Timavo*”, in CCIA di Gorizia e Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, “*Il porto di Monfalcone - storia, immagini, prospettive*”, ed. della Laguna, Mariano del Friuli 1996, pagg. 40 e 66

¹⁰ Ibidem, pag. 66

¹¹ S. Zilli, op. cit. pagg. 25-26

¹² Ibidem, pag. 35

Gli anni che precedettero la Grande Guerra furono quelli della definitiva affermazione industriale dell'area di Monfalcone. Vennero installate delle centraline per la produzione di energia idroelettrica lungo i corsi d'acqua¹³ e fu ulteriormente ampliato il porto, con la costruzione di due nuovi bacini nella laguna di Panzano a seguito della necessità di ghiaia per il porto nuovo di Trieste. Proprio uno di tali bacini fu valutato come la sede adeguata ad ospitare gli impianti del Cantiere Navale Triestino dei Cosulich¹⁴.

Si incrementarono inoltre gli insediamenti produttivi, tra i quali ricordiamo l'industria chimica Adriawerke, che divenne poi la seconda fabbrica della zona dopo il CNT (Cantiere Navale Triestino)¹⁵.

Con l'inizio della partecipazione italiana al primo conflitto mondiale, buona parte del Monfalconese venne evacuato e la popolazione civile fu accolta nei campi profughi, mentre il territorio si trasformò tragicamente nel teatro di battaglia di numerose operazioni militari¹⁶, danneggiando le industrie e le infrastrutture locali.

Al termine della guerra, come è noto, anche Monfalcone entrò a far parte del Regno d'Italia.

IL PERIODO FASCISTA E IL DOPOGUERRA

Con la pace ed un nuovo equilibrio politico, le attività del territorio isontino si riattivarono gradualmente; in particolare, fra i grandi insediamenti produttivi della zona, il primo a rientrare in funzione fu il cantiere navale dei Cosulich¹⁷.

In quel tempo, la considerazione che vedeva Monfalcone essere un'importante zona produttiva, era al centro delle richieste degli industriali e dei progetti degli amministratori, ma il risanamento urbano e infrastrutturale necessari per un completo rilancio delle attività incedevano però lentamente, e furono ritardate di alcuni anni a causa di una burocrazia incapace di dirimere le questioni riguardanti le competenze fra i vari enti e istituzioni, sulla progettazione e realizzazione delle più importanti azioni di ricostruzione e di completamento delle bonifiche.¹⁸

Ad ogni modo, per quanto riguarda le opere che interessarono l'area di Portorosega, durante tutti gli anni venti e nei primi anni trenta furono portate a compimento molte e importanti infrastrutture;

¹³ F. Bidussi, op. cit., pag. 73

¹⁴ F. Babudieri, op. cit., pag. 166

¹⁵ F. Bidussi, op. cit., pag. 78

¹⁶ Ibidem, pag. 80

¹⁷ Ibidem, pag. 81

¹⁸ Ibidem, pag. 82

queste furono un nuovo dragaggio del canale di accesso al porto, il taglio dell'istmo che divideva ancora il bacino di Panzano con quello del porto, il consolidamento dell'argine sinistro del canale Valentinis, il ripristino del collegamento ferroviario con Ronchi, una serie di opere stradali e appunto la continuazione delle bonifiche¹⁹. Il governo fascista spese in quegli anni per il porto di Monfalcone circa 45 mln di £²⁰ corrispondenti agli attuali 33,5 mln di €²¹.

Intanto l'industria monfalconese, che del porto era la principale utente, continuava a rafforzarsi ed espandersi; in primo luogo per quanto riguardava il settore della cantieristica, mentre alcune piccole aziende presenti all' inizio del secolo erano ormai scomparse. La manodopera locale trovava comunque occupazione, come detto prima, nel crescente insediamento del CNT, ma anche nella Adria Soda poi Solvay (ex Adria Werke), nell' Oleificio Adriatico Luzzatti, nelle Officine Arti Grafiche Passero e nella fabbrica chimica Breitner.²² Nel frattempo nel '32, in seguito alla legge sulla riforma del lavoro portuale, venne fondata la Compagnia Portuale²³ che il 7 luglio 1939, così come riportano i verbali della compagnia, prende il nome di "Costanzo Ciano"²⁴; essa era costituita da 55 lavoratori, 35 permanenti e 20 avventizi.²⁵

La seconda guerra mondiale rappresentò un'altra grave battuta di arresto per le attività dello scalo monfalconese; l'arrivo dei convogli marittimi giunse a intermittenza sino al completo arresto già nel 1941. Le attività proseguirono poi a fatica tra il '43 e il '45, per poi essere nuovamente sospese. Una reale ripresa delle attività poté avvenire solamente a partire dal '47²⁶.

Va inoltre ricordato come, nel corso degli anni bellici, un piccolo gruppo di lavoratori della Compagnia si trasferì nel porto di Trieste, riuscendo così a mantenerla in vita anche durante quei difficili anni²⁷.

Significativo è citare quanto affermato da Renato Pizzignacco e Sergio Dibert, due portuali monfalconesi attivi fra gli anni cinquanta e ottanta (il primo dei quali console dal 1975 al 1983), che ricordano quel periodo in questo modo:

“Durante la seconda guerra le attività a Monfalcone si erano fermate, ma un gruppo di diciannove lavoratori ha continuato a lavorare come Compagnia Portuale di Monfalcone nello scalo di Trieste,

¹⁹ Ibidem, pag. 83

²⁰ Ibidem, pag 94

²¹ Elaborazione dati in via indicativa sulla base dei coefficienti Istat disponibili su:
<http://www.istat.it/prezzi/precon/rivalutazioni/coefficienti.html>

²² Ibidem, pag. 86

²³ Ibidem, pag 95

²⁴ Verbale dell'assemblea della Compagnia Portuale di Monfalcone del 7 luglio 1939, Archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone.

²⁵ M. Masau Dan, "L' elemento umano nella crescita del porto di Monfalcone", in "Il porto di Monfalcone – storia immagini prospettive", op. cit., pag. 101

²⁶ Ibidem, pag. 105

²⁷ Ibidem, pag. 106

in modo da mantenere in piedi la Compagnia stessa, per poter continuare poi dopo la guerra. Alla fine del conflitto quei lavoratori e le loro famiglie erano poverissimi e vivano solo grazie alla nave della Solvay, con qualche bragozzo di clinger per fare il cemento e per le necessità di un piccolo magazzino di legname dello spedizioniere Bertetti. Era un periodo di grande miseria”²⁸.

TRA GLI ANNI CINQUANTA E SETTANTA

"Il lavoro all' inizio era costituito da alcuni bragozzi di carichi di ghiaia per fare cemento, veniva inoltre trasportato dal sud in un veliero trasformato in nave da carico, il sale per la Ernesto Solvay per produrre la soda, mentre per la Snia Viscosa arrivava il legname di eucalyptus dal Portogallo dai boschi della casa reale italiana in esilio; questo legname era caricato sulla nave liberty chiamata Favola, a due piani, e trasportava 7000 tonnellate ogni viaggio”²⁹.

L'arrivo della Favola nel 1958, segnava ufficialmente il decollo delle attività all'interno del porto nel dopoguerra. Questo fatto è emblematico per comprendere lo spirito che animava le attività portuali in quegli anni; una realtà di duro lavoro e di pochissimi mezzi, e che sul lavoro ha fondato la propria successiva crescita e prosperità. Proprio su queste navi liberty costruite dagli statunitensi durante la prima guerra mondiale per poter sostenere un unico viaggio e in realtà usate per 40 anni³⁰, "vere carrette del mare" come insiste a ripetere più volte Dibert nel corso dell' intervista, si posero le basi per la dinamica realtà economica di oggi.

La presenza della linea regolare per la Snia e la professionalità creatasi per la manipolazione del legname, nonché le crescenti esigenze dell'industria locale (come la Cartiera del Timavo che nacque nel '54)³¹, portarono a un rafforzamento di questo settore, con arrivi dalla Russia, dalla Romania,³² dalla Finlandia ed addirittura in seguito dal Borneo, per la ditta di serramenti Papa di S. Donà di Piave che importava il ramino.³³

Intanto nel '64 venne costruito il primo gruppo elettrogeno della centrale termoelettrica di Monfalcone, che raddoppiava di potenza nel '70, divenendo poi un impianto di rilevanza nazionale, garantendo così il continuo e sempre più crescente arrivo del carbone tra le banchine dello scalo

²⁸ Estratto dell' intervista registrata a Renato Pizzignacco e Sergio Dibert, Monfalcone 13-12-05, in G. Dato, *“I tre porti del golfo di Trieste dal Memorandum di Londra al trattato di Osimo”*, tesi di laurea in storia sociale, a.a. 2004-2005, Università di Trieste

²⁹ Ibidem

³⁰ M. Masau Dan, op. cit., pag. 108

³¹ A. Meucci e L. Buratti, “Le strutture industriali”, in “Enciclopedia monografica del FVG”, op cit., pag. 549

³² M. Masau Dan, op. cit., pag. 109

³³ Estratto dell' intervista registrata a Renato Pizzignacco e Sergio Dibert, Monfalcone 13-12-05, in G. Dato, *“I tre porti del golfo di Trieste dal Memorandum di Londra al trattato di Osimo”*, tesi di laurea in storia sociale, a.a. 2004-2005, Università di Trieste

isontino; un impianto che a sua volta stimolò ulteriormente lo sviluppo delle attività industriali nella zona, seguendone lo sviluppo con l' aumentare dei M watt erogati e dunque delle tonnellate di carbone manipolati dal porto.³⁴

Bisogna inoltre segnalare che, benchè gli sbarchi superassero sempre di molto gli imbarchi, questi ultimi furono comunque sempre presenti. Ad ogni modo ricordiamo che da Monfalcone partivano innanzitutto i prodotti dell'industria locale, nonché il legname austriaco, oltre alle merci varie in transito.

L'insieme di queste attività segnarono la crescita delle attività portuali di Monfalcone negli anni sessanta e settanta, un porto che si evolve in una forma specificatamente e dichiaratamente industriale e che dunque nasce con un concetto moderno, malgrado tutto questo sia avvenuto, come si diceva prima, a fronte dell' uso di scarsissimi mezzi; del resto non erano presenti nemmeno dei magazzini, e tutto andava scaricato direttamente sui camion, spesso della CITA³⁵, e quando questi non erano presenti ma la nave andava svuotata ugualmente, i materiali venivano lasciati sulla banchina di terra battuta e venivano coperti poi da dei teloni di plastica³⁶. Non esistevano dei veri uffici, ma tutti operavano in delle baracche di legno "lasciate lì al tempo del fascismo nell' epoca della guerra di conquista della Libia"³⁷. Queste baracche servivano rispettivamente, come spogliatoio dei lavoratori portuali e come sedi per: gli spedizionieri, gli agenti marittimi, la capitaneria di porto, la guardia di finanza, la dogana. Stelio Butti, agente marittimo della ditta Cattaruzza, a Monfalcone sin dal '62 afferma non a caso quanto segue:

"Ero in piena banchina con la mia baracca, che era vicino alla loro [quella dei lavoratori portuali]. Il lavoro era diverso a quel tempo; non serviva il telefono e tutta questa carta che si usa oggi. Eravamo là in banchina, sempre pronti a vedere cosa succedeva."³⁸

Tale situazione rimase invariata sino al 1971, quando molte delle baracche furono demolite e furono approntate delle costruzioni in muratura o alcuni uffici si spostarono nel centro abitato³⁹.

Dobbiamo a questo punto rimarcare una caratteristica molto precisa dello scalo isontino che lo distingue nettamente da quello giuliano: ovvero la totale assenza ancora a metà degli anni sessanta, di ogni intervento finanziario da parte dello stato.⁴⁰ Su questo fronte possiamo notare ancora una

³⁴ A. Meucci e L. Buratti, op. cit., pag. 412

³⁵ Cooperativa Italiana Trasportatori Artigiani, sono anch' essi tra i protagonisti dello sviluppo dello scalo monfalconese

³⁶ M. Masau Dan, op. cit., pag. 111

³⁷ Estratto dell' intervista registrata a Renato Pizzignacco e Sergio Dibert, Monfalcone 13-12-05, in G. Dato, "*I tre porti del golfo di Trieste dal Memorandum di Londra al trattato di Osimo*", tesi di laurea in storia sociale, a.a. 2004-2005, Università di Trieste

³⁸ Estratto dell' intervista registrata a Stelio Butti, Monfalcone 19-12-05 in G. Dato, "*I tre porti del golfo di Trieste dal Memorandum di Londra al trattato di Osimo*", tesi di laurea in storia sociale, a.a. 2004-2005, Università di Trieste

³⁹ M. Masau Dan, op. cit., pag. 111

⁴⁰ M. Masau Dan, op. cit., pag. 112

volta la profonda dedizione al lavoro dei lavoratori portuali di Monfalcone e l' impegno della Compagnia allo sviluppo complessivo delle attività portuali;

“infatti siamo addirittura arrivati nel '62 a tassarci del 10% il nostro salario per acquistare i mezzi meccanici, in seguito a una decisione dell' Assemblea dei soci della compagnia, perchè era necessario migliorare il lavoro e renderlo più sicuro; ci sono stati anche dei forti contrasti interni per arrivare a questa decisione, perchè noi che eravamo più giovani volevamo migliorare le condizioni di lavoro, mentre i più anziani non capivano che si poteva fare meno fatica e correre meno rischi.”⁴¹

Si trattava dell'acquisto del primo mezzo meccanico, una gru semovente di produzione inglese, detta “Rapier” che costò ben 19 mln di £ dell'epoca⁴², pari a 200 mila €⁴³. In seguito arrivarono i finanziamenti del fondo Gorizia⁴⁴ e in genere altri finanziamenti regionali che furono spesi per l'acquisto di altre gru, e per alcune opere minori che furono completate verso la metà degli anni settanta, anche se ancora non c'era una vera illuminazione e la banchina restava in terra battuta.⁴⁵

Il porto di Monfalcone cominciava così a meccanizzarsi e dunque a mantenersi sempre più competitivo e autonomo, e l'idea di Monfalcone come porto succursale a quello di Trieste, lasciava sempre più posto a quella che lo vedeva come una realtà autonoma e indipendente, proiettata sempre più verso una crescita costante e sicura. Tanto che la maggioranza dei componenti del “Comitato Tecnico per i Problemi Portuali di Monfalcone” istituito dalla CCIA di Gorizia nel 1971 e composto dai principali attori economici e occupazionali della realtà portuale monfalconese, insieme ad esponenti delle istituzioni e delle industrie locali, con la finalità di un potenziamento degli impianti e un maggiore coordinamento delle attività marittime, rifiutò nel '73 la proposta triestina dell'EAPT di unificare le due amministrazioni portuali.⁴⁶

La crescita delle attività portuali produsse a sua volta da un lato, l' aumento della manodopera impiegata, e dall'altro, un riassetto burocratico con la creazione dell'Azienda Speciale per il porto di Monfalcone. Tale riassetto, voluto dalle amministrazioni locali e dalla Camera di Commercio, aveva la precisa finalità di gestire al meglio i fondi pubblici e di sviluppare la promozione nazionale

⁴¹ Estratto dell' intervista registrata a Renato Pizzignacco e Sergio Dibert, Monfalcone 13-12-05 in G. Dato, “*I tre porti del golfo di Trieste dal Memorandum di Londra al trattato di Osimo*”, tesi di laurea in storia sociale, a.a. 2004-2005, Università di Trieste. Bisogna dire che anche a Trieste avvenne qualcosa di molto simile pochi anni dopo. A Capodistria invece, dal '67 per tre anni, furono d'autorità ridotti gli stipendi dalla dirigenza per finanziare la costruzione del collegamento ferroviario tra il porto e la rete Jugoslava; il protrarsi di tali riduzioni portò al maggior sciopero della storia di quel porto.

⁴² M. Masau Dan, op. cit., pag. 112

⁴³ Vedi nota 21

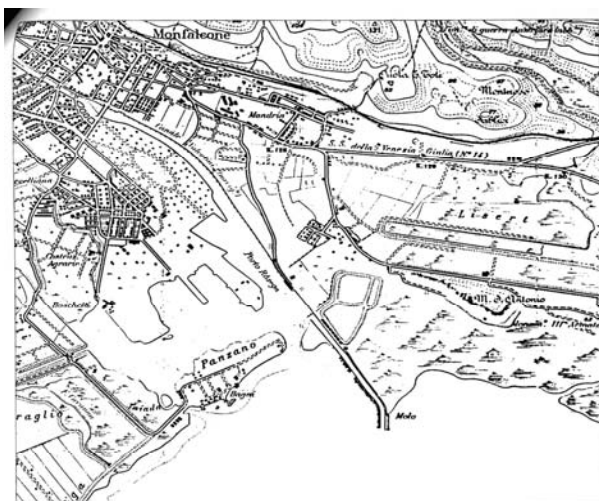
⁴⁴ Estratto dall' intervista registrata a Stelio Butti, Monfalcone 19-12-05 in G. Dato, “*I tre porti del golfo di Trieste dal Memorandum di Londra al trattato di Osimo*”, tesi di laurea in storia sociale, a.a. 2004-2005, Università di Trieste.

⁴⁵ M. Masau Dan, op. cit., pag. 113

⁴⁶ R. Zupancich, “*L'infrastrutturazione del porto ed il ruolo della C.C.I.A.A. di Gorizia*”, in “*Il porto di Monfalcone – storia immagini prospettive*”, pagg. 169-171

e internazionale del porto. Questa nuova istituzione d'altra parte, non intaccava la sostanziale agilità, e pragmaticità del sistema monfalconese, privo di un ente portuale, e, già solo per questo, forte di una maggiore economicità in termini di tempo, a livello decisionale, e di soldi, in termini di spese burocratiche. Sino ad oggi infatti, il porto di Monfalcone non ha un Ente o un Autorità specifici per la gestione generale dello scalo, esiste invece l'Autorità Marittima, un'assemblea nella quale sono rappresentate le varie realtà operative, il comune di Monfalcone, la Camera di Commercio di Gorizia e la Capitaneria di Porto; in particolare è a quest'ultima che spettano le competenze in base alle interpretazioni e applicazioni di regolamenti, al rilascio delle autorizzazioni, e alla sicurezza.⁴⁷

Nel frattempo sempre nel corso degli anni settanta, altre opere vennero così progettate, ed eseguite a partire dal 1977 per l'aumento del pescaggio del canale e del fronte banchina, e finalmente per l'illuminazione, l'asfaltamento e il prolungamento della banchina stessa, e poi per i raccordi ferroviari, per altre gru, per dei veri capannoni e per ulteriori bonifiche, per un totale di spesa di circa 20 mld di £ del 1977 corrispondenti agli attuali 60 mln di €⁴⁸.



PLANIMETRIA DEL 1949.

- Banchina "Solvay" (lunghezza m. 100 costruita nel 1912-13).
- Banchina "Verso Monfalcone" (lunghezza m. 196 costruita negli anni '30).

Materiale cartografico di base CCPP/Fototeca. Elaborazioni grafiche - Studio B & V
 Materiale cartografico di base Archivio CSICM. Elaborazioni grafiche - Studio B & V



PLANIMETRIA DEL 1972
 (Riproducente il Piano Regolatore Portuale).

- Banchina "Solvay" (lunghezza m. 100 costruita nel 1912-13).
- Banchina "Verso Monfalcone" (lunghezza m. 196 costruita negli anni '30).
- Banchina "Verso Trieste" (lunghezza m. 120 costruita nel '61-'62).
- Prolungamento banchina di m. 165 eseguito nel 1974.
- ||| Area portuale utilizzata prima del 1973.
- Estensione Area Portuale prevista dal Piano Regolatore Portuale.
- ||| Area di eventuale espansione Porto.

⁴⁷ Ibidem, pag 197

⁴⁸ Vedi nota 21

DAGLI ANNI OTTANTA A OGGI

Monfalcone si presenta dunque negli anni '80 come un porto di II categoria, I classe (porto commerciale) ai sensi e per gli effetti del TU 3095/1885 ed è amministrato direttamente dallo Stato attraverso i suoi organi periferici.⁴⁹ In particolare il modello dello scalo isontino si presenta, a detta del noto studioso locale di questioni portuali Borruso, come

“del tutto atipico: in esso infatti, accanto all' amministrazione statale (pubblica amministrazione marittima), agisce una pluralità di soggetti, ciascuno dei quali svolge un ruolo peculiare, ponendosi con la p.a.m. in rapporti variamente definiti.”⁵⁰

Nel porto di Monfalcone infatti, come affermato al termine del precedente capitolo, non è presente un'Autorità portuale, ma le attività vengono coordinate dall'Autorità Marittima, la pluralità di soggetti definita appunto da Borruso; tuttavia già negli anni ottanta, malgrado le dimensioni di tutto rispetto del suo traffico, ci sarebbe già stata la possibilità di dotarsi di un Ente Porto del tutto autonomo, secondo quanto previsto dalla normativa allora in vigore, ma l'Autorità Marittima preferì mantenere un'organizzazione forse più frammentata nelle competenze, ma nei fatti più agile e adatta alla reale dimensione del porto, senza gli appesantimenti di un ulteriore apparato burocratico, timore particolarmente sentito dal punto di vista del lavoro portuale. Ciò in conformità alla normativa prevista nel Codice della Navigazione e nel succitato, che non obbligava, ma semplicemente cercava di favorire la costituzione degli EP laddove ve ne fossero i requisiti minimi.

Gli anni ottanta sono stati inoltre particolarmente problematici per la portualità nazionale e internazionale, essenzialmente a causa dell'incapacità del settore di risollevarsi dalle crisi economiche degli anni settanta mentre le tecniche di movimentazione e la meccanizzazione richiedevano sempre meno manodopera. A questo dobbiamo poi aggiungere anche l'inizio del cedimento delle posizioni guadagnate dai lavoratori nella difesa dei propri diritti. Emblematico fu in quegli anni il tracollo dei traffici nel porto di Genova, seguito da Trieste e poi da Taranto, Napoli e altri. Non così fu nel porto di Monfalcone, ove sia le ridotte dimensioni, che la tenuta del sistema industriale regionale, seppur con le modifiche che poi andremo a vedere, permisero il mantenimento sia della quantità, che della qualità del lavoro, pur modificatosi grandemente nelle sue modalità.

La risposta nazionale della politica alla crisi, fu inizialmente portata avanti dalle cosiddette riforme “Prandini”⁵¹, cui venne dato il via attraverso il decreto-legge 13 marzo 1988, n. 69 (GU n. 061 del 14/03/1988), recante “Norme in materia previdenziale, per il miglioramento delle gestioni degli enti

⁴⁹ G. Borruso “*Le prospettive di sviluppo del porto di Monfalcone*”, Consorzio per lo sviluppo industriale del comune di Monfalcone, Comitato per lo sviluppo e l' utilizzazione delle conoscenze economiche del FVG, Università degli studi di Trieste; Trieste 1989, pag. 61

⁵⁰ Ibidem

⁵¹ Ibidem, pagg. 72-73

portuali ed altre disposizioni urgenti”.⁵² Esse furono la premessa la famosa legge 84\94 che impose riassetto e modifiche degli Enti portuali, che si trasformarono in Autorità, delle compagnie, che uscirono dalla speciale legislazione del codice della navigazione e dalle tutele che essa garantiva, e in generale della vita in porto, che tentava di adeguarsi alle nuove caratteristiche dello shipping. Del resto si trattava di un percorso obbligato, dato che l’Italia aveva aderito all’Atto Unico europeo del 1986, il quale andava a creare il mercato unico europeo a partire dal primo gennaio 1993, e che avrebbe significato la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali all’interno della CEE.

Non essendoci un ente porto a Monfalcone i rapporti di forza nel comitato portuale tra CCIAA, Capitaneria, Azienda Speciale e Compagnia, non furono sostanzialmente modificati, ma fu proprio quest’ultima che dovette trasformare le proprie strutture organizzative. Se infatti già dal ’88⁵³, a seguito della riforma Prandini, la compagnia dovette produrre parallelamente un’azienda omonima registrata in CCIAA di Gorizia, che però iniziò a divenire realmente operativa solo nel ’90⁵⁴, si ebbe proprio a partire dal ’94 la fine della Compagnia come veniva intesa e regolamentata in precedenza. A Monfalcone, date le ridotte dimensioni della realtà portuale locale, non si sono avute le complicazioni comparabili a quelle del porto di Trieste; nondimeno nel tumultuoso succedersi di riorganizzazioni fra le varie realtà entrate a far parte del lavoro portuale, si è arrivati, subito dopo al ’94, alla creazione di una cooperativa che ha inquadrato i soci storici presenti nei ruoli del ’94, mentre l’azienda srl, ha assunto i portuali entrati nello scalo successivamente a quell’anno e ha acquisito la proprietà dei mezzi meccanici.

Sino ad oggi entrambe le realtà portano il nome di Compagnia portuale di Monfalcone, e i vertici delle due entità sono gli stessi, ma si esprimono formalmente nei modi ora descritti. Tali considerazioni sono desunte dallo studio dei verbali e delle relazioni annuali depositati negli archivi della compagnia,⁵⁵ nonché dai colloqui avuti con i responsabili della stessa.

Gli anni ’80 portarono ad una più intensa meccanizzazione; tale fenomeno richiese una maggiore specializzazione degli addetti, facendo nascere una trentina di qualifiche differenti. Ciò portò ad una riduzione dei tempi e del personale impegnato per tonnellata movimentata: mentre negli anni

⁵² Da: http://www.italgiure.giustizia.it/nir/1988/lexs_118608.html

⁵³ Come riportato nel documento di bilancio della Compagnia portuale di Monfalcone per l’anno 1988 archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

⁵⁴ Riportato nel documento di bilancio della Compagnia portuale di Monfalcone per l’anno 1989 archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

⁵⁵ Relazioni annuali allegate al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anni 1988-1996, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

settanta per sbarcare una nave di 2-3000 t lavoravano 50-60 persone al giorno per 4-5 giorni, negli anni novanta era già possibile sbarcare 5000 t in un turno con 20 persone.⁵⁶

In questo stesso periodo mutavano anche le merci stesse che venivano movimentate nel porto. Negli anni ottanta andava in crisi il transito di legname dovuto alla ex Snia Viscosa, uno dei clienti più importanti del decennio precedente, e nei primi anni novanta venne dato un colpo fatale a questo tipo di trasporto, a causa da una parte, dalla chiusura nel '90 della Compensati Friuli e dall'altra dal tracollo dell'URSS, da cui proveniva il tondello di abete e nella quale le aziende di stato ebbero come è noto, un concreto impedimento a operare sino alle privatizzazioni che si ebbero negli anni successivi.⁵⁷

Negli ultimi dieci anni il lavoro nel porto si è basato essenzialmente su quattro tipologie di merce, destinate alle industrie del Triveneto o in transito verso centro-est Europa: caolino, cellulosa, prodotti energetici (per la centrale Enel), legname (che intanto è ritornato sotto altre tipologie e quantità) e soprattutto prodotti siderurgici, i quali tanto sono cresciuti negli ultimi anni, da far diventare la compagnia di Monfalcone il terminalista dell'Adria Terminal di Trieste, che ha potuto così, accogliere le navi di stazza e pescaggio al di sopra delle possibilità operative delle banchine monfalconesi.

L'utilizzo dell'Adria Terminal fece emergere uno dei limiti dello scalo isontino, quello dei suoi fondali che impedivano l'arrivo di navi di stazza tali per cui, a pieno carico, il pescaggio poteva risultare eccessivo per l'ingresso nel porto. Le navi che giungevano fino al 2006 in Adria Terminal infatti, venivano solo parzialmente scaricate, quel tanto che bastava a consentire l'accesso ai 9,5 m di fondale della banchina di Porto Rosega. Oggi, un uso di questo genere dell'Adria Terminal non sarebbe nemmeno necessario. Da quest'anno infatti, i lavori di dragaggio, iniziati nel 2003⁵⁸, risultano finalmente terminati e collaudati, dopo una lunga serie di vicissitudini ed imprevisti operativi e burocratici. Grazie a tali opere, il canale di accesso al porto si presenta

“con una lunghezza di 4.500 metri, una profondità di -11,70 m e una larghezza in cunetta di 166 m, mentre i fondali variano tra i -9,5 e gli -11,7 metri con la previsione di arrivare, mediante un ulteriore dragaggio a -13,00 metri.”⁵⁹

Un altro importante momento coincide con l'inizio del 2005: cominciano i lavori per il raccordo ferroviario Burgo-porto (terminato un anno dopo)⁶⁰ e viene inaugurata la palazzina servizi

⁵⁶ M. Masau Dan, op. cit., pag. 124

⁵⁷ Ibidem, pag. 125. Per la questione delle privatizzazioni delle industrie ex-sovietiche: <http://www.monde-diplomatique.it/LeMonde-archivio/Luglio1998/pagina.php?cosa=9807lm06.01.html&titolo=Riforme%20e%20modernizzazione%20dissanguano%20la%20Russia>

⁵⁸ Da "Il Piccolo", 31/05/03

⁵⁹ Da www.porto.monfalcone.gorizia.it/porto.htm

dell'Azienda speciale, il valico doganale, la nuova palazzina per gli uffici e un capannone, tutti realizzati dall'Azienda Speciale per il porto di Monfalcone.⁶¹

Le nuove opere nel porto di Monfalcone, che trovano pieno compimento nel nuovo piano regolatore licenziato nell'aprile 2005⁶², (in merito al quale il WWF considera che non si siano tenute in alcun conto le aree protette)⁶³ e approvato dal ministero nel novembre dello stesso anno,⁶⁴ sono solo uno degli aspetti della crescita delle attività dello scalo, che si sta apprestando a superare presto i cinque milioni di tonnellate movimentate annualmente.

Non possiamo tuttavia dimenticare, che tale incremento delle attività è anche dovuto a una "dote" naturale di questo scalo, ovvero un'ubicazione interessante sia per il nord-est italiano che per il centro e per l'est Europa, localizzata strategicamente nel punto più settentrionale del Mediterraneo. In questo modo, con una pianura alle sue spalle, Portorosega ha potuto beneficiare di un buon collegamento con le infrastrutture e le reti di trasporto locali ed europee: in un raggio di 20 km possiamo trovare gli interporti di Cervignano e Gorizia, e l'aeroporto di Ronchi. È inoltre presente una connessione ferroviaria, che collega lo scalo tanto alla tratta che costituisce il cosiddetto corridoio 5, che alla direttrice nord\sud, in direzione rispettivamente dell'Austria e del resto della penisola; sono infine presenti a poca distanza equivalenti raccordi autostradali la cui rete è direttamente raggiungibile dall'area portuale. Il complesso di tali infrastrutture dà così luogo ad un sistema multimodale molto utile per la clientela del porto isontino.⁶⁵ Come ulteriore conferma di questa forte vocazione intermodale è del luglio scorso che l'Aspm ha messo a disposizione degli operatori di Portorosega il nuovo piazzale da 60.600 metri quadrati, servito da un troncone ferroviario «agganciato» alla rete interna allo scalo per consentire appunto l'intermodalità gomma-rotaia-nave.⁶⁶

La posizione strategica dello scalo isontino è inoltre compresa e utilizzata dall'Esercito Italiano, il quale, disponendo di diverse basi in Veneto e Friuli-Venezia Giulia, di media effettua due toccate al mese a Portorosega, sbarcando e imbarcando container con materiali e attrezzature utilizzati nelle sue missioni. Ad esempio, nell'agosto del 2005, sono partiti per l'Iraq i mezzi della brigata Pozzuolo del Friuli⁶⁷; un anno dopo invece, i materiali e i veicoli militari dei reparti friulani e veneti,

⁶⁰ Da "Il Piccolo", 06/03/06

⁶¹ Da "Il Piccolo", 02/01/05

⁶² Da "Il Piccolo", 30/04/05

⁶³ Da "Il Piccolo", 10/11/06

⁶⁴ Da "Il Piccolo" 17/11/05

⁶⁵ Emilio Sgarlata, "Il porto di Monfalcone", in "Trasporti Europei", Anno VI \ numero 14 – aprile 2000, pag. 68

⁶⁶ Da "Il Piccolo", 19/07/07

⁶⁷ Da "Il Piccolo", 19/08/05

sono stati caricati sulla nave «Zeran» con destinazione Beirut, con l'inizio dell'intervento italiano per la pacificazione del conflitto sul confine israelo-libanese⁶⁸.

La crescita e l'importanza progressiva che il porto di Monfalcone ha acquistato nel corso del tempo ha portato una parte consistente degli ambienti che gravitano intorno alla gestione dello scalo isontino a pensare di cambiarne l'attuale gestione e trovare un modo per meglio coordinare le attuali forze in campo. Sin oggi la massima figura gestionale del porto è stata rappresentata dall'Autorità Marittima, nella quale partecipano le istituzioni locali a livello comunale, provinciale e regionale, lo Stato con la Capitaneria, la CCIAA, la ASPM, e le varie realtà lavorative, con in testa la Compagnia.

C'è allora chi propone una Authority, come ASPM⁶⁹ o Capitaneria, ritenendo che solo così si ridurranno le spese e si garantirà ulteriore sviluppo⁷⁰, mentre c'è chi trova ancora del tutto adeguato l'attuale sistema di gestione, come uno storico operatore quale Stelio Butti, dell'agenzia marittima Cattaruzza, il quale teme come molti,

“il ripetersi di esperienze ben note di «baruffe» politiche che già tanti danni hanno provocato a porti anche non molto lontani da Monfalcone”.⁷¹

La Regione FVG, nella persona dell'assessore regionale ai Trasporti Lodovico Sonogo, chiamato a Monfalcone dal sindaco Gianfranco Pizzolitto, viene riconosciuto dalle parti quale il più opportuno mediatore degli interessi in gioco, ed infatti appare come l'unico in grado di trovare, e portare a termine in tempi relativamente brevi, una soluzione condivisa dalla maggioranza degli attori in campo. In sintesi la posizione espressa dal Governo della Regione è quella dell'accantonamento dell'ipotesi della costituzione dell'Autorità portuale ma anche di quella della regionalizzazione tout court, mentre la scelte più opportune sembrano quelle della costituzione di un soggetto unico di gestione, insieme al trasferimento delle aree di retrobanchina alla Regione, pur mantenendo le competenze sulla banchina da parte dello Stato.⁷²

Tale posizione viene confermata nel marzo del 2006 dall'allora ministro per le infrastrutture Lunardi⁷³, e prosegue il suo iter il 24 ottobre 2006, data nella quale il sottosegretario ai Trasporti, il deputato veneziano Cesare De Piccoli, e l'assessore regionale alla Mobilità, Lodovico Sonogo, firmano a Monfalcone il protocollo d'intesa che dà corpo al decreto legislativo 111 del 2004. Cioè alle norme di attuazione dello Statuto Speciale della Regione concernenti il trasferimento di

⁶⁸ Da “Il Piccolo”, 30/08/06

⁶⁹ Da “Il Piccolo”, 21/01/05

⁷⁰ Da “Il Piccolo”, 01/02/05

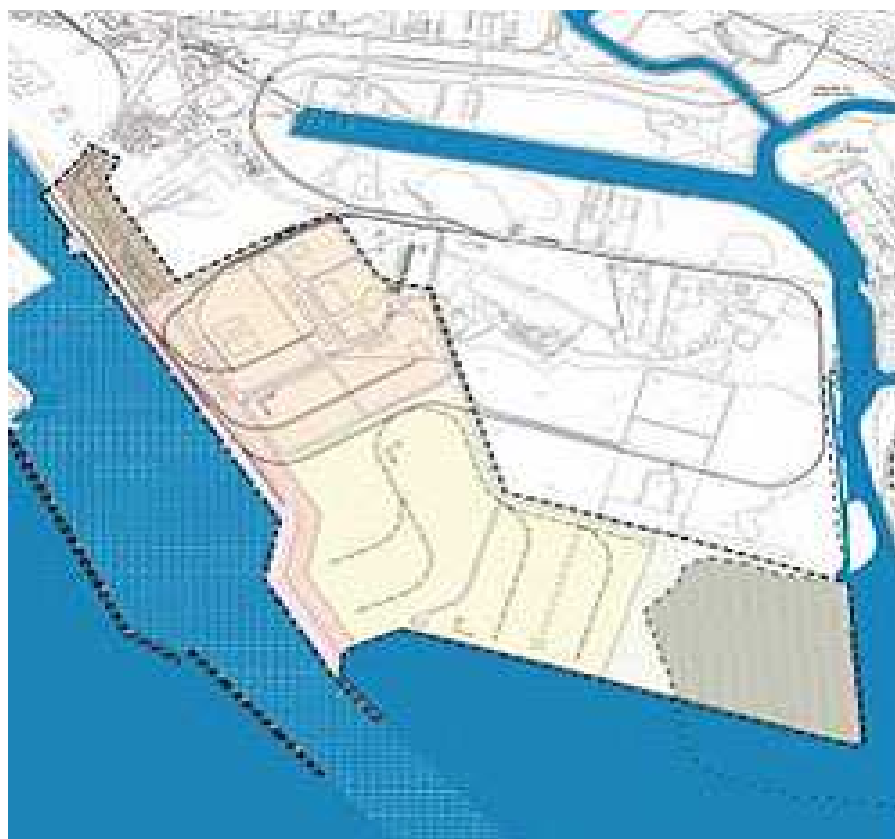
⁷¹ Da “Il Piccolo”, 01/06/05

⁷² Da “Il Piccolo”, 03/07/05

⁷³ Da “Il Piccolo”, 10/03/06

funzioni in materia di viabilità e trasporti. Portorosega rimane però classificato scalo di rilevanza nazionale sotto il profilo dei traffici per la sua funzione di porto energetico. Tale accordo va considerato ancor più importante dal momento che costituisce un modello che sarebbe possibile estendere anche ad altri porti simili, come quello di Chioggia.⁷⁴

Allo stato attuale della vicenda, non ancora definitivamente conclusa, nella seduta del 27 luglio 2007, la giunta regionale approva lo schema di decreto che identifica le aree demaniali marittime monfalconesi in cui lo Stato trasferisce alla Regione, all'insegna della devolution applicata ai porti, poteri e funzioni.⁷⁵



CAP 2

⁷⁴ Da "Il Piccolo", 13-24/10/06

⁷⁵ Da "Il Piccolo", 27/07/07

LA COMPAGNIA PORTUALE DI MONFALCONE TRA IL 1986 E IL 2006

Qui, si intende descrivere la situazione della Compagnia Portuale di Monfalcone nel contesto dei grandi mutamenti legislativi avvenuti nella portualità italiana negli ultimi venti anni, e quindi, dei suoi effetti nella struttura e nell'operato della stessa Compagnia.

Nel 1986 il governo italiano intervenne nella crisi che da alcuni anni attanagliava il mondo portuale nazionale. Da una parte si procedette alla promulgazione di nuovi strumenti legislativi e normativi, e dall'altra il Governo intervenne direttamente sugli organici, facendo innanzitutto un largo uso dei prepensionamenti e in misura minore, della cassa integrazione.

L'azione del Governo iniziò così a esprimersi attraverso l'applicazione della legge 230/83, che nel 1986 pose in esodo a Monfalcone 17 lavoratori; la finalità di quella legge era infatti quella di ridurre gli addetti nel settore portuale, in modo da consentire una maggiore disponibilità di giornate lavorative mensili per ogni portuale rimasto. Nel settembre dello stesso anno poi, il governo emanò il D.L. 619, contenente misure urgenti per il risanamento delle gestioni dei porti e per l'avvio della riforma degli ordinamenti portuali. Con questo decreto si fissavano le nuove dotazioni organiche delle compagnie e dei gruppi portuali per gli anni 1987-1988, sulla base delle giornate di lavoro prestate negli ultimi dodici mesi, ed in misura tale da ottenere una media mensile d'impiego per lavoratore non inferiore alle quattordici giornate per il 1987 e sedici giornate per il 1988. A differenza però, dell'esodo previsto dalla legge 230/83, la nuova normativa stabilì la facoltatività della domanda e dava un beneficio di otto anni contributivi. Il decreto non venne però convertito in legge, ma lo fu un secondo, che il riprendeva il precedente, e che venne convertito con modifiche nella legge 26/87.

Tale legislazione, malgrado offrisse diversi vantaggi contributivi alle compagnie, quale il versamento del trattamento di fine rapporto da parte dello Stato ai lavoratori prepensionati, mise però in seria difficoltà organizzativa la Compagnia di Monfalcone, ponendola di fronte a difficili scelte riguardanti la gestione dell'organico. In quello stesso anno inoltre, l'attività portuale monfalconese fu segnata da un calo dei traffici, del fatturato e dell'occupazione.

Tuttavia il 1987 vide una ripresa quantomeno della movimentazione merci e del fatturato. Continuarono invece, per effetto della legge 26/87, gli esodi, che in quell'anno si attestarono sulle 65 unità. La riduzione degli addetti, coinvolse pure l'allora console Giovanni Barbo, che lasciò il posto a Franco Romano, rimasto a guidare la Compagnia sino ad oggi.

Nel 1988 proseguirono gli esodi, con il prepensionamento di diciannove lavoratori e altrettanti furono invece quelli posti in cassa integrazione. Il consiglio della Compagnia rilevava d'altra parte

la totale distanza dei provvedimenti dalla realtà lavorativa dello scalo isontino, dove anzi si cominciava a risentire di una certa carenza di organico, stante la buona crescita di traffici, che superarono la soglia dei 2 milioni di tonnellate annui.⁷⁶

Nel 1989 Prandini, Ministro della Marina Mercantile con propri decreti restrinse prima la riserva del lavoro alle maestranze portuali, ma concesse poi una sterminata serie di autonomie funzionali ad operatori di vari scali. Seguì poi la circolare 95/89 sulla Compagnia portuale in veste d'impresa; in essa si richiedeva che, a fianco della Compagnia sottoposta al codice della navigazione, sorgesse una s.r.l. sottoposta al codice civile, malgrado questa iniziativa non fosse ancora inserita in un quadro di riforma complessivo. C'erano però da rispettare gli impegni presi con l'allora CEE in merito ad un percorso di riforme da intraprendersi in vista del 1992, anno dell'apertura del mercato unico europeo: esse imponevano, fra gli altri obblighi, l'adeguamento alle normative comunitarie sul diritto d'impresa, le quali non consentivano più ambiti speciali quali quello del Codice della Navigazione italiano.

Nel 1989 sorse dunque la Compagnia Portuale s.r.l., ma non poté ancora operare nel corso di quell'anno; nel frattempo le assunzioni da parte delle compagnie storiche restarono bloccate (fino alla loro chiusura) mentre le due unità di produzione, la Compagnia istituzione e quella impresa benché amministrativamente autonome sulla carta, economicamente e direzionalmente restavano sottoposte agli stessi quadri. Dunque, come unico bilancio da ritenersi valido, rimaneva quello unificato delle due unità produttive.

Sempre nel corso del 1989, altro effetto dei decreti "Prandini" nel porto di Monfalcone fu di far considerare una serie di attività, prima ritenute di assoluta pertinenza della Compagnia, "fuori riserva" non obbligando più l'utenza a servirsi della Compagnia stessa per quelle determinate operazioni. Tali "autonomie funzionali" furono: alla centrale Enel, al silos De Franceschi, e nelle attività riguardanti l'impianto dello sbarco del cemento sfuso e la sua movimentazione nei piazzali. Tuttavia, in seguito all'accordo fra il Ministro M.M. e i sindacati del 17 marzo di quell'anno, ad eseguire le operazioni portuali furono comunque sempre chiamati ancora i lavoratori della Compagnia, fino al termine dell'esistenza della Compagnia storica, nel 1994.

Sempre nel 1989 si ebbe ancora un prepensionamento e due casse integrazioni, che si aggiunsero alle dodici del 1990. L'inizio del 1990 vide inoltre, con il d.l. 22.01.90, la messa in liquidazione del Fondo Gestione Istituto Contrattuale Lavoratori Portuali (F.G.I.C.L.P.). Con tale provvedimento venne a cessare la mutualità fra le compagnie, con la conseguenza che a partire da tale data ciascuna Compagnia dovette provvedere in proprio ai bisogni finanziari derivanti dall'applicazione dei

⁷⁶ Relazione annuale allegata al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anno 1988, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

contratti di lavoro, nonché al pagamento dei contributi previdenziali ed assicurativi, comportando la rideterminazione delle addizionali tariffarie e quindi delle tariffe stesse.

Nel 1990 iniziò poi a consolidarsi, a seguito delle modifiche normative, una triplice ripartizione del bilancio della Compagnia, suddivisa ora in attività in riserva, fuori riserva e attività di impresa. Il suo inserimento all' interno della complessa attività portuale fu lento ma graduale, ma grazie al suo arrivo, si rese possibile la riduzione delle tariffe, in virtù di alcune facilitazioni fiscali, e ai vantaggi derivanti dalla gestione in loco del gettito delle addizionali tariffarie, fatto che permise di ottenere una discreta rendita dagli interessi per le somme depositate. Tali positive condizioni, permisero di mantenere alcuni traffici che erano stati attratti dalla concorrenza di altri scali.

Il 1991 segnò un periodo di stallo per quanto riguarda la riforme portuali, che non ebbero ancora una legislazione definitiva. Restava un clima di forte incertezza, mentre erano diversi i tempi e i modi di applicazione lungo la penisola delle normative esistenti. La Compagnia di Monfalcone, nella relazione di bilancio di quell'anno, mise in particolare risalto tre questioni fondamentali riguardanti gli impegni presi dal governo con le compagnie⁷⁷; esse erano: la parificazione delle agevolazioni contributive e fiscali fra il mondo della cooperazione e quello delle compagnie, la risoluzione del problema del T.F.R. pregresso, il ripianamento dei deficit di gestione dovuti all'inadeguatezza delle addizionali tariffarie imposte dallo Stato. Rimaneva ancora aperta la questione delle piante organiche che richiedevano ulteriori tagli, ma che il Governo non prendeva più in considerazione, mentre seguivano gli investimenti nella meccanizzazione, i quali riducevano dal canto loro le necessità di personale per le stesse operazioni, che del resto venivano svolte anche più celermente. In quest'anno si assistette ad una discreta caduta dei traffici, che da circa 2 milioni e 300 mila t scesero a poco meno di due milioni, e che si ridussero ulteriormente l'anno successivo, per poi riprendersi nel '93 con il recupero ben 800 mila t consentendo di raggiungere una quota record per il periodo.⁷⁸

Verso la fine del 1992, e per la precisione con il d.l. 409/92, emanato il 22 ottobre e recante la titolazione "disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale", venne abrogato l'ultimo comma degli articoli 110 e 111 Cod. Nav., cancellando di fatto la riserva del lavoro portuale ed obbligando la Compagnia ad una rapida trasformazione secondo i tipi previsti dal Codice Civile. Ma il decreto decadde ben due volte per decorrenza dei termini ed altrettante volte venne riproposto nel corso dell'anno successivo senza modifiche sostanziali. Contemporaneamente era stata avanzata in Parlamento una proposta di legge che assorbiva il decreto stesso per quanto riguardava il lavoro

⁷⁷ Relazione annuale allegata al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anno 1991, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

⁷⁸ Non affronteremo più in questa parte del testo la questione relativa ai traffici, basti ricordare che si ebbe in seguito una crescita abbastanza regolare degli stessi, e che si è superata la quota dei 3 mln di t nel 2000 e di 4 mln nel 2006.

portuale e nello stesso tempo prefigurava la tanto attesa riforma complessiva delle gestioni portuali italiane, quindi anche degli enti porti. La Compagnia di Monfalcone era comunque già a conoscenza del fatto che la Compagnia Portuale istituzione entro il 1994 sarebbe certamente stata chiusa. A queste intricate circostanze, dovute anche dalla incerta e difficile situazione politica italiana e dalla fine della cosiddetta “Prima Repubblica”, si assommavano le problematiche riguardanti la mancata copertura finanziaria promessa dallo Stato riguardante i fondi centrali del T.F.R., la soluzione del problema relativo alle pensioni integrative, e la mancata concessione dei prepensionamenti richiesti dalle compagnie (anche se a Monfalcone ve ne furono comunque undici per quell’anno).

La relazione del 1993 si apre con la spiegazione della nuova strutturazione del bilancio, composto in base alla nuova normativa introdotta dalla IV direttiva CEE.⁷⁹ Tale redazione, avvenne soprattutto nella più importante fase di trasformazione legislativa della portualità italiana. Pur restando irrisolte nel corso del 1993 tutte le problematiche riscontrate nella relazione dell’anno precedente (cui si aggiunse il fermo dei prepensionamenti), il 4 febbraio del 1994 venne pubblicata la legge di “riordino della legislazione portuale” 84/94. Con essa entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della legge (termine ordinatorio) o al massimo entro 190 giorni (termine perentorio) le Compagnie avrebbero dovuto trasformarsi in una o più società secondo i tipi previsti nel libro V e VI del Codice Civile. Questa o queste società succedettero alle compagnie istituzione in tutti i rapporti patrimoniali, finanziari e operativi. Con la legge 84/94 si sarebbe dovuto anche ripianare il T.F.R. pregresso, anche se non furono subito ben chiariti i termini di questo intervento.

Dal canto suo la Compagnia di Monfalcone affidò ad una serie di consulenti legali e fiscali la ricerca delle modalità per attuare i cambiamenti previsti dalla nuova legge, e fu inoltre affidato alla ditta METIS di Genova il compito di produrre uno studio sullo sviluppo e sulle possibili forme di gestione futura del porto di Monfalcone.⁸⁰

Per quanto concerneva le piante organiche, venne approvato il 14 febbraio 1994 il d.l. 100/94, che prevedeva ulteriori mille prepensionamenti per le compagnie, mentre erano in sessanta ad aver fatto domanda nel solo porto di Monfalcone. Tali richieste vennero però disattese nella maggior parte, in quanto furono privilegiati altri scali, ed in particolare, fece notare il presidente Romano, il porto di Savona, a svantaggio diretto di quello di Monfalcone. Sembra infatti che in quell’anno, un sottosegretario della Lega Nord, proveniente dalla città ligure, l’abbia favorita oltremodo, concedendo a Savona cinquanta prepensionamenti in più rispetto alla media degli altri porti, mentre nella città isontina erano assegnati cinquanta posti in meno. La vicenda si trascinò per lungo tempo

⁷⁹ Relazione annuale allegata al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anno 1993, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

⁸⁰ Ibidem

e l'anno successivo venne fatto un ricorso al Tar e una delegazione si recò personalmente al Ministero, ma la situazione non venne sanata se non con il maxi esodo per amianto del 2000.⁸¹

Quello del 1993 fu anche l'ultimo bilancio unico che venne presentato dalla Compagnia di Monfalcone. A partire dall'anno seguente, dai due bilanci separati emerge chiaramente come da un lato esista la Compagnia Portuale di Monfalcone s.r.l., già operativa da cinque anni e che si era assunta la piena responsabilità della gestione del lavoro portuale, e dall'altro, la Cooperativa Portuale S.C.A.R.L. Monfalcone, che raccoglieva e raccoglie tutti i vecchi soci della Compagnia istituzione, fino ad esaurimento per pensionamento. Le nuove esigenze di manodopera invece, sono state man mano collocate come dipendenti della s.r.l. .

Furono intanto soltanto sei gli esodi nel 1994 (per i motivi spiegati prima), in un anno determinante per la gestione degli scali italiani, ma che produsse una frammentazione delle realtà operanti nel ciclo produttivo portuale interpretata diversamente da porto a porto. Per i dieci anni successivi infatti, le relazioni di bilancio della Compagnia si aprono con la denuncia della non chiara e univoca interpretazione della 84/94, che in alcuni casi ha esposto il porto di Monfalcone alla concorrenza sleale di altre realtà portuali.⁸²

Il 1995 resta contraddistinto dal grande caos che la riforma provocò nella gestione dei porti italiani; un quadro nazionale che vide incompiuti quasi tutti gli adempimenti relativi all'attuazione della legge di riforma. Una particolare preoccupazione da parte della direzione della Compagnia si era dovuta alle nuove classificazioni dei porti, per un timore di ulteriori penalizzazioni; per intanto a causa di un decreto attuativo, restava sospesa anche l'erogazione dei contributi statali promessi dalla l. 343/85, che erano previsti dal bilancio della Compagnia, ma che giunsero appena nella seconda metà del 1996.

Sempre in quell'anno, come anticipato prima, permanevano forti incertezze per quanto riguardava l'applicazione della legge di riforma. In particolare veniva rilevato come in determinanti questioni, quali le concessioni e le autorizzazioni alle imprese, e la gestione della manodopera portuale, non fossero stati emanati i necessari decreti attuativi in materia: era l' inizio della fine del monopolio delle compagnie nei porti italiani, anche se a Monfalcone la situazione si mantenne relativamente stabile sino alla fine del decennio. D'altra parte, la direzione della Compagnia isontina non poté mancare di far emergere come, nei porti concorrenti, avessero già cominciato ad operare imprese diverse dalle Compagnie, le quali, anche grazie a manodopera irregolare e a basso costo, iniziarono a offrire servizi a costi pericolosamente concorrenziali. Per provare ad arginare la situazione, e

⁸¹ Da un'intervista al presidente della Compagnia Portuale di Monfalcone, R. Romano, effettuata il 08/06/07

⁸² Relazioni annuali allegate al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anni 1994-2004, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

cercare in un qualche modo di non scadere nella totale deregolamentazione del mondo portuale della penisola, il Parlamento approvò il 23 dicembre la l. 647/96, che tentava proprio di porre dei limiti alle molteplici interpretazioni della l. 84/94.

Ma l'intervento legislativo risultò in verità pressoché inutile e nel corso di tutto l'anno successivo non avvenne nulla di rilevante.

La situazione si aggravò ulteriormente nel 1998. Mentre a Monfalcone si continuava a utilizzare la sola cooperativa costituita dai vecchi soci della Compagnia insieme ai pochi dipendenti della Compagnia s.r.l. (all'esclusione delle aree dell'Enel e del Silos De Franceschi, per le ragioni sopra spiegate)⁸³, si rilevava come dai dati del Ministero del Lavoro, circa il 70% delle imprese operanti nei porti concorrenti non rispondevano ai requisiti minimi previsti. Permaneva quindi quella situazione di concorrenza illegittima che la Compagnia di Monfalcone non smetteva di denunciare, illegittima perché non basata sulla maggiore produttività ed efficienza, ma su minori salari e su una minore sicurezza sul posto di lavoro. Intanto il Parlamento continuava a discutere su una nuova legge: stava emergendo come una soluzione importante al problema sarebbe potuta essere quella in uso nei porti del nord Europa, ove venivano costituiti dei pool di manodopera, ove organizzare e gestire i lavoratori sì, in base alla flessibilità operativa tipica delle attività portuali, ma senza mancare dei requisiti minimi in merito al salario, alla sicurezza e alla formazione.

Anche il 1999 rimase caratterizzato dalle medesime problematiche dell'anno precedente. Continuava la discussione in Parlamento per una nuova legge che riformasse la ormai nota 84/94. Appariva importante distinguere le attività di servizi portuali da quelle di fornitura di lavoro temporaneo. In particolare si andava a rivedere l'art. 17 della legge 84, al fine di individuare un preciso soggetto preposto all'erogazione del lavoro temporaneo, anche in forma esclusiva, per lo svolgimento delle operazioni portuali, ritenendo questo servizio di interesse pubblico. Tale interpretazione venne anche confermata dalla Commissione Europea, nonché dalla Corte di Giustizia Europea, con la sentenza n. 16 emanata nel settembre di quell'anno. Restavano però del tutto irrisolte altre importanti questioni, come la cassa integrazione, il riconoscimento del lavoro portuale come lavoro usurante ed inoltre la definizione del contratto unico dei lavoratori portuali.

Il 2000 fu invece un anno carico di novità. Venne approvata la legge 186/00 che andava riformare l'art. 17 della legge 84 nei modi espressi prima, ma si andava a modificare anche l'art. 16, riguardante le operazioni portuali. Il nuovo testo distinse i mercati delle operazioni portuali e dei servizi nel principio della libera concorrenza, mentre il mercato della manodopera temporanea

⁸³ In base all'articolo 18 della legge 84/94, la Capitaneria di porto ha equiparato alla Compagnia s.r.l., Enel e De Franceschi come concessionarie delle rispettive aree portuali e ha quindi autorizzato queste ultime a svolgere autonomamente le attività di banchina con il proprio personale. La Compagnia s.r.l. invece, risulta concessionaria di tutte le altre banchine di Portorosega.

veniva affidato ad un unico soggetto, che non avrebbe dovuto svolgere nessun'altra attività. L'intenzione del legislatore era quella di permettere la massima concorrenza tra gli operatori, evitando però quel tipo di concorrenza basato solo sul costo del lavoro e non sull'efficienza imprenditoriale e che stava sempre più caratterizzando i porti italiani rispetto alla concorrenza internazionale, fatto del resto denunciato più volte dallo stesso scalo isontino, come abbiamo visto. Ad ogni modo il fatto più determinante per la realtà portuale monfalconese fu che la nuova legge impose alle compagnie una precisa scelta, che già in verità veniva richiesta nella l. 84, fra le seguenti due alternative:

- a) secondo l'art.21 comma 1 lett.a avrebbero dovuto trasformarsi in impresa per lo svolgimento di operazioni portuali in concorrenza;
- b) art.21 comma 1 lett.b avrebbero dovuto trasformarsi in società per la fornitura di mere prestazioni di manodopera.

La compagnia di Monfalcone, che già aveva optato per la prima opzione, mantenne quindi le proprie posizioni. Ed anzi proseguì come impresa autorizzata dall'articolo 18, che è quello che regola le attività dei terminalisti, coloro i quali, come impresa, gestiscono i terminali dei porti. La Compagnia di Monfalcone srl scelse appunto di restare impresa e delegare ad altri la fornitura di interinali. Inoltre, vista la particolare situazione a Monfalcone, continuava a dare la priorità della richiesta di manodopera alla Compagnia s.c.a.r.l. .

È quindi da interpretare in quest'ottica, la firma di un contratto di sei anni per la gestione dell'Adriaterminal del porto di Trieste a partire dal 1 gennaio 2001, dove appunto la Compagnia di Monfalcone s.r.l. opera in tutto e per tutto come azienda portuale autorizzata dall'art. 18.

Nel porto di Monfalcone e nel distaccamento di Trieste si profila quindi una gestione della manodopera nel seguente modo: priorità ai vecchi soci della s.c.a.r.l, copertura della restante quota di lavoro da parte di nuovi assunti in srl da un lato, e dei lavoratori della cooperativa Primavera per le esigenze di lavoro temporaneo a Monfalcone e in Adriaterminal, insieme ad alcuni portuali della Compagnia di Trieste per il solo Adriaterminal; tutto ciò mentre si attendeva per l'anno successivo la costituzione del pool di manodopera come previsto dalla legge 186/2000 sulla base della modifica dell'art. 17 della 84\94.

A questo riguardo, è da notare che l'applicazione di quest'ultimo articolo, sarebbe dovuta passare per l'indizione di una gara tra diversi soggetti (comma 2) oppure in una seconda fase attraverso la costituzione di una agenzia promossa direttamente dall'Autorità Portuale o, nel caso di Monfalcone, dall'Autorità Marittima (comma 5). E a Monfalcone si seguirono le indicazioni del comma 5.

Sempre nel 2000 avvenne il cosiddetto "maxi esodo per amianto", grazie al quale 49 soci della Compagnia storica poterono usufruire dei benefici pensionistici. Questo provocò un ulteriore

bisogno di manodopera nello scalo monfalconese, e ciò spiega l'apertura verso la Coop. Primavera, stante anche la nuova acquisizione dell'Adriaterminal, apertura concessa in via transitoria dall'Autorità Marittima vista la situazione, dato che non si era ancora dato corso all'applicazione completa dell'art. 17.

Anche il 2001 è stato un anno molto significativo per la Compagnia di Monfalcone, a causa di alcuni avvenimenti estremamente negativi che hanno colpito la Compagnia, e che ne hanno messo a repentaglio la sua stessa esistenza. Uno dei maggiori clienti del porto, la ditta di spedizioni Spetra, andò in crisi (seguì poi il fallimento nell'anno successivo), lasciando scoperti numerosi crediti nei confronti della Compagnia. Contemporaneamente, venne scoperto che nella gestione contabile dei due anni precedenti erano stati commessi gravi errori da parte del direttore amministrativo, il quale aveva calcolato presenze di cassa ben maggiori di quelle realmente esistenti, facendo spendere alla Compagnia dei capitali che in realtà non possedeva. Tali errori provocarono un bilancio d'esercizio negativo di quasi 6 miliardi di lire. Per cercare di uscire da questa difficile situazione, il 7 febbraio del 2002 il Consiglio di Amministrazione della Compagnia decise di richiedere una riduzione del 6% delle tariffe praticate dalla s.c.a.r.l, e di perseguire una rigorosa politica di contenimento degli altri costi, al fine di produrre un utile sufficiente al ripianamento dello sbilancio negativo. Tali scelte si ripercossero quindi in una riduzione delle retribuzioni dei soci della Cooperativa Portuale. Oltre a ciò si rese necessario richiedere una ricapitalizzazione della società attraverso un intervento diretto dei soci con il versamento complessivo di un miliardo di lire, poi ridotto di circa la metà, entro il giugno 2002. La risposta della Compagnia si dimostrò largamente efficace e permise nel 2005 il definitivo recupero delle perdite, nonché la restituzione della cifra versata dai soci; da notare inoltre nel 2003 è stato fatto ricorso al mercato creditizio con l'accensione di un mutuo di 760.000 €.

Dal punto di vista della Compagnia, riguardo all'evolversi della legislazione di riforma del mondo portuale italiano, si continuava a rilevare l'estrema confusione nell'applicazione delle normative, ed anzi la permanenza delle interpretazioni più varie delle leggi di riforma, anche della 186/00. In particolare le più difformi interpretazioni vertono sull'art. 17 e sull'uso dei mezzi meccanici, causando così il protrarsi della scorretta concorrenza da parte anche dei porti vicini.⁸⁴

Sempre nel 2001, sono stati concessi altri cinquanta prepensionamenti per l'amianto, (saranno venti nel 2002, quattro nel 2003, due nel 2004, e sei nel 2006), mentre ventisette nuovi giovani dipendenti sono stati assunti dalla Compagnia s.r.l. . Sempre in quell'anno assistiamo alla apertura della cooperativa Alto Adriatico, filiazione della coop. Primavera di Trieste, che con un organico di

⁸⁴ Relazione annuale allegata al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anno 2001, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

trentatré unità, iniziò a svolgere il ruolo di pool di manodopera nel porto di Monfalcone, dando così piena applicazione dell'articolo 17.

Ancora nel 2002 permaneva la situazione caotica dovuta alle leggi di riforma. La direzione della Compagnia rilevava allora due questioni chiave, intorno alle quali il Governo avrebbe dovuto operare per cercare di porre un rimedio alla intricata vicenda. Esse erano la definizione di un unico punto di riferimento intorno al quale le autorità marittime e portuali potessero stabilire le regole del settore, e la chiara definizione del ventaglio di possibilità offerte alle imprese autorizzate dagli articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94.⁸⁵

Un ulteriore intervento del Parlamento sul fronte della legislazione portuale si è avuto invece nel 2003 con la legge 172, nella quale, agendo con una non chiara modifica dell'art. 18 della legge 84/94, si recepiva in maniera non chiara la possibilità di consentire ai terminalisti di affidare parti del ciclo operativo a soggetti terzi, autorizzati in base a quanto già stabilito dall'art. 16, sempre della legge 84/94. Il legislatore quindi, anziché favorire una maggiore razionalizzazione delle unità operative coinvolte dalle operazioni portuali, aggravò piuttosto la segmentazione della responsabilizzazione delle attività di banchina e le condizioni generali di chi le svolgeva, favorendo piuttosto quella spinta che portava alla diminuzione delle tariffe tout court, e consentendo quindi, margini di utile solo nella riduzione del costo del lavoro, della sicurezza e degli investimenti.

In particolare, nella relazione di bilancio di quell'anno,⁸⁶ la Compagnia voleva mettere in luce come, se da un lato la riforma aveva permesso una ripresa delle attività portuali in Italia (nel caotico contesto più volte descritto), d'altra parte questo era avvenuto grazie all'intervento dei privati, e soprattutto dei grandi gruppi amatoriali, che ormai determinavano e determinano la crescita o lo sviluppo dei singoli porti nazionali. Tali gruppi, presenti anche nell'area giuliana, hanno trovato il modo di aggirare le condizioni basilari che aveva posto la legge per operare negli scali della penisola, producendo quindi quelle situazioni di concorrenza sleale varie volte denunciate dalla Compagnia. Ciò poteva avvenire anche perché le autorizzazioni a svolgere attività di impresa portuale (ex art. 18) venivano concesse pure ad aziende che non avevano i requisiti per richiederle, e che non garantivano un organico adeguato a svolgere le attività presentate nel piano operativo, ma che però riuscivano a disporre in questo modo delle concessioni sulle aree demaniali, sui magazzini e sulle banchine presenti nell'area portuale. Tale scorretta applicazione dell'art. 18, favorita d'altra parte da quanto esposto in merito alla riforma dell'art. 16, pregiudicava poi anche quella dell'art. 17, che invece prevedeva l'intervento di lavoratori diversi da quelli del terminalista solo per i picchi di

⁸⁵ Relazione annuale allegata al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anno 2002, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

⁸⁶ Relazione annuale allegata al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anno 2003, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

lavoro e non per la normale attività, ed il loro inquadramento unicamente nelle aziende autorizzate in base all'art. 17. Questo modo di piegare le regole ad uso dei soggetti maggiormente in grado di far valere i propri interessi, è stato ed è comune in verità a gran parte degli scali penisola, a partire dalla vicina realtà del porto di Trieste.

La Compagnia di Monfalcone si è dunque trovata a competere con imprese che spesso hanno svolto una funzione di mera intermediazione, che hanno falsato il mercato, ma che erano frutto della riforma ed allo stesso tempo la negazione dei principi che si riteneva l'avessero ispirata. Così sono sorte in tutti i principali scali numerose "pseudo-imprese portuali", che hanno giocato la propria esistenza sull'imprenditorialità di altri e che nello stesso tempo hanno tentato di comprimere le condizioni lavorative di chi ha operato per conto loro. Il risultato di tutto questo è l'attuale debolezza del sistema portuale italiano, e la limitazione della sua qualità rispetto ai concorrenti europei.⁸⁷

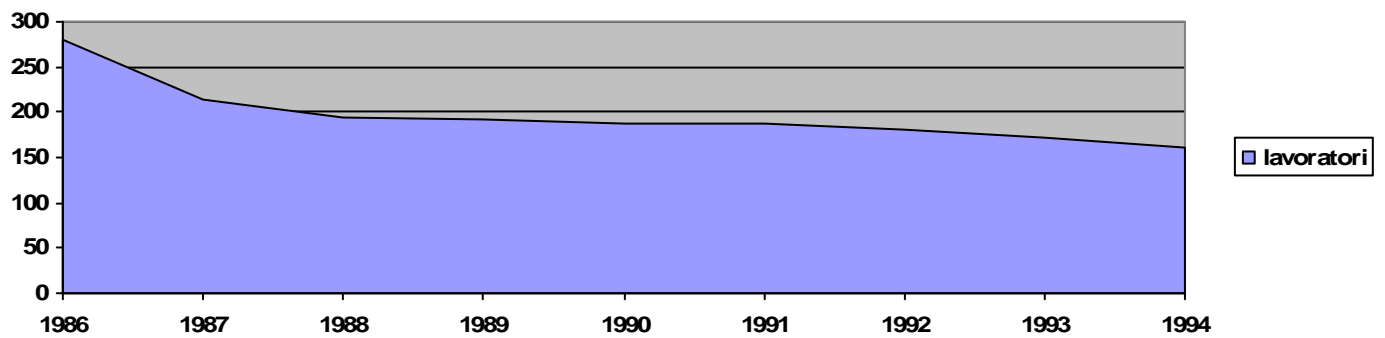
La situazione sotto il punto di vista dell'organizzazione del lavoro è rimasta del tutto invariata sino al 2006. Ciò fa pensare alla stabilizzazione della situazione fin qui descritta, ed alla stesso tempo, alla difficoltà a realizzare i cambiamenti voluti dalla stessa Compagnia. Unica novità da segnalare è la nascita nel 2004 dell'azienda Ocean Sitt srl, filiazione della Ocean di Trieste, che è intervenuta a fianco della coop Alto Adriatico, ai sensi dell'art. 13 legge 172/2003. Segnale questo, dell'incapacità dell'Autorità Marittima agente in Monfalcone di limitare la tendenza alla frammentazione sopra descritta.

Dobbiamo a questo punto affermare che, dal punto di vista di chi lavora in porto, tali tendenze non possono rappresentare la via corretta per competere in un contesto globale quale è quello dello shipping. In un porto piuttosto, c'è bisogno di qualità e sicurezza in ogni segmento del servizio. Per contrastare tale situazione, sarebbe piuttosto preferibile cercare il più possibile di razionalizzare in un sistema portuale le forze in campo, un sistema che coordini in primo luogo gli scali regionali, e secondariamente, anche quelli di tutto il nord Adriatico, compresi il porto di Capodistria e quello di Fiume. È in questa direzione quindi, che andrebbe rivista definitivamente la l. 84/94, con un'opportuna ricontestualizzazione delle norme relative alla concorrenza, troppo legate alla situazione di dieci anni prima, e troppo incentrate sulla rottura dei monopoli delle Compagnie, mentre oggi la regolazione della concorrenza si rende necessaria in base alle problematiche diffusamente enunciate in questa sede.

⁸⁷ Ibidem

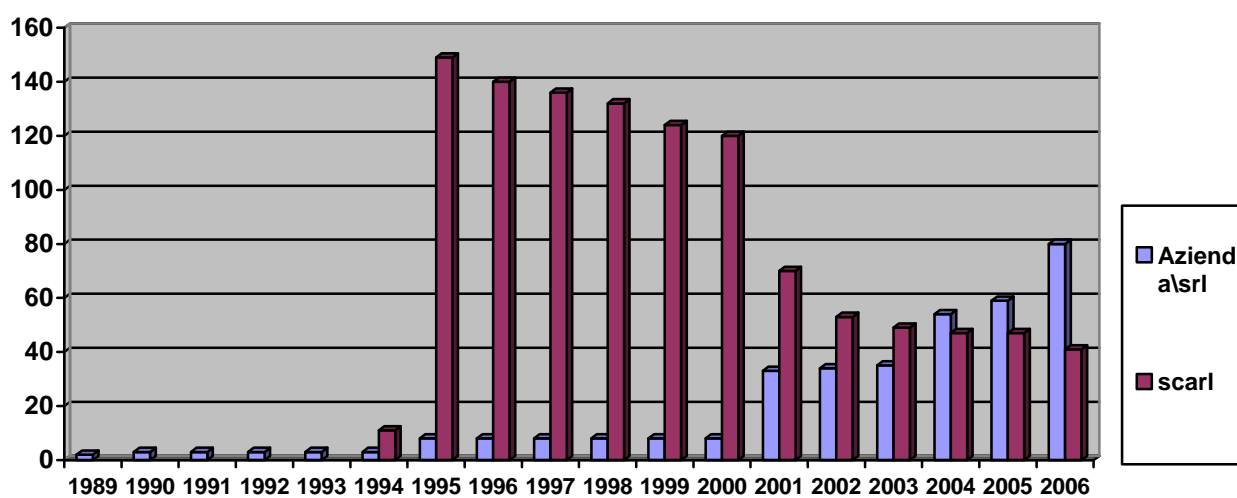
LAVORATORI COMPAGNIA istituzione 1986-1993

1986	280
1987	215
1988	195
1989	192
1990	187
1991	188
1992	180
1993	172
1994	162



LAVORATORI COMPAGNIA azienda\srl e scarl '90-'06

	Azienda\srl	scarl
1989	2	
1990	3	
1991	3	
1992	3	
1993	3	
1994	3	11
1995	8	149
1996	8	140
1997	8	136
1998	8	132
1999	8	124
2000	8	120
2001	33	70
2002	34	53
2003	35	49
2004	54	47
2005	59	47
2006	80	41



CAP 3

ANALISI DEI TRAFFICI PER FLUSSI MERCEOLOGICI 1986-2006

Nelle pagine che seguono viene discussa l'evoluzione dei traffici nel porto di Monfalcone negli ultimi venti anni, attraverso le varie categorie merceologiche, la tipologia di attività svolte nello scalo isontino, mostrando un quadro dell'utenza. Se infatti da un lato un porto rappresenta una entità economica e occupazionale chiaramente definibile, la sua attività si conforma ai servizi che gli sono richiesti e che dunque possono variare col tempo.

Il porto di Monfalcone si distingue innanzitutto come uno scalo di sbarco delle merci dove, in gran parte, materie prime e semilavorati transitano verso il sistema industriale regionale e nazionale, mentre gli imbarchi rappresentano una minima percentuale dei traffici totali (la proporzione appare evidente nel grafico sottostante).

Come titola "Il Piccolo" lo scalo di Monfalcone si qualifica anche come "il porto delle aziende friulane"⁸⁸.

Lo stato di salute di questa struttura è quindi determinato dall'economia e dal grado di sviluppo del suo retroterra, e dalla sua capacità di integrarsi in esso. Particolare è quindi il caso di Monfalcone, che è riuscito in questi ultimi venti anni ad ampliare sempre più la propria base di riferimento offrendo servizi estremamente concorrenziali non solo per il Triveneto, ma anche per l'Austria, o per altre regioni.⁸⁹

Oggi sul sito ufficiale dello scalo isontino appare evidente l'ottimismo dovuto ad una solida crescita:

"Il trend positivo dei traffici del porto di Monfalcone sembra inarrestabile. Nel primo semestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Monfalcone si è attestato a 2.455.187 tonnellate, con una crescita del 10% rispetto alla prima metà del 2006. I più significativi incrementi sono stati registrati nei comparti delle rinfuse secche (+11%) e delle merci varie (+11%). In flessione le rinfuse liquide (-12%). I primi sei mesi del 2007 sono stati positivi soprattutto per minerali grezzi (+48%), prodotti siderurgici (+25%), cereali (+14%), carbone (+9%) e cellulosa (+3%).

Anche il car terminal (gestito dalla società Cetal srl del Gruppo Grimaldi) ha dato motivi di soddisfazione in quanto in numero di autovetture transitate ha avuto un incremento del 9% passando da 32.722 vetture del 2006 a 35.824 del 2007."⁹⁰

⁸⁸ Da "Il Piccolo", 21/09/05

⁸⁹ Emblematici ad esempio, sono stati gli arrivi di feldspato per le industrie della piastrella per la zona di Modena e Sassuolo.

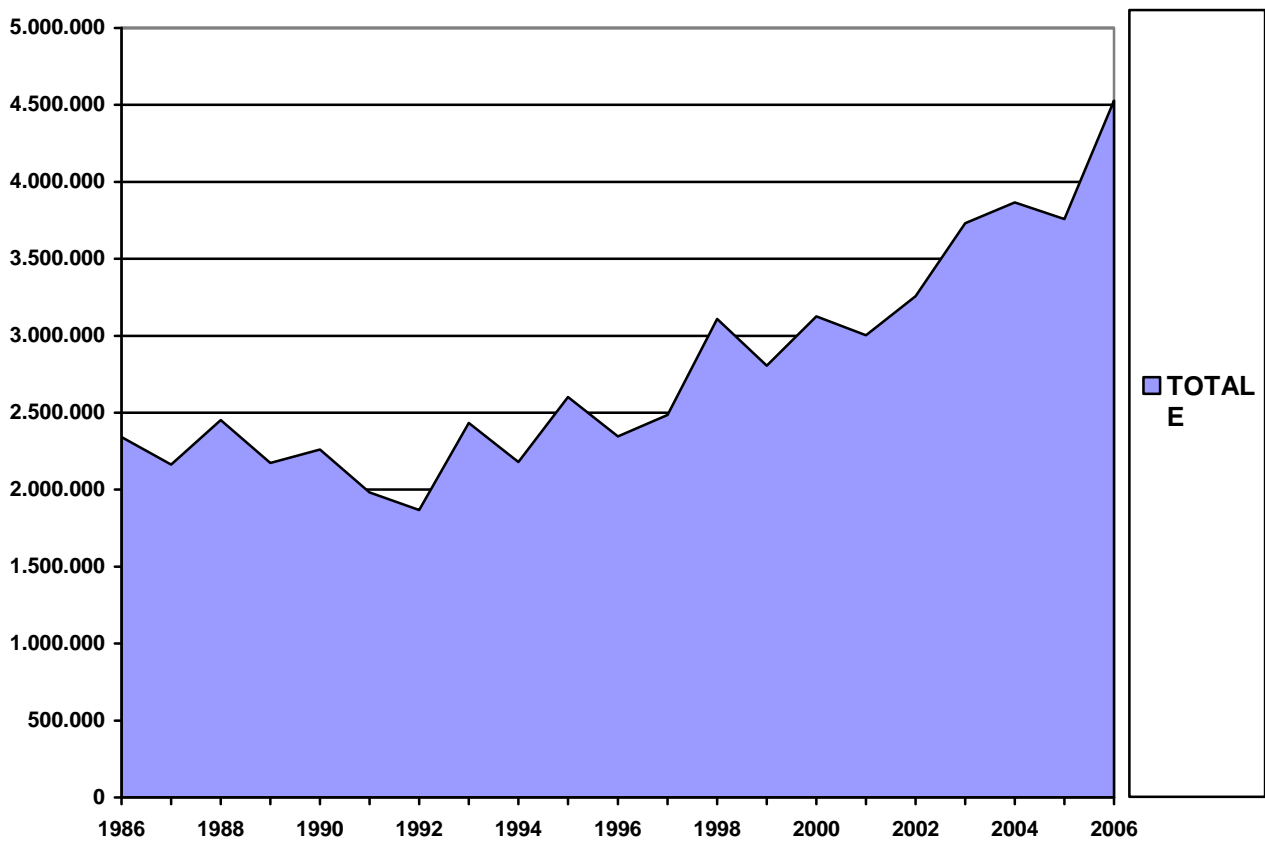
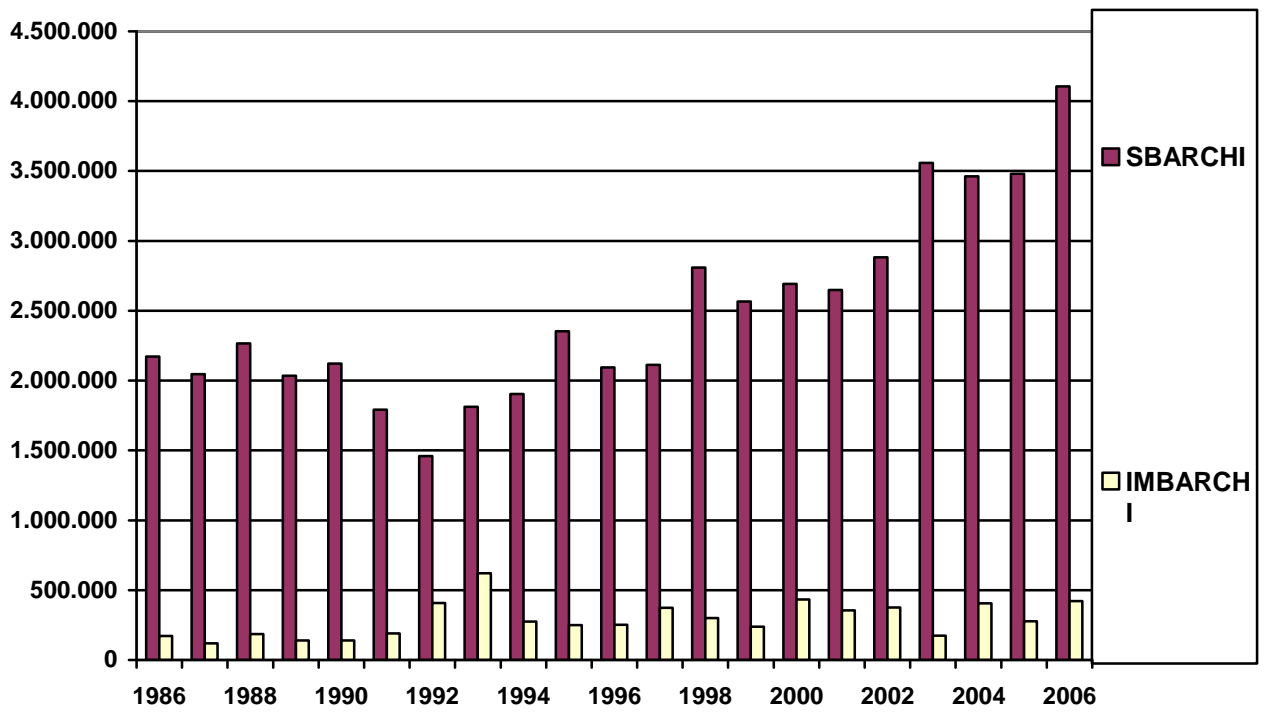
⁹⁰ Da: www.porto.monfalcone.gorizia.it/int_news.asp?recordID=251

Nei venti anni trattati dalla nostra analisi, il traffico complessivo del porto è praticamente raddoppiato, nel solco di una crescita pressoché stabile, all'esclusione della crisi del 1992 che, come è noto, colpì tutta l'economia italiana.

Allo stesso tempo, se negli anni ottanta erano i prodotti forestali il fulcro delle attività, oggi si sono affiancate, come colonna fondamentale dello sviluppo, le manipolazioni dei prodotti siderurgici, senza i quali non si sarebbero potute raggiungere le cifre odierne.

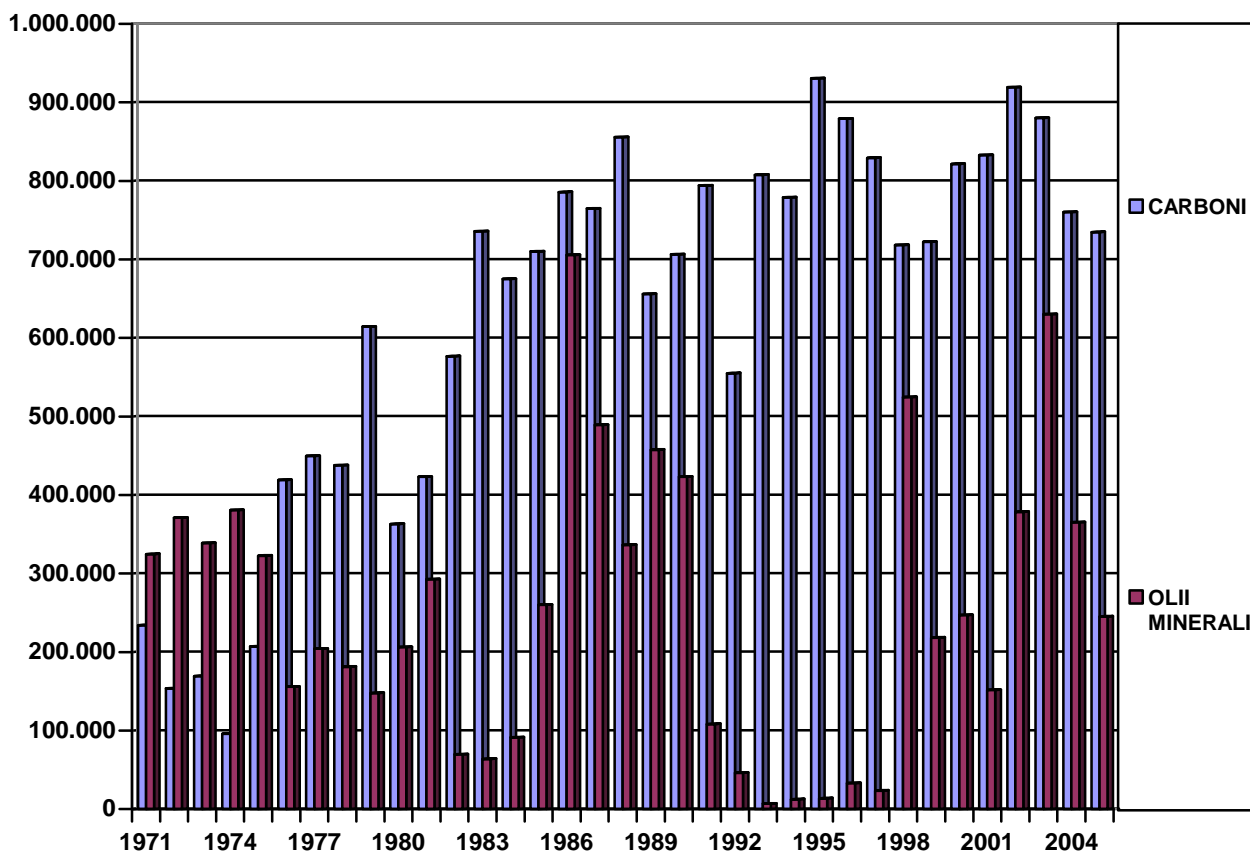
	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE
1986	2.171.805	170.983	2.342.788
1987	2.045.128	118.705	2.163.833
1988	2.266.225	185.217	2.451.442
1989	2.033.844	139.098	2.172.942
1990	2.120.561	139.792	2.260.353
1991	1.790.914	190.654	1.981.568
1992	1.459.385	408.470	1.867.855
1993	1.811.336	621.995	2.433.331
1994	1.904.911	274.987	2.179.898
1995	2.352.761	249.053	2.601.814
1996	2.095.270	251.650	2.346.920
1997	2.111.687	373.869	2.485.556
1998	2.809.955	299.677	3.109.632
1999	2.566.598	238.579	2.805.177
2000	2.692.503	433.917	3.126.420
2001	2.648.037	355.034	3.003.071
2002	2.882.363	374.835	3.257.198
2003	3.557.669	174.592	3.732.261
2004	3.461.154	405.614	3.866.768
2005	3.480.995	277.731	3.758.726
2006	4.106.779	420.724	4.527.503

Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

PRODOTTI ENERGETICI: CARBONI E OLII MINERALI



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

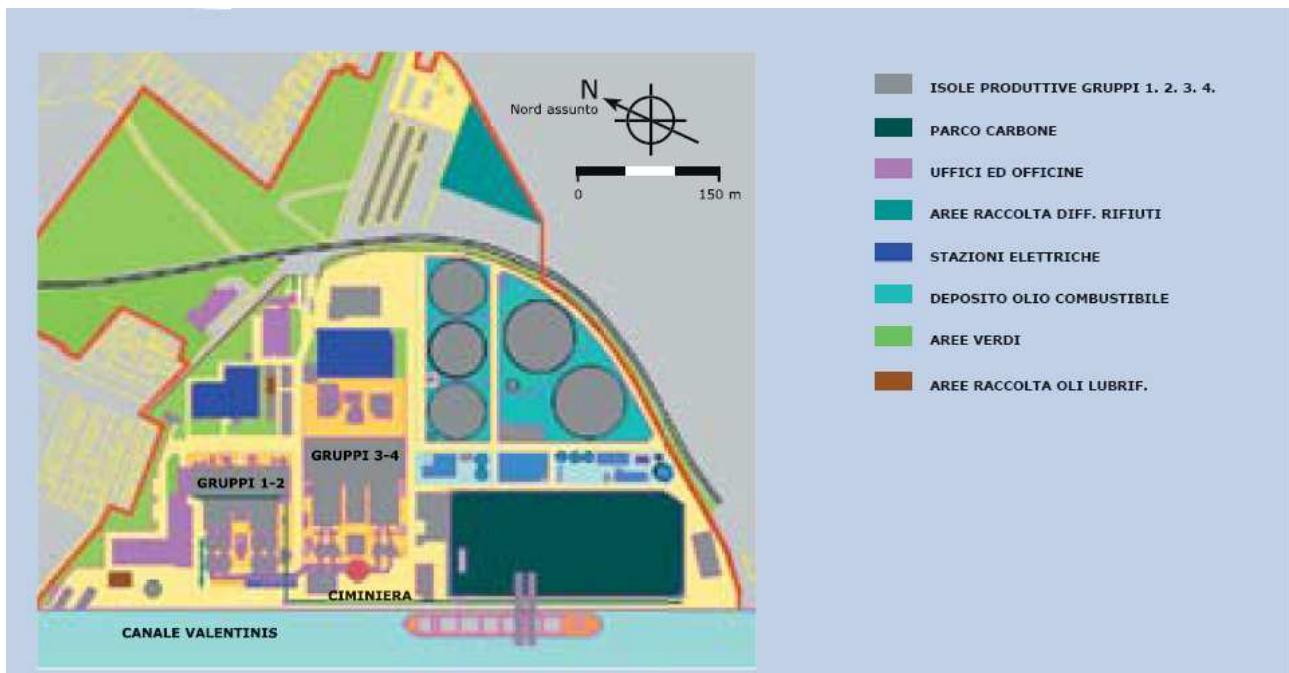
Questo genere di merci è strettamente legato alle attività della vicina centrale termoelettrica, di proprietà del gruppo spagnolo Endesa dal settembre 2001 insediatasi nell'impianto monfalconese grazie all'acquisto della GenCo 2 dall'Enel, in virtù del cosiddetto decreto Bersani sull'energia⁹¹.

È dunque a causa di un uso così specifico che i prodotti energetici sono presenti nelle banchine monfalconesi solo in sbarco, venendo immediatamente stoccati e successivamente consumati in loco.

Dal sito della centrale, e dalle cartine che mostrano il porto isontino, gli impianti per la produzione di energia elettrica si sviluppano sul fronte mare ad evidente prosecuzione delle zone portuali. Essi infatti, sono adiacenti a nord ed a Est con l'abitato della città di Monfalcone, a sud confinano con l'area portuale, mentre ad Ovest sono delimitati dal canale artificiale Valentinis, sul quale si affaccia la propria banchina privata.⁹²

⁹¹ [http://it.wikipedia.org/wiki/Decreto_Bersani_\(1999\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Decreto_Bersani_(1999))

⁹² Dichiarazione ambientale anno 2004 – Dati aggiornati al 30-06-05 – Centrale Termoelettrica di Monfalcone – Endesa, pag. 6, su www.endesaitalia.it/libreria/brochure.htm



Da: Dichiarazione ambientale anno 2004 – Dati aggiornati al 30-06-05 – Centrale Termoelettrica di Monfalcone – Endesa su www.

Gli impianti di produzione elettrica di Monfalcone costituiscono una

“Centrale termoelettrica convenzionale, alimentata a carbone ed olio combustibile denso, con annesso deposito costiero”.⁹³

Come possiamo vedere chiaramente dalle statistiche, sin dal 1976 la centrale ha fatto prevalentemente uso di carbone per la propria attività, tranne nel 1986 dove c’era stato un quasi riavvicinamento della quantità in tonnellate degli olii combustibili a quella dei carboni mentre al suo inizio negli anni sessanta, essa faceva prevalentemente uso di olio combustibile.

Riguardo la provenienza dei prodotti energetici sbarcati, i carboni provengono dalla Russia, dal Sud Africa, dall’Australia e dalla Cina, mentre gli olii dalla Libia o dalla raffineria di Genova.

Recentemente la centrale ha fatto uso anche di farine animali per la produzione di energia:

“L’attività è proseguita regolarmente nel corso dell’anno 2004 ed ha consentito la distruzione di un quantitativo di farine di origine animale, per il 2004, pari a 39.930 t, [...]In questo modo è stato generato il 2,16% del calore totale utilizzato dalla centrale”.⁹⁴

Tale attività è sorta grazie alla diffusione della BSE nella metà degli anni novanta, fatto che ha costretto gli allevamenti a eliminare grandi quantitativi di bestiame contaminato, e prosegue sino ad oggi con scarti di macellazione e altri sottoprodotti ridotti anch’essi sotto forma di farinacei; sempre

Vedi anche cap. 2, pag. 21

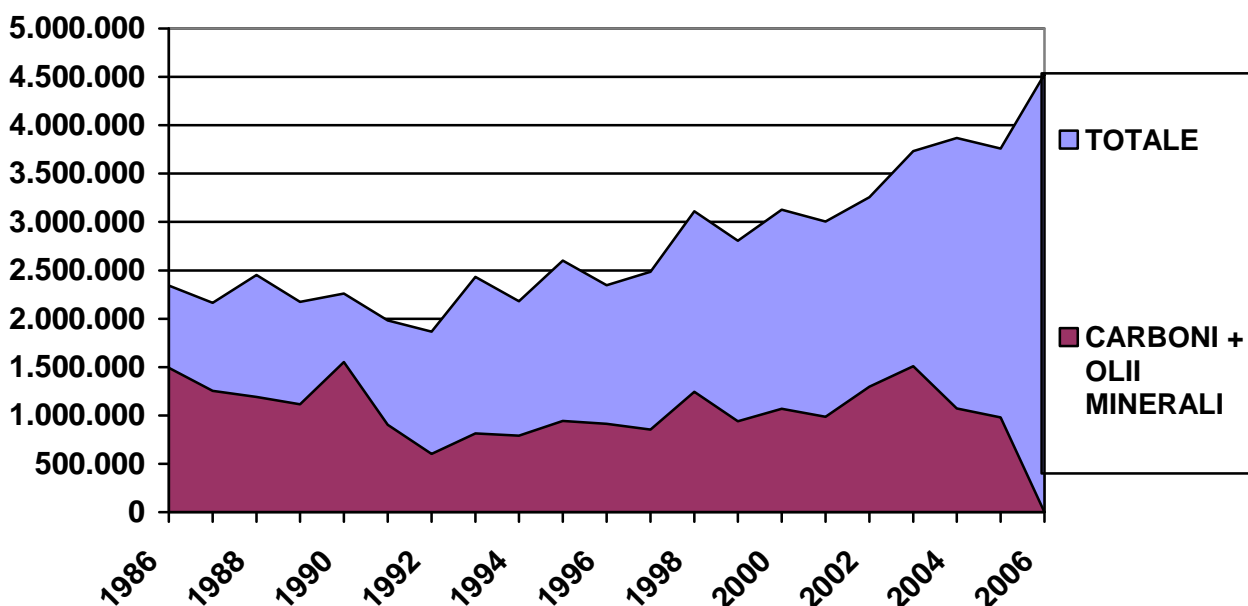
⁹³ Ibidem

⁹⁴ Ibidem, pag. 12

come biomassa viene bruciata nella centrale la sansa, materiale di risulta della spremitura delle olive, anche in questo caso mescolata al carbone.

Tali attività hanno consentito alla centrale di conseguire la certificazione EMAS, che garantisce un buon profilo ambientale secondo le leggi vigenti in materia.⁹⁵

Dunque carbone e olio minerale rappresentano sino ad oggi una importante fetta dei traffici del porto di Monfalcone ma mentre venti anni fa essi costituivano poco oltre il 60% del tonnellaggio di tutto il traffico, oggi si attestano su circa il 25% delle movimentazioni generali, pur mantenendosi su quantità grossomodo stabili, o di poco diminuite, segno che sono state altre le tipologie merceologiche che hanno caratterizzato la crescita del porto in quest'ultimo ventennio.



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

Anche a causa del fatto di possedere una banchina propria dove sbarcare le merci che le sono necessarie, a partire dal 1994 la direzione della centrale, assecondando le possibilità offerte dalla nuova legislazione portuale, ha cercato sempre più di limitare il coinvolgimento della Compagnia. Inoltre, essendo il carbone e gli olii minerali delle merci di massa, necessitano di un'alta meccanizzazione, e non richiedono molta manodopera in proporzione ai volumi movimentati, se confrontati con altre tipologie di merci. Già nel 1994, abbiamo un parziale uso dell'autoproduzione da parte della centrale, situazione che si aggrava ulteriormente nel 1995 con circa il 50% della manipolazione dei carboni in autoproduzione e nel 1996 con il 60%. Nel 1997, si assiste a una lieve riduzione mentre a partire dal 1998, la Compagnia viene coinvolta solo in minime attività; dal luglio

⁹⁵ Da "Il Piccolo", 22/07/06

2005 inoltre, dopo aver perso una gara d'appalto indetta da Endesa per la gestione delle attività di banchina, cessa qualsiasi coinvolgimento della Compagnia nell'area della Centrale.

L'importanza del traffico dei prodotti energetici a Monfalcone, emerge particolarmente se si confrontano lo sviluppo industriale e urbanistico del Friuli – Venezia Giulia, con i dati riportati in appendice, che mostrano i consumi di quelle merci e la produzione energetica della Centrale. È evidente come lo sviluppo economico in senso contemporaneo, di una area economicamente e culturalmente così attiva come quella in esame, sia indissolubilmente legata alla possibilità di un adeguato approvvigionamento energetico, di cui la centrale termoelettrica di Monfalcone è una colonna portante e il porto di Monfalcone, uno snodo fondamentale.

Infatti, come troviamo nelle pagine web dell'Assessorato regionale alla pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto della Regione FVG:

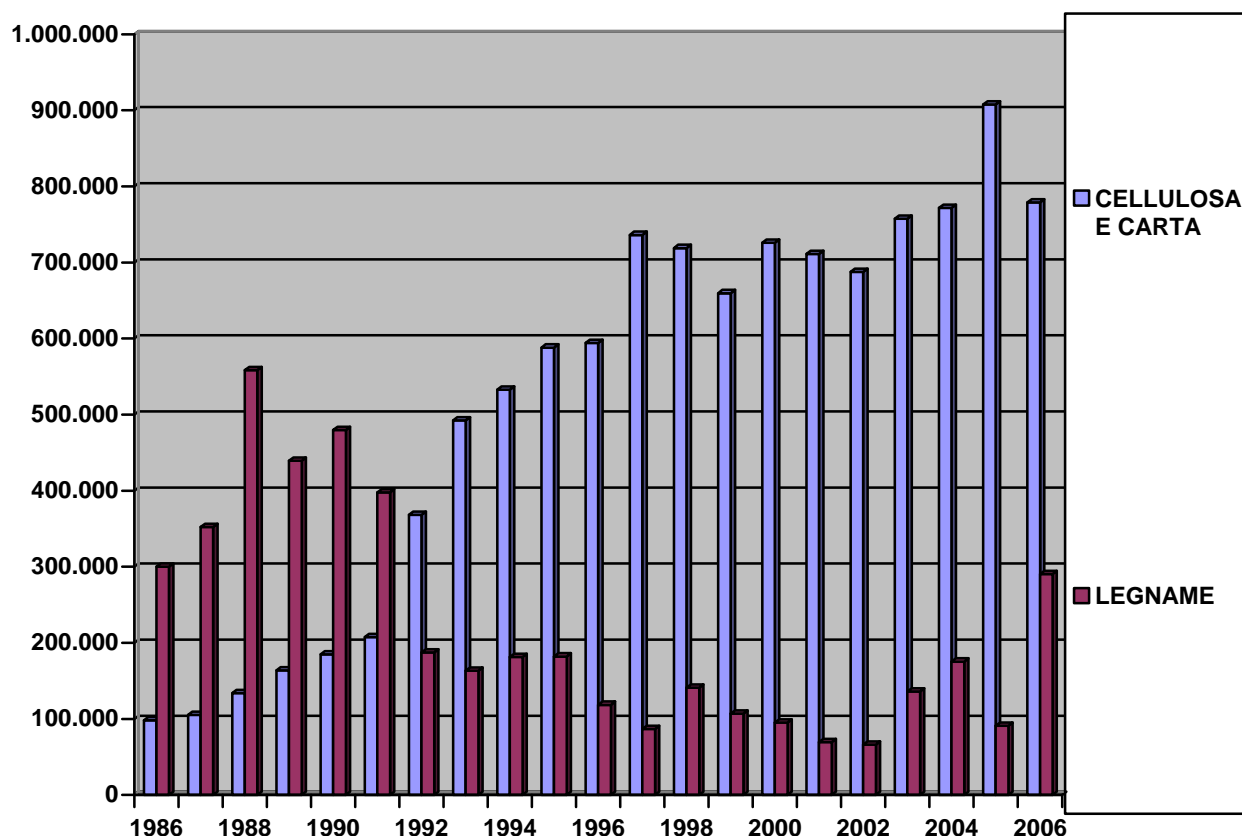
“La produzione lorda della centrale di Monfalcone nell'anno 2003 è stata di circa 5.230 GWh di energia elettrica, equivalenti al 69% della produzione termoelettrica regionale. [...]La produzione netta della centrale dello stesso anno è risultata di 4.921 GWh di energia elettrica, ed ha garantito la copertura del 52% della domanda regionale. Un nuovo progetto di ripotenziamento è stato presentato da Endesa Italia in concomitanza alla richiesta di costruzione di un terminale di rigassificazione ubicato nel polo energetico di Monfalcone. Il nuovo progetto prevede a partire dal 2008 la sostituzione dei gruppi a olio combustibile con un gruppo a ciclo combinato funzionante a gas naturale della potenza nominale di 800 MW, per una potenza nominale complessiva della centrale di 1.136 MW.

Complessivamente in regione sono attivi più di 20 impianti termoelettrici per un totale di circa 1.300 MW di potenza efficiente netta.”⁹⁶

Da notare infine, che il trasporto del carbone avviene su grandi navi, che per la limitata profondità di Portorosega non possono attraccare direttamente. Fino alla gestione Enel le navi maggiori trasbordavano su chiatte il carbone nel porto di Trieste ma, con la definitiva privatizzazione, dal 2002 questo avviene in quello di Capodistria.

⁹⁶ www.regione.fvg.it/rafv/urbanistica/dettaglio.act?dir=/rafv/cms/RAFVG/AT10/ARG4/FOGLIA4/
Dati completi su produzione energia della centrale e consumi dei prodotti energetici in appendice

PRODOTTI FORESTALI: LEGNAME, CELLULOSA E CARTA – SBARCHI



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

LEGNAME SBARCHI

Il legname è stato un prodotto che ha segnato profondamente la storia del porto di Monfalcone, ma che vede proprio negli anni novanta una notevole riduzione del traffico. Se seguiamo l'evoluzione della movimentazione di questa merce a partire dal 1986, tale prodotto rappresenta in quell'anno uno fra i principali tra quelli manipolati in porto, secondo solo al carbone. Nell'anno successivo assistiamo ad un ulteriore incremento dei volumi totali, dovuto essenzialmente all'eucaliptus in legacci destinato alla Chimica del Friuli di Torviscosa. Le altre qualità di legname tradizionalmente presenti in porto sono invece i segati, provenienti dall'Indonesia, da Singapore, dagli USA, dal Canada e dall'Africa occidentale, verso in generale l'industria del mobile del nord Italia ed in particolare quella friulana; sono presenti inoltre i tronchi, in arrivo quasi esclusivamente dall'Africa occidentale ed acquistati dalla stessa clientela dei segati. Si trovano infine i tronchetti di abete e di pioppo da Russia ed Estonia, che servono invece alla produzione della Cartiera di San Giovanni di Duino e per altre industrie simili del Nord Est Italia.

Riprendendo dunque il filo dell'analisi a partire dal 1986, possiamo vedere come, proprio sulla manipolazione del legname, la Compagnia abbia dovuto lottare non poco per il mantenimento del

traffico, a causa della forte concorrenza in Alto Adriatico da parte di scali che potevano godere di maggiori finanziamenti pubblici, o di migliori condizioni ferroviarie. A tali difficoltà va aggiunta la mancanza di un deposito coperto che potesse così permettere di attrarre ulteriore utenza e portare a termine la creazione di un terminal specializzato per i segati di provenienza asiatica, dei quali in particolare va ricordato il ramino, un'essenza fortemente odorosa e resistente, utile per la produzione di serramenti da parte dell'industria friulana e veneta del settore e che un tempo dava un caratteristico odore all'abitato di Monfalcone.

Nel 1988 si tocca il massimo storico con un incremento della movimentazione del 58% rispetto all'anno precedente ed una massa di 558.402 t, grazie all'aumento dei tronchetti di eucaliptus e di tronchi dall'Africa. Il traffico si mantiene molto alto nei due anni successivi, ma nel 1991 e ancora di più nel 1992, si registra un forte calo che porta la movimentazione del legname intorno alle 200.000 t, quantità che rimane all'incirca stabile sino ad oggi, se si esclude l'annata particolarmente negativa del 2001. Le cause di questo calo furono molteplici. Innanzitutto nel 1991 assistiamo alla forte diminuzione dell'arrivo di tronchi esotici, dovuto sia alla situazione negativa del mercato, che al dirottamento di alcune navi sul porto di Venezia; in crisi in quegli anni era anche il mercato della carta, per cui si riduceva la richiesta di tronchetti da parte della vicina Cartiera del Timavo. Nel 1992 poi, chiude il reparto cellulosa della Chimica del Friuli, la Compensati Friuli e infine si interrompono gli arrivi di tronchetti dall'Unione Sovietica, a causa, secondo quanto ritenuto dalla Compagnia, della nota crisi politica che portò all'implosione del regime⁹⁷: tutti questi fatti messi insieme non potevano che portare al crollo vistoso della movimentazione del legname.

Nel 1993 il traffico cala ulteriormente del 12%, perdita che viene recuperata all'incirca l'anno seguente; intanto la vicina Cartiera fa giungere i tronchetti via ferrovia, per sopperire ai mancati arrivi via mare di cui sopra; positivo è invece il contratto triennale tra la Compagnia e la Cartiera stessa per la manipolazione e segazione dei tronchetti, anche provenienti via ferrovia, che permette un parziale recupero delle giornate perse a causa del calo del traffico. La movimentazione diminuisce però nel 1996 di un ulteriore 35%, dovuto alla riduzione dei tronchi, e al crollo dei segati di ramino, mentre i tronchetti continuano a giungere via ferrovia.

Nel 1997 quindi, il legname sbarcato è quasi per intero costituito da tronchi esotici, mentre aumenta l'attività nella Cartiera da parte della Compagnia, che si rafforza ulteriormente nel 1998, anno in cui riprendono considerevolmente gli arrivi di tronchetti via mare.

L'attività in Cartiera resta così, sino ad oggi, un'importante aspetto del lavoro e del fatturato della Compagnia, crescendo e rafforzandosi col tempo. Prova del sempre più stretto legame tra la realtà portuale di Monfalcone e l'azienda duinese è rappresentato anche da due infrastrutture, volute da

⁹⁷ Relazione annuale allegata al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anno 1992, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

Consorzio industriale ?, e finanziate in buona parte dalla Regione, come il raccordo ferroviario tra il porto e la cartiera Burgo, e il ponte sul canale Locovaz, terminati rispettivamente nel 2003 e nel 2004 e che consentono così di trasferire su rotaia gran parte delle materie prime necessarie allo stabilimento, prima trasportate dai camion, e che congestionavano la statale 14.⁹⁸

Riprendendo la successione cronologica degli eventi possiamo dire che la situazione generale del settore resta stabile sino al 2000, mentre nel 2001 assistiamo ad un calo del 27%. Ciò non desta però particolari preoccupazioni, perché altre merci in quegli stessi anni aumentano vistosamente i propri traffici. Ad ogni modo, assistiamo nel 2002 ad una certa ripresa, dovuta all'aumento degli arrivi di eucalipto alla ditta Fantoni di Osoppo, che permette nel 2003 di raddoppiare il transito del legname. Si rafforza il traffico per l'anno successivo al quale si aggiungono gli arrivi dal Sud America per la ditta Bipan di Bicinicco. Si riducono invece gli arrivi di tronchi esotici dall'Africa occidentale, a causa della sempre maggiore tendenza a segare e containerizzare all'origine questo prodotto, fatto che determina la fine definitiva degli arrivi di questa merce per l'anno successivo, vista l'inadeguatezza del porto di Monfalcone a manipolare grandi quantitativi di contenitori. Restano stabili intanto le altre attività, all'esclusione del calo di arrivi dal Sud America.

Nel 2006 invece assistiamo ad un aumento di oltre il 200% dei traffici, dovuto in buona parte alla difficoltà di reperire legname nel mercato europeo attraverso i vettori ferroviari o su strada. Riprendono così fortemente, i traffici dalle Americhe grazie agli arrivi del chips (legname tritato) per la ditta Fantoni e dell'eucalipto, quest'ultimo proveniente anche dal Centro Africa. In particolare ricordiamo che proprio il chips ha permesso l'attracco di una delle più grandi navi mai giunte sulla banchina di Portorosega, la Forest Pioneer, proveniente da Savannah, città della Georgia negli Stati Uniti, con a bordo un carico di 43 mila tonnellate pari a un volume di 110 mila metri cubi di materiale.⁹⁹

Grazie ad arrivi come quello dell'imbarcazione americana, il porto di Monfalcone è riuscito a recuperare i volumi di legname sbarcato di quindici anni fa, allorché lo scalo isontino era leader in questo settore.¹⁰⁰

CELLULOSA E CARTA SBARCHI

Nello scalo monfalconese, la crescita degli arrivi di carta e cellulosa è speculare alla diminuzione degli sbarchi del legname. Questo è avvenuto per diverse ragioni; una di queste è che il calo del transito di quest'ultimo prodotto, ha costretto la Compagnia, per la propria sopravvivenza, ad una continua specializzazione nei confronti delle richieste del mercato: ciò le ha però consentito di

⁹⁸ Da "Il Piccolo", 05/10/03

⁹⁹ Da "Il Piccolo", 15/06/06

¹⁰⁰ Da "Il Piccolo", 06/07/06

adattarsi e di crescere, e di affermare la realtà economica del porto di Monfalcone nel suo complesso. La natura prettamente industriale di questo scalo d'altronde, non potevano che porre in primo piano le esigenze del settore della cellulosa e dei semilavorati cartacei, date le potenzialità offerte dall'attività della vicina Cartiera del Timavo e delle altre industrie del settore presenti nella sua usuale area geografica di riferimento.

Iniziamo dunque a seguire sviluppo dei traffici dal nostro primo anno di riferimento, il 1986, dove troviamo un quantitativo di poco sotto le 100.000 t, e che prosegue in netta crescita negli anni successivi. Nel frattempo, nel corso del 1989, si registrano i primi arrivi di rotoli di carta, per un quantitativo di 5000 t, destinati anch'essi a segnare un trend positivo.

Il 1990 è da ricordare come il primo anno in cui si incomincia a inoltrare un certo quantitativo di cellulosa verso l'Austria, grazie anche alla maggiore celerità delle operazioni, a tariffe concorrenziali ed a nuove possibilità di deposito. Tali condizioni permettono di superare nell'anno successivo la soglia delle 200.000 t e nel 1992, di raggiungere la cifra allora record di 368.000 t, rendendo la cellulosa la prima merce movimentata nella banchina di Portorosega (il carbone viene infatti scaricato alla banchina della centrale).

Nel 1994, superando abbondantemente le 500.000 t, Monfalcone diviene per quell'anno il primo porto italiano per la manipolazione di cellulosa e similari. Il traffico continua a crescere per gli anni successivi e la Compagnia si pone quindi l'obiettivo di raggiungere la quota del milione di tonnellate. Diventano a questo punto fondamentali alcune opere di miglioria dello scalo, in primo luogo l'approfondimento del canale di accesso, di cui abbiamo trattato in un precedente capitolo. Tali investimenti infrastrutturali, finanziati prevalentemente dalla Regione e dalla Camera di Commercio di Gorizia, hanno il fine di consentire l'arrivo di navi di maggiore stazza, per seguire non solo le esigenze del mercato di sbocco delle merci, ma anche di quelle dello shipping, che per un progressivo contenimento dei costi segue la tendenza di servirsi di navi sempre più grandi.

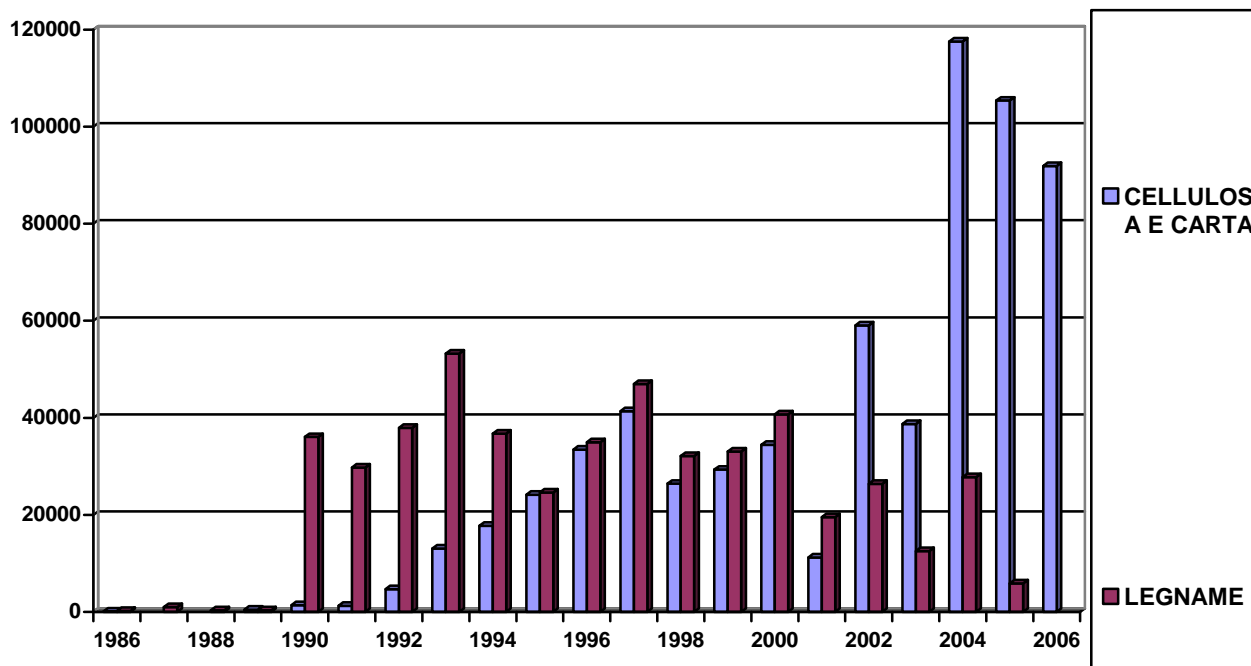
Il traffico ad ogni modo cresce stabilmente con gli anni, all'esclusione di un ridotto calo nel 2001. Se ancora ad oggi non si è raggiunto il milione di tonnellate, lo si è d'altra parte sfiorato nel 2005. Un anno che però ha visto la manipolazione della cellulosa sorpassata dai prodotti siderurgici che divengono così la prima merce a transitare in Portorosega.

Nel 2006 si assiste infine ad un sensibile calo degli arrivi di cellulosa, ma che tuttavia possono essere ritenuti temporanei e recuperabili in futuro, grazie anche alla operatività del canale di approfondimento, mentre già navi di maggior pescaggio provenienti dall'Indonesia sono state precedentemente dirottate in Adriaterminal.

Attraverso la documentazione della Compagnia, emerge lungo gli anni una certa soddisfazione per la crescita di un traffico sottoposto ad un'ardua concorrenza. La cellulosa e i rotoli di carta infatti,

provengono dalla Finlandia, dal Canada, dal Brasile e dagli USA, e sono diretti verso Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria, Repubblica Ceca, oltre che ovviamente l'industria della carta del Nord Italia, con in testa la vicina Cartiera: è evidente quindi che un così ampio raggio di provenienze e destinazioni permettono ad un gran numero di porti di concorrere sulla stessa clientela.¹⁰¹

PRODOTTI FORESTALI: LEGNAME, CELLULOSA E CARTA – IMBARCHI



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

LEGNAME IMBARCHI

Dal 1986, i legnami in esportazione sono costituiti da pannelli provenienti dalla provincia di Udine e per alcuni anni da quella di Mantova, in direzione di Turchia, Grecia e Cipro. Si tratta ad ogni modo di minime quantità rispetto a quelle sbarcate. Significativo nel 1996 l'imbarco di segati di provenienza austriaca, malgrado altri scali potessero già allora godere di migliori tariffe ferroviarie; infatti il traffico si interrompe l'anno successivo a vantaggio della concorrenza dell'Adriatico Orientale.

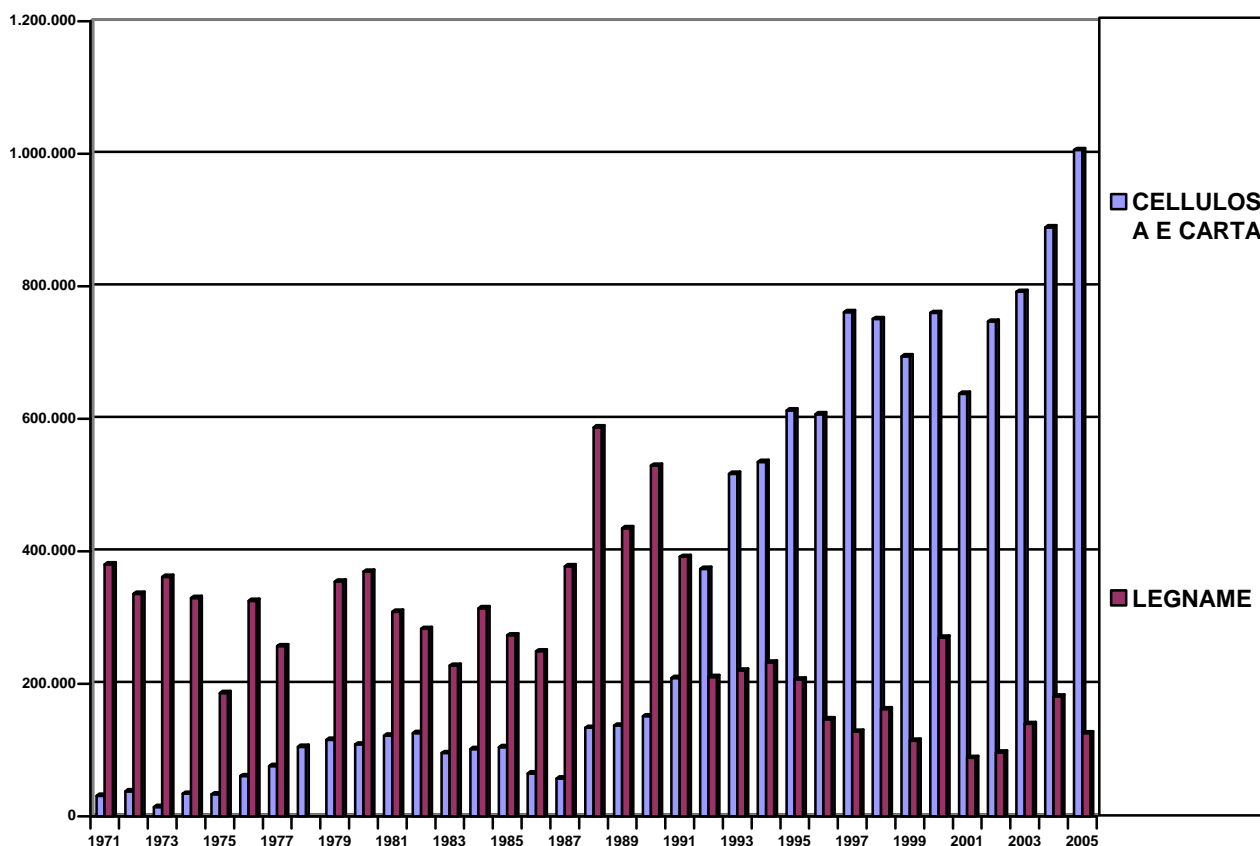
Con alti e bassi il traffico in imbarco del legname viene più o meno mantenuto, ma a partire dal 2003 si assiste ad un deciso calo, dovuto alla contaneirizzazione di queste merci da parte dei produttori, fatto che ne ha determinato il dirottamento verso altri porti.

¹⁰¹ Relazioni annuali allegate al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anni 1992-2006, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

CELLULOSA E CARTA IMBARCHI

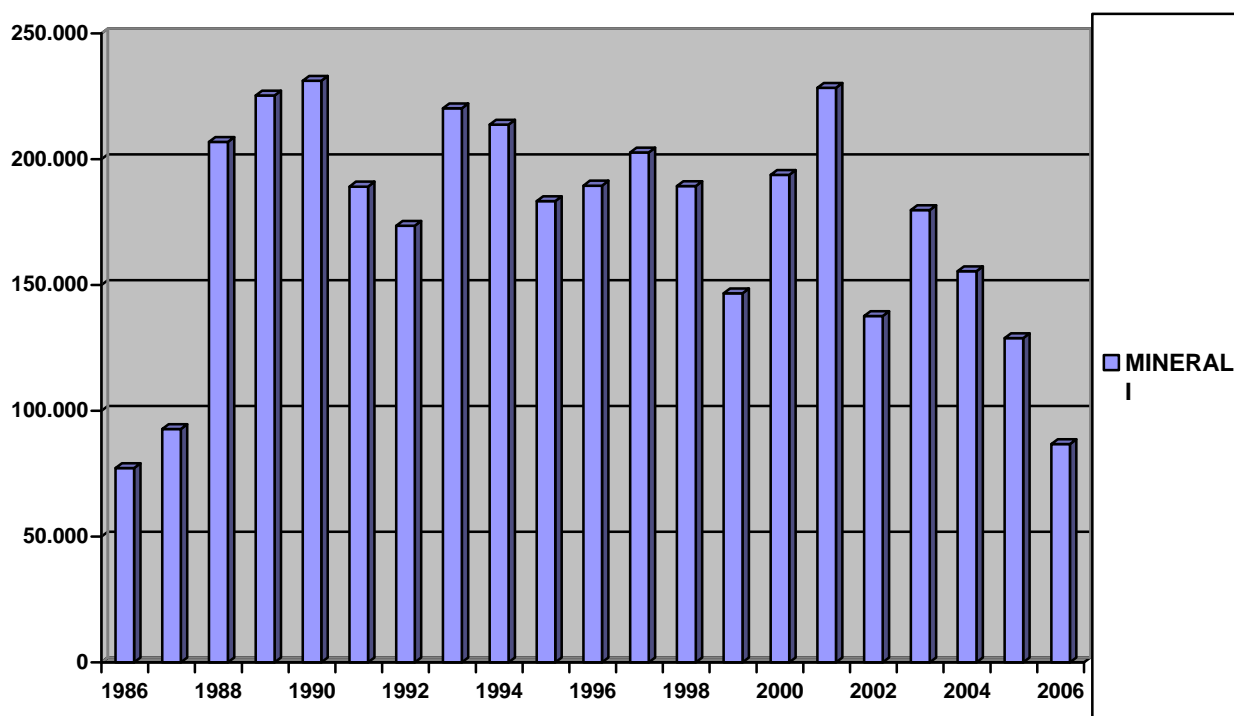
Gli imbarchi di questi prodotti sono stati sostanzialmente sempre marginali e praticamente assenti sino al 1993 quando sono stati caricati su nave circa 15.000 t tra cellulosa e carta in rotoli, con un ridotto aumento negli anni successivi, all'incirca raddoppiato nel 2000. Nel 2004 è possibile rilevare un deciso aumento delle esportazioni dei prodotti in esame che superano ampiamente le 100.000 t, generando un traffico che si mantiene per i due anni successivi sino ad oggi.

PRODOTTI FORESTALI: LEGNAME, CELLULOSA E CARTA – SBARCHI + IMBARCHI



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

MINERALI – SBARCHI



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

In questa categoria vengono raggruppate alcune merci di massa di diversa natura. Nel 1986, sono presenti arrivi di caolino, importante per l'industria della carta, lo zolfo, ampiamente utilizzato dalla chimica industriale (in particolare la già citata Chimica del Friuli), e il cemento, per i cementifici della regione come la Cementi Zillo. Gli arrivi di quest'ultimo prodotto appaiono particolarmente positivi nel corso dell'anno successivo, grazie alla creazione di un terminal per merce sfusa con due silos per il suo stoccaggio. Ciò ha consentito poi nel 1988 la costituzione di una linea di navi cementiere. Nello stesso arco di tempo, sono in aumento anche gli sbarchi di caolino in virtù dell'incremento dei quantitativi per conto della ditta di spedizioni Parisi. Cresce anche lo zolfo come effetto del miglioramento delle attrezzature e delle operazioni di movimentazione, che hanno permesso a Monfalcone di offrire tariffe altamente concorrenziali su questo prodotto. Si aggiunge sempre nel 1988 anche un traffico di sabbia silicea.

Nel 1989 il caolino che transita a Monfalcone arriva anche alle industrie austriache (ricordiamo che lo stesso avverrà nel 1990 anche per la cellulosa). Si aggiungono intanto gli arrivi di carbonato di sodio, ma soprattutto l'importante traffico di marmi e graniti, grazie all'apertura di due terminal per questi prodotti: questo ha permesso agli importatori, la Zenith C srl di Aurisina (Ts) e la Rokin Ag di Vaduz (Liechtenstein), di preferire Monfalcone agli usuali scali del Tirreno, in particolare Carrara.

Gli sbarchi del comparto minerali vanno quindi rafforzandosi col tempo, pur con alterne vicende per i singoli prodotti, che però, compensandosi a vicenda, permettono a tale ambito una crescita stabile, per lo meno fino al 2001; come già affermato prima, sta in questo l'abilità di seguire il mercato, da parte della Compagnia e di chi ha investito nel porto.

Ricordiamo allora come particolarmente positivo il 1993, dove raddoppiano gli arrivi di granito che superano le 20.000 t e aumentano del 30% quelli di caolino che sfiorano le 168.000 t.

A partire dal 1996 si aggiunge invece un modesto traffico di clinker, che viene confermato per l'anno successivo con poco meno di 40.000 t manipolate, che però scompare nel 1998; nel frattempo si rafforzano graniti e caolino, all'esclusione di una forte flessione di quest'ultimo nel 1999, che viene comunque recuperata nell'anno successivo.

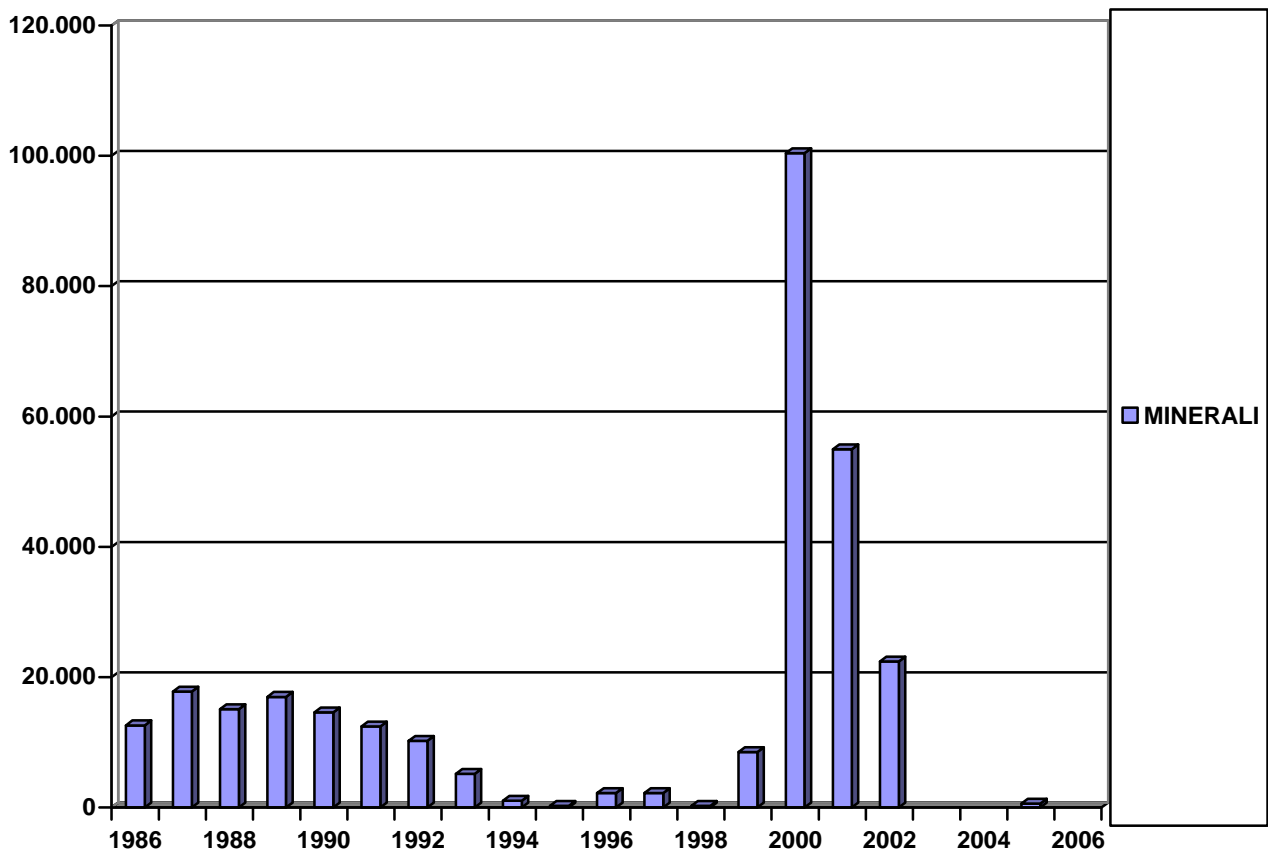
Il 2000 è importante da ricordare per l'inizio dei traffici di feldspati per l'industria della piastrella nel Modenese: in quel primo anno si ha infatti l'arrivo di circa 45.000 t di tale materia prima, che quasi raddoppia nell'anno successivo. Un traffico che però è rimasto a livello di sperimentazione e che d'altra parte termina nel 2002, a causa proprio della posizione decentrata di Monfalcone rispetto lo sbocco di questo materiale. Sappiamo del resto che tale traffico è stato dirottato in gran parte del porto di Ravenna.¹⁰²

Oggi possiamo affermare che mentre il caolino sta tendenzialmente diminuendo i volumi di arrivo, a causa di una situazione di mercato che non accenna a cambiare, i marmi e i graniti hanno avuto un andamento altalenante negli ultimi anni, la categoria dei minerali appare quindi in indebolimento.

Per quanto concerne invece la provenienza dei principali materiali di cui abbiamo trattato in questo paragrafo, possiamo dire in primo luogo che il caolino proviene dal Brasile, dagli USA, dalla Gran Bretagna, ed è diretto, oltre che nel Nord Italia, anche verso Austria e Slovenia; i marmi e graniti invece, dal Brasile, dall'India, dal Sud Africa e sono rispediti poi oltre che al mercato nazionale, verso i paesi della ex Jugoslavia e gli altri paesi dell' Est Europa. Il feldspato invece, era proveniente dalla Turchia.

¹⁰² www.port.ravenna.it/work/doc_alleg/Comunicato_Stampa_statistiche_2003.doc

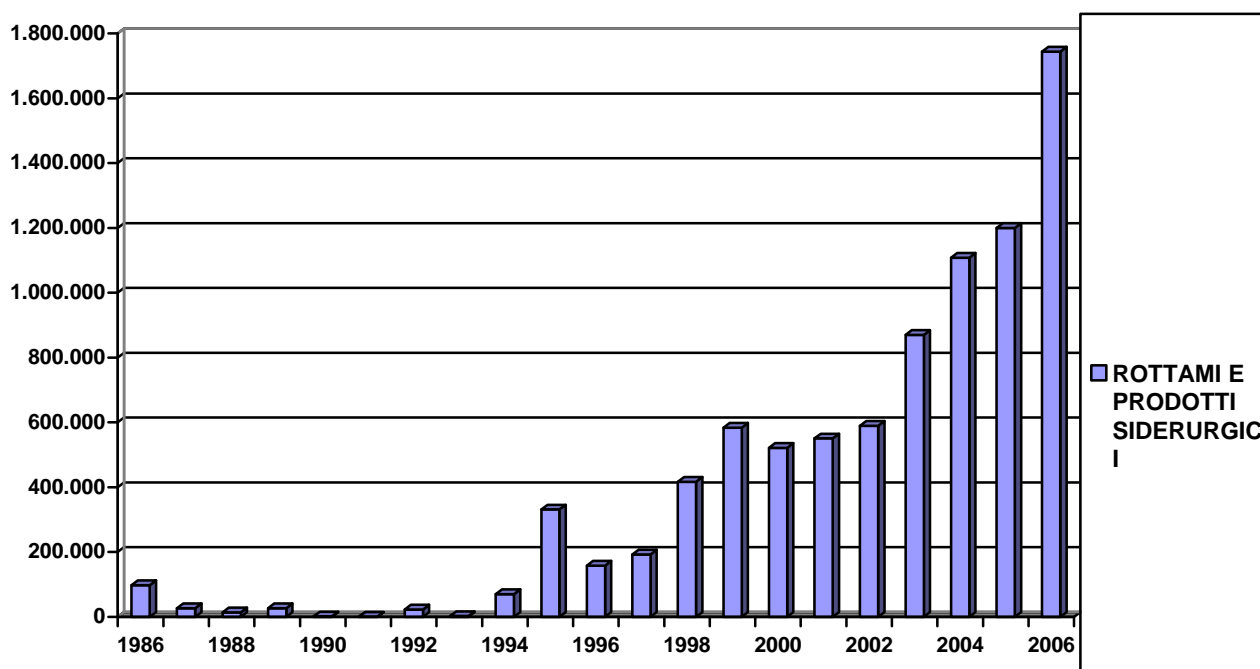
MINERALI – IMBARCHI



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

Come è evidente dai dati qui riportati, gli imbarchi di minerali hanno sempre avuto carattere saltuario e di modesta entità, composto prevalentemente dal cemento.

ROTTAMI E PRODOTTI SIDERURGICI – SBARCHI



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

Quello ora in esame è il traffico oggi giorno più importante per lo scalo monfalconese.

All'inizio del periodo considerato, tale flusso di merci comprendeva essenzialmente rottami metallici, provenienti in larga misura dall'Unione Sovietica, e secondariamente da Cuba, Bulgaria e Cipro. Il saldo degli arrivi per il 1986, risulta negativo rispetto all'anno precedente, in un quanto circa il 25% dell'equivalente del transito del 1985, viene dirottato su Venezia.

Il trend negativo prosegue l'anno successivo, e la situazione praticamente resta invariata sino al 1994, relegando questo genere di attività ai margini delle operazioni portuali. Le cause sono molteplici, ma sostanzialmente riassumibili in tre principali ragioni. Primariamente, la crisi della siderurgia in Italia e in regione: un comparto strategico essenzialmente gestito in quella fase ancora dallo Stato e che ormai da tempo mostra segni di cedimento, così come tutte le attività sotto la direzione dell'IRI. In secondo luogo, la richiesta di prodotti metallurgici, tendenzialmente comunque in riduzione, viene dirottata su altri porti, più attrezzati e più vicini ai luoghi di destinazione delle merci. Infine, la crisi economica dell'URSS sta progressivamente bloccando le esportazioni di questo paese, e negli anni della sua dissoluzione, esse vengono totalmente sospese: ed è proprio da quell'area geografica, come abbiamo detto prima, che provengono la maggior parte dei materiali siderurgici in arrivo a Monfalcone. Infatti dal 1990 i rottami cessano temporaneamente di arrivare, mentre addirittura gli imbarchi di materiali ferrosi superano gli sbarchi per cinque anni consecutivi.

Nel 1994 abbiamo una timida ripresa con il ritorno dei rottami e l'arrivo di pani di ghisa, richiesti dalle Ferriere Nord di Osoppo per un totale di poco oltre le 50.000 t, mentre proseguono gli sbarchi di modiche quantità di metalli semilavorati, in ragione di circa 2000 t. L'attività delle siderurgia udinese consente una netta crescita l'anno successivo, aumentando gli arrivi della ghisa di oltre tre volte e mezzo, mentre quasi quadruplicano i metalli semilavorati, sotto forma di billette e bramme. Tuttavia nel 1996, e in misura minore nel 1997, si registra un ridimensionamento degli arrivi avuti nel 1995.

Il 1998, è invece un punto importante per il traffico di cui ora stiamo mettendo in luce le vicende, e nel quale si sono poste le basi per una inequivocabile impennata delle attività nel corso degli anni a seguire. Nel 1998 si assiste così ad un abbondante raddoppio, dovuto in buona misura dalla decisa crescita degli sbarchi di rottami, tale per cui le FFSS non sono state in grado di fornire sufficienti carri ferroviari, e la Compagnia ha dovuto ricorrere ad operazioni "via piazzale", trasbordando sui camion.

Nell'esercizio seguente le attività portuali di questo settore hanno così proseguito il proprio sviluppo, sostenuto questa volta dall'aumento dei semilavorati metallici, principalmente di billette e bramme, e secondariamente di vergella e lamiera.

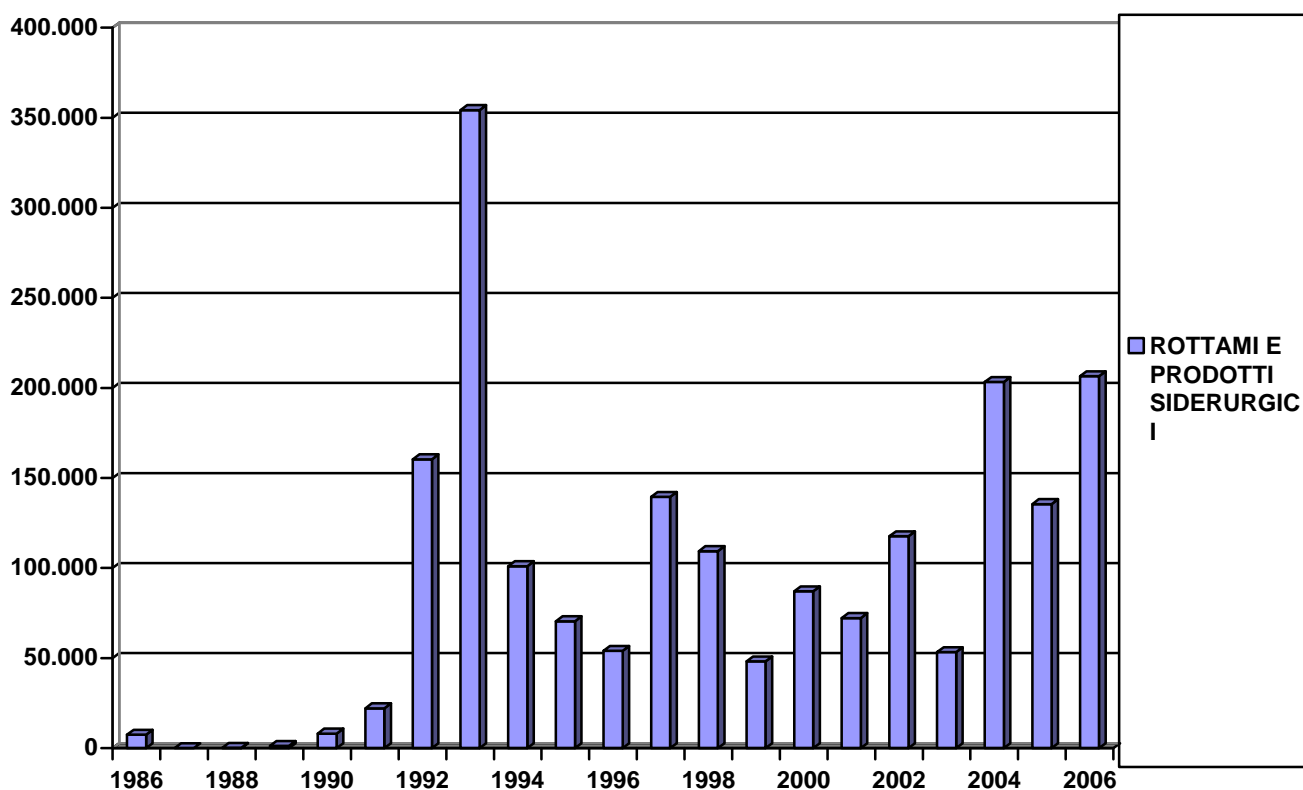
Il traffico si mantiene all'incirca stabile su questi livelli fino al 2003, quando interviene un ulteriore aumento dei quantitativi in arrivo su tutte le sottocategorie di questa merceologia. Il 2003 è inoltre da ricordare per il deciso influsso nei mercati internazionali della siderurgia, dell'esplosione della crescita cinese, le cui sempre maggiori necessità di approvvigionamento di metalli ferrosi e non, hanno spinto in alto i prezzi di materie prime e prodotti semilavorati. In questo contesto l'industria nazionale del settore è stata messa temporaneamente in crisi per il mutato contesto, e di conseguenza anche il porto di Monfalcone teme di subire gli effetti di tali fenomeni: fatti che vedremo non ridurre, ma anzi accelerare ulteriormente l'espandersi delle attività e l'aumento del lavoro, non solo in porto ma anche da parte dell'utenza locale, come la già citata Ferriere Nord di Osoppo o le Acciaierie Bertoli Safau di Cargnacco¹⁰³, così come da parte di Marcegaglia, Palini & Bertoli e la ditta Trametal di San Giorgio di Nogaro¹⁰⁴. Il mercato della siderurgia internazionale entra dunque in una fase altamente positiva i cui effetti sulle attività dello scalo proseguono invariati sino ad oggi, raggiungendo cifre record per tutto lo scalo.

Ancora oggi, malgrado le vicissitudini che abbiamo descritto, i prodotti siderurgici arrivano ancora in gran parte dalla ex Unione Sovietica (Russia e Ucraina in particolare), e secondariamente dalla Cina, mentre sono dirette per le industrie del settore nel Nord Est di Italia, in primo luogo quelle appena citate.

¹⁰³ Da "Il Piccolo", 06/06/03

¹⁰⁴ Da "Il Piccolo", 21/09/05

ROTTAMI E PRODOTTI SIDERURGICI – IMBARCHI



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

Gli imbarchi di questa tipologia di prodotti, generalmente costituiti da produzioni della siderurgia regionale, non hanno avuto valori degni di nota nel quadro temporale della nostra analisi, sino al 1990, dove sono stati spediti modesti quantitativi di metalli lavorati e semilavorati, che si sono moderatamente rafforzati nel '91. Nello specifico si tratta di tondino, reti metalliche, vergella e profilati. Una anno notevole è invece il 1992, nel quale, grazie alle richieste del mercato cinese, si ha una sensibile impennata dell'esportazione dei prodotti ora citati, che moltiplicano per sei volte i quantitativi dell'anno precedente, passando da circa 22.000 t alle 160.000 t.

Le dinamiche ora descritte portano al raddoppio ulteriore dei prodotti siderurgici esportati nel 1993, nel quale si raggiunge la quota di oltre 354.000 t, record assoluto per gli imbarchi di questa tipologia merceologica nel porto di Monfalcone.

Tuttavia nel 1994 i traffici crollano a poco oltre le 100.000 t, anche se i fenomeni ora esposti perdurano in maniera significativa, prova ne è l'importante traffico, per quel periodo, di rotaie austriache in direzione del grande paese asiatico.

Nei due anni successivi permane un trend negativo che riduce ulteriormente le esportazioni del comparto: ciò è dovuto sostanzialmente al perdurare della crisi del settore e al venir meno delle richieste cinesi.

Una netta ripresa si ha nel 1997, che viene però dispersa nei seguenti due anni a causa della nota crisi economica che colpisce i paesi asiatici in quel periodo, e che coinvolge anche la Russia, portando ad un crollo dei prezzi dei metalli lavorati. Alla ripresa delle economie di questi paesi a partire dal 2000, corrisponde anche una ripresa del traffico delle merci in esame nello scalo isontino. Se consideriamo nel complesso l'evoluzione delle esportazioni degli ultimi sei anni, abbiamo certamente un andamento dominante ad ogni modo positivo, nel contesto, di un mercato internazionale che appare comunque incerto ed ondivago, ma che corrisponde ad un netto aumento dei prezzi dei metalli lavorati. Se infatti il 2003 rappresenta un anno di riduzione delle esportazioni per la siderurgia locale, il dato viene recuperato ampiamente nel 2004, con netta prevalenza di lamiera, tondone e vergella sulle altre sottocategorie, raggiungendo nel complesso le 203.000 t. Se infine, assistiamo ad una certa riduzione dei quantitativi all'imbarco nel 2005, con l'ultimo esercizio trascorso vengono pressoché eguagliati i quantitativi del 2004.

CEREALI E SEMI OLEOSI

Le attività legate a questo comparto sono strettamente legate a quelle svolte dalla azienda De Franceschi s.p.a. che, al pari della centrale termoelettrica ex-Enel, sorge in prossimità dell'area portuale.

Nel 1966 infatti, su di un terreno di ca. mq. 80.000 prospiciente il bacino di Panzano e attiguo al canale navigabile del Brancolo, viene edificato, su iniziativa dei fratelli De Franceschi, operatori nel settore dei cereali, un opificio per il ricevimento, l'essiccazione e la lavorazione di cereali ed affini. Tale impianto è stato dotato anche di una banchina privata, nonché di un raccordo ferroviario con la stazione di Ronchi dei Legionari sud. L'attuale configurazione è frutto di una graduale e continua realizzazione di nuovi impianti e ampliamenti, che si rendono di volta in volta necessari per rispondere alle nuove esigenze di mercato, di innovazioni tecnologiche, e di diversificazione e a completamento dell'attività produttiva.¹⁰⁵

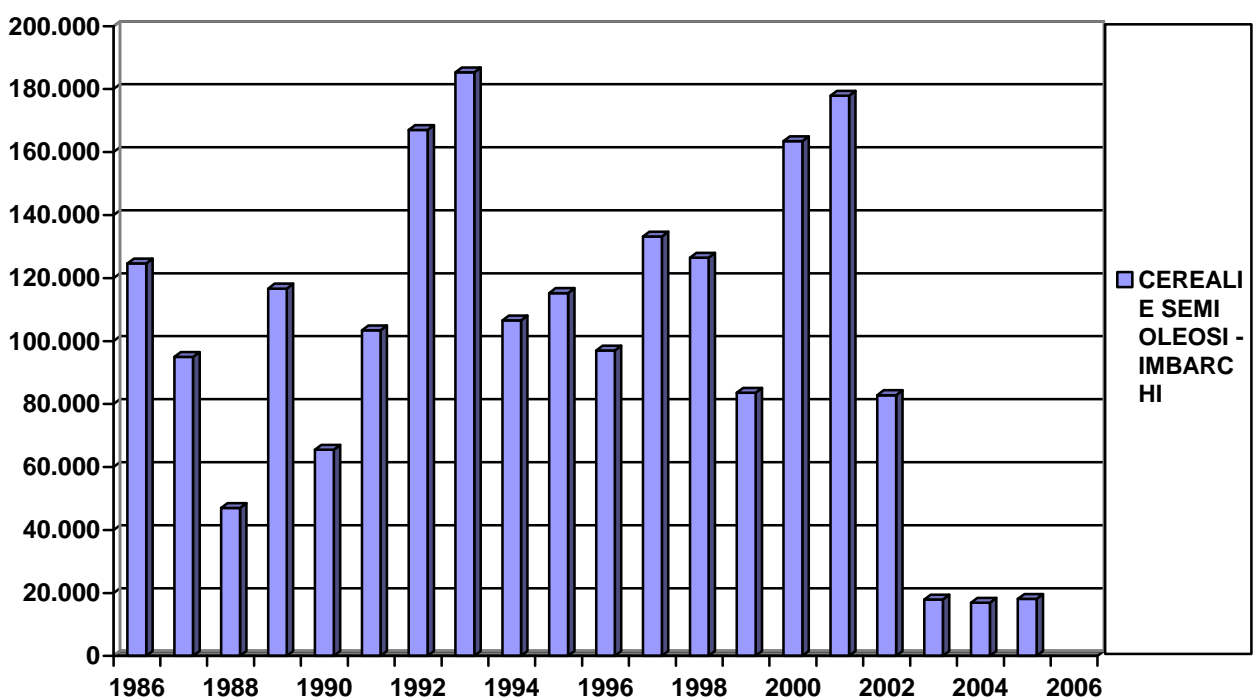
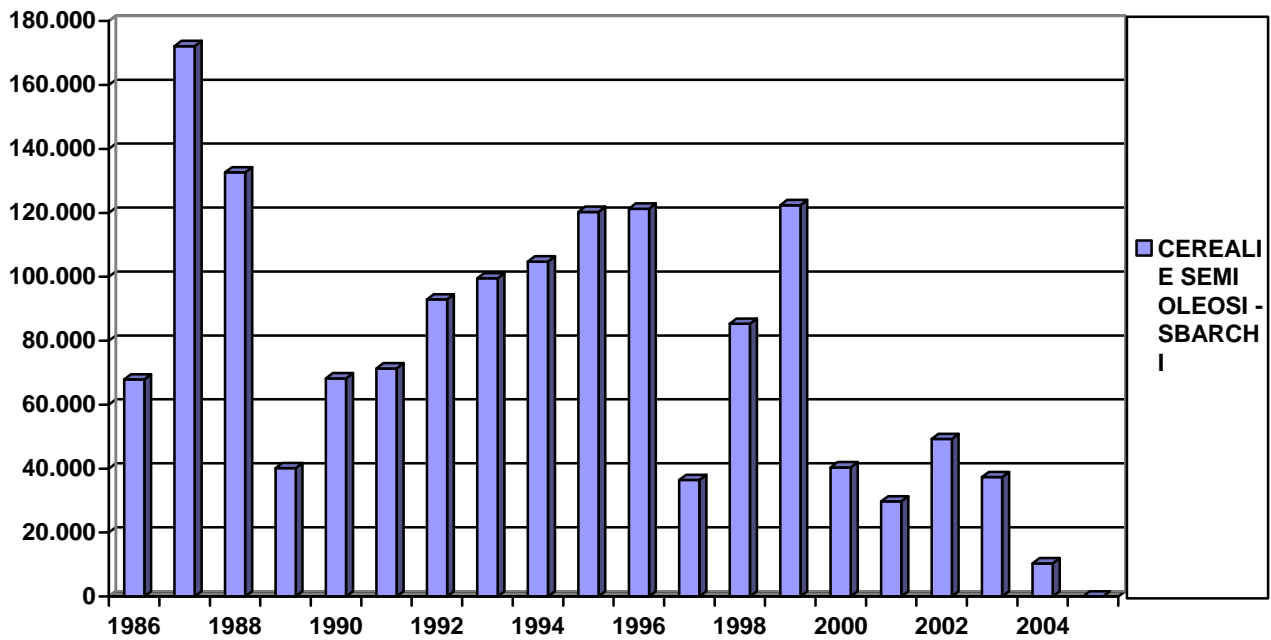
Il traffico di cereali e semi oleosi ha svolto nel corso della storia dello scalo isontino una discreta importanza, occupando una non trascurabile posizione nelle movimentazioni di merci nel porto, anche se si tratta di un'attività che la Compagnia ha perso, stante anche il modificarsi della legislazione nell'ambito del lavoro portuale.¹⁰⁶ La ditta De Franceschi è stata infatti considerata concessionaria dell'area portuale di sua pertinenza e quindi la Capitaneria la ha autorizzata, in base all'articolo 18 della legge 84/94, ad utilizzare personale proprio per le operazioni di banchina. Del

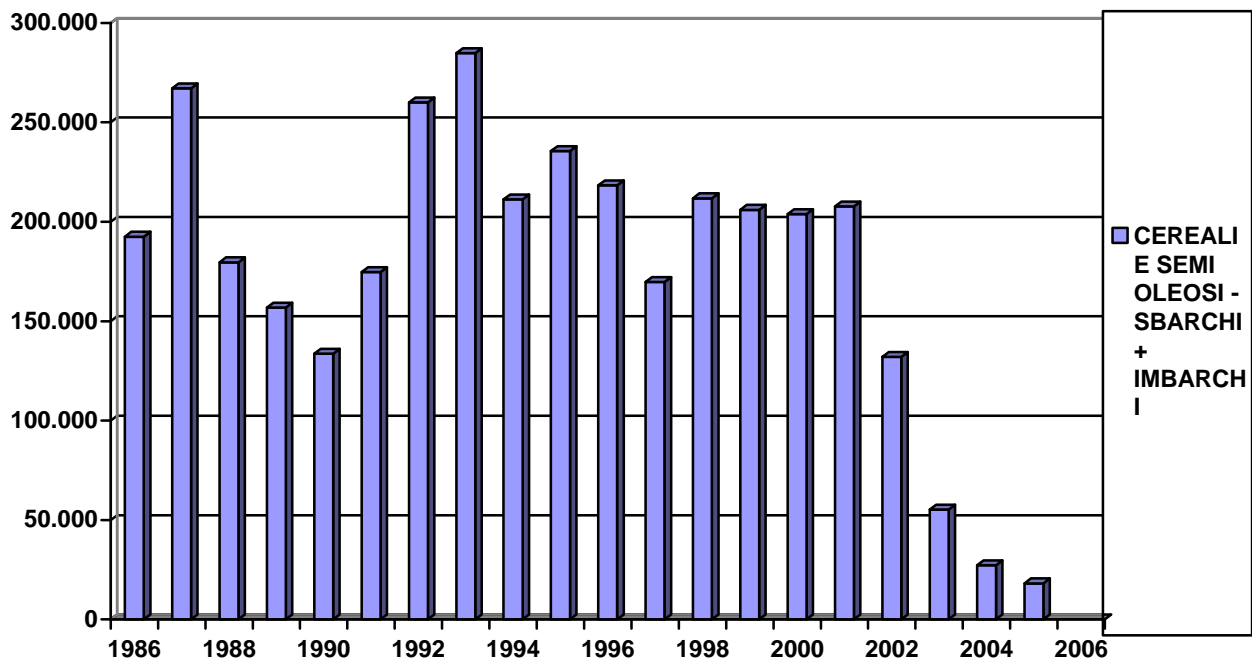
¹⁰⁵ R. Zupancich, *“L'infrastrutturazione del porto ed il ruolo della C.C.I.A.A. di Gorizia”*, in *“Il porto di Monfalcone – storia immagini prospettive”*, pag. 180. Anche: www.defranceschi.it/indice.htm

¹⁰⁶ Vedi cap. 2, pag. 21

resto il traffico via mare dei prodotti De Franceschi si è grandemente ridotto negli ultimi anni, e avrebbe imposto comunque alla Compagnia una riduzione delle attività in questo settore.

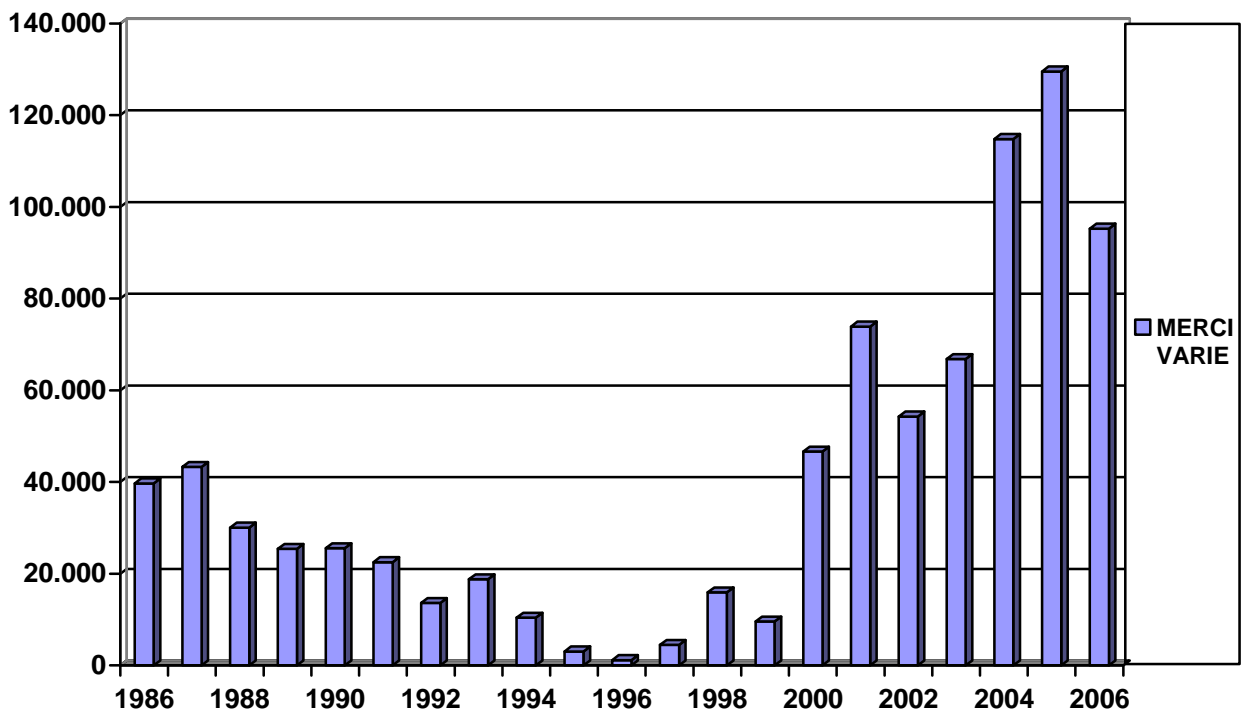
Altra particolarità di questo traffico è il fatto di non avere una predominanza degli sbarchi sugli imbarchi, quanto piuttosto una certa equivalenza nei due sensi della movimentazione, se si considerano gli eventi nel loro complesso. È per questo che preferiamo direttamente trattare questo traffico considerando insieme sbarchi e imbarchi.





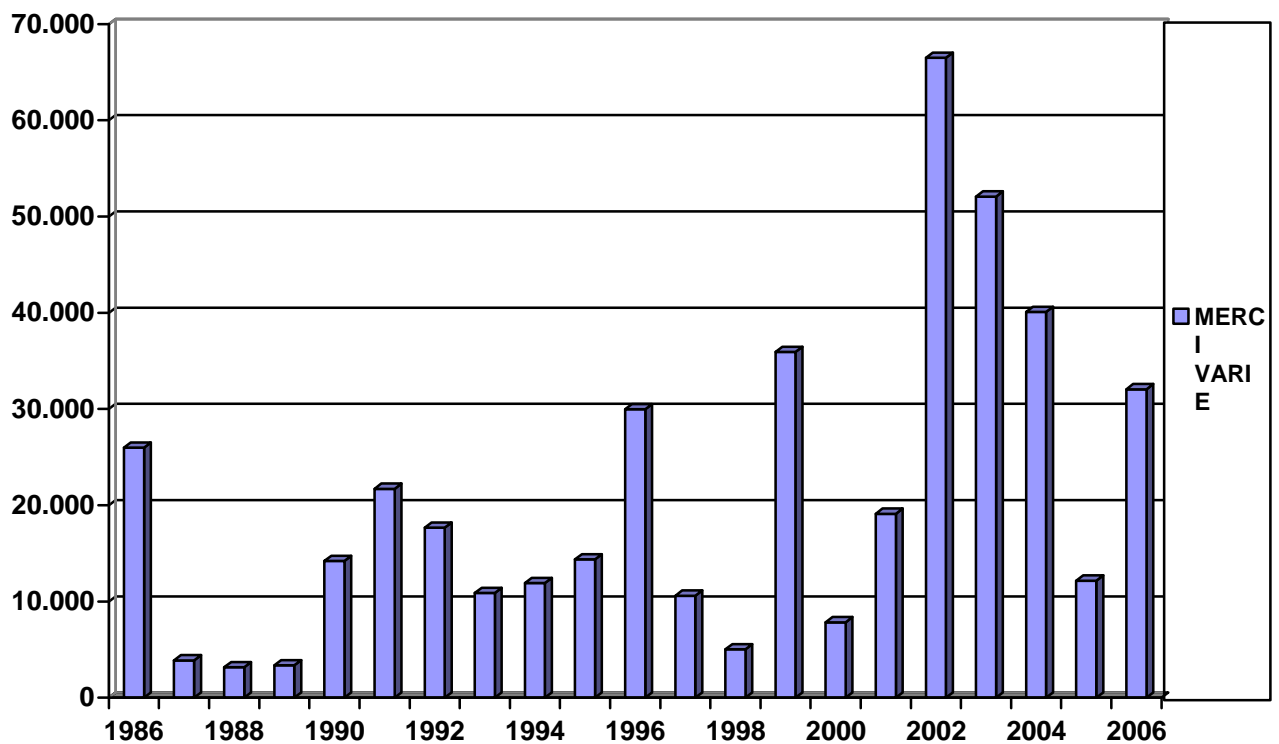
Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

MERCI VARIE – SBARCHI



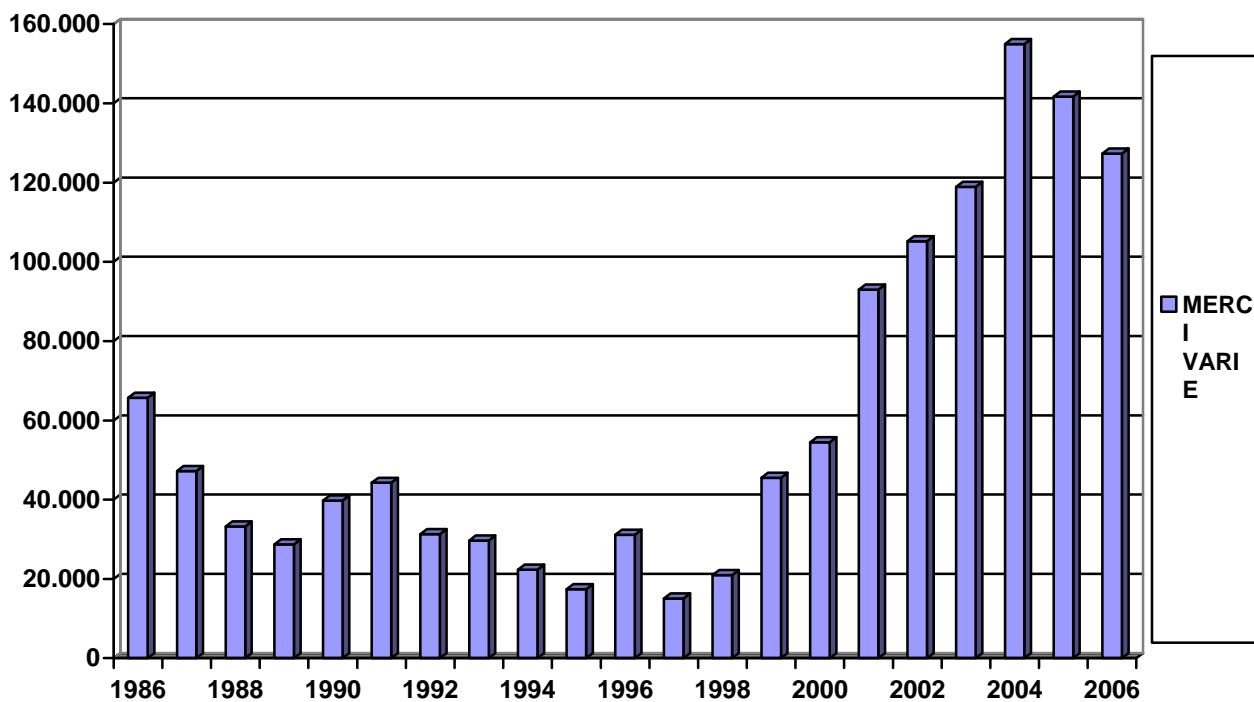
Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

MERCI VARIE – IMBARCHI



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

MERCI VARIE SBARCHI+IMBARCHI



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

Per definizione per le merci varie si intendono tutte le altre merci che non rientrano all'interno delle principali categorie di traffico di un porto. Esse rappresentano del resto un'attività marginale nello scalo isontino, all'interno della quale rientrano sostanzialmente o beni occasionalmente in transito, o esperimenti per testare l'operatività dello scalo su prodotti sempre nuovi, in modo da offrire parimenti sempre nuovi servizi ed essere competitivi sul mercato. Va inoltre segnalato, che, con la diffusione del container, questo tipo di merceologie sono oramai, da oltre vent'anni, ridottissime nei porti nei quali i contenitori vengono poco o per nulla trattati, come nel caso di Portorosega.

Anche in questa sezione affronteremo sbarchi e imbarchi nella stessa sede. In questa occasione tuttavia, per ragioni opposte a quelle per cui lo abbiamo fatto nel corso della trattazione della precedente categoria: vista infatti la notevole eterogeneità di prodotti, diviene poco significativo fare un ragionamento basato sullo sbarco e l'imbarco di merci di fatto così diverse.

Dati i ridotti quantitativi, sono pochi i fatti rilevanti da segnalare nel corso del periodo considerato. Iniziando la nostra analisi come sempre a partire dal 1986, possiamo verificare che con questa dicitura rientrano, nelle circa 65.000 t totali di quell'anno, oltre a poche centinaia di tonnellate non meglio qualificate, anche alcune migliaia di prodotti vari containerizzati e oltre 35.000 t di prodotti chimici. Tale situazione si ripete pressoché invariata sino al 1991, anno nel quale si aggiunge il traffico di una decina di tonnellate di cotone, mentre è sospeso il transito dei prodotti chimici. Sempre nello stesso anno prendono corso le esportazioni di macchinari industriali e impiantistica in

direzione della Cina, di cui abbiamo già trattato nella sezione dedicata agli imbarchi di prodotti siderurgici

Nel 1992, ha inizio la sperimentazione di un traffico di autovetture, con l'arrivo di oltre un migliaio di Maruti Suzuky di fabbricazione indiana. Tale commercio prosegue con alterne vicende sino al 1996, allorché tale attività viene sospesa fino al 2003, anno in cui si riprende con netto vigore, grazie all'iniziativa di un nuovo operatore, la società Cetal srl del Gruppo Grimaldi¹⁰⁷, che ha permesso il passaggio nei piazzali isontini di veicoli Fiat, Volkswagen, Opel, Skoda, Audi, Citroen, Peugeot e Renault¹⁰⁸.

Per tornare al 1996, anche la voce impiantistica segna una netta impennata raggiungendo le oltre 28.000 t imbarcate, considerando le circa 6.000 t iniziali del 1991.

Come è possibile notare dal grafico i quantitativi totali non segnano considerevoli variazioni negli anni successivi, sino al 1999, allorquando, praticamente scomparsa la voce impiantistica, sale decisamente quelle delle merci varie generiche.

Seguendo nella nostra analisi, possiamo vedere come una decisa crescita la possiamo avere tra il 2001 e il 2002, quando si aggiungono un traffico di urea e ritorna l'impiantistica.

Tutte le voci crescono nel corso del tempo, raggiungendo nel 2004, la cifra record, per questa categoria, di quasi 156.000 t, grazie soprattutto al traffico di auto ripreso, come detto prima, a partire dal 2003.

Come rileviamo dalla documentazione in possesso, sino al 2006 non riscontriamo sostanziali novità in questo settore, che si mantiene pressoché stabile.

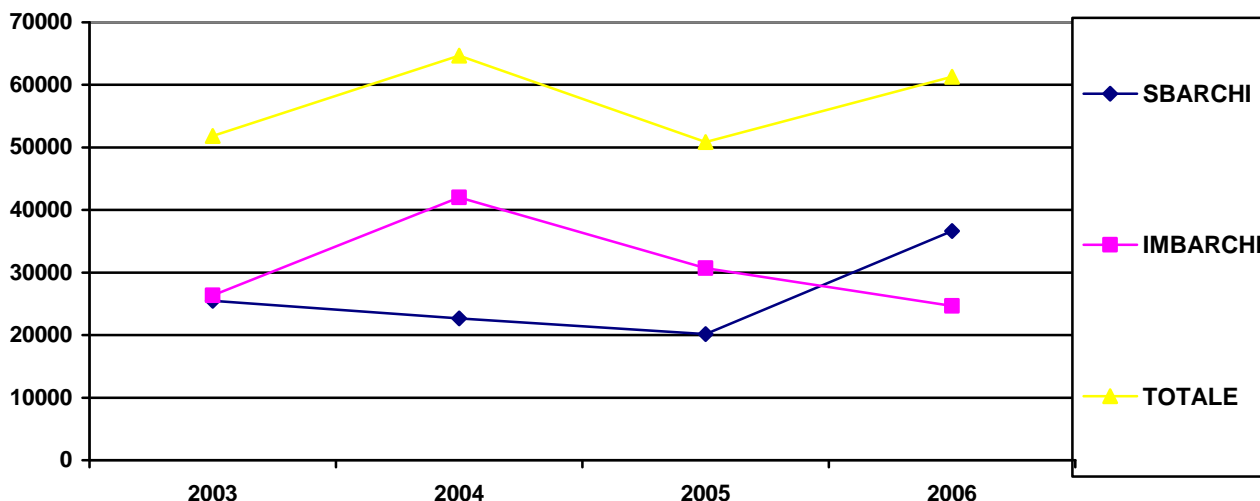
Seguono ora tabella e grafico delle auto transitate nel porto isontino per unità a partire dal 2003.

	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE
2003	25477	26352	51.829
2004	22.648	42.020	64.668
2005	20.152	30.724	50.876
2006	36.660	24.655	61.315

Fonte: relazioni annuali allegate al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anni 2003-2006, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

¹⁰⁷ Da "Il Piccolo", 06/06/03

¹⁰⁸ Da "Il Piccolo", 11/07/03



Fonte: relazioni annuali allegate al bilancio della Compagnia Portuale di Monfalcone, anni 2003-2006, archivio della Compagnia Portuale di Monfalcone

CONTAINERS

I container non sono mai stati sino ad oggi una componente significativa delle attività dello scalo isontino. Prova ne è l'assenza di una classificazione in teu sino al 1994, ed infatti fino a quell'anno si è considerato quel tonnellaggio insieme alle merci varie.

Del resto il porto di Monfalcone non è mai stato attrezzato per la manipolazione dei container, in primo luogo a causa della presenza vicina dei porti di Trieste e Capodistria, e successivamente, di altri porti di maggiori dimensioni in Adriatico, che sono dotati di strutture specifiche per questo tipo di attività e sono più o meno ben inseriti nella rete di smistamento dei grandi traffici a mezzo container, i quali oggi sono maggiormente provenienti dall'estremo oriente.

Tutto ciò è avvenuto malgrado l'ottima posizione di Portorosega dal punto di vista geostrategico e commerciale, anche se sino ad ora non si è stati in grado di richiamare importanti investitori internazionali da coinvolgere nell'adeguamento delle strutture monfalconesi a questi transiti. Eppure tali avvenimenti si sono quasi concretizzati nel settembre del 2004, allorché la compagnia di navigazione MSC dimostra l'opportuno interesse ad attrezzare lo scalo isontino per il traffico dei contenitori, tanto che si è persino identificata un'area specifica (denominata come A3), limitrofa alle attuali aree portuali e di proprietà della CCIA, nella quale sviluppare e far crescere il porto grazie a questa nuova opportunità. La stampa locale titola in quel settembre a grandi lettere, come le trattative fossero alla stretta finale e si profilasse un traffico di 35 mila container l'anno: l'obiettivo quindi dell'avvio di un consistente traffico, che avrebbe portato all'apertura di nuovi uffici e di assunzioni di personale per la movimentazione.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Da "Il Piccolo", 5 e 24/09/04

La direzione della Compagnia rileva però come, essendo i traffici che stavano per essere acquisiti, provenienti dal molo VII di Trieste, dal quale noi sappiamo la MSC essere in fuga in seguito a gravi incidenti nello scarico di una supercontainer della propria flotta,¹¹⁰ la politica triestina si sia opposta in tutti i modi a tale spostamento di attività, che infatti non si compie, a vantaggio del cosiddetto «rilancio» di Trieste.¹¹¹

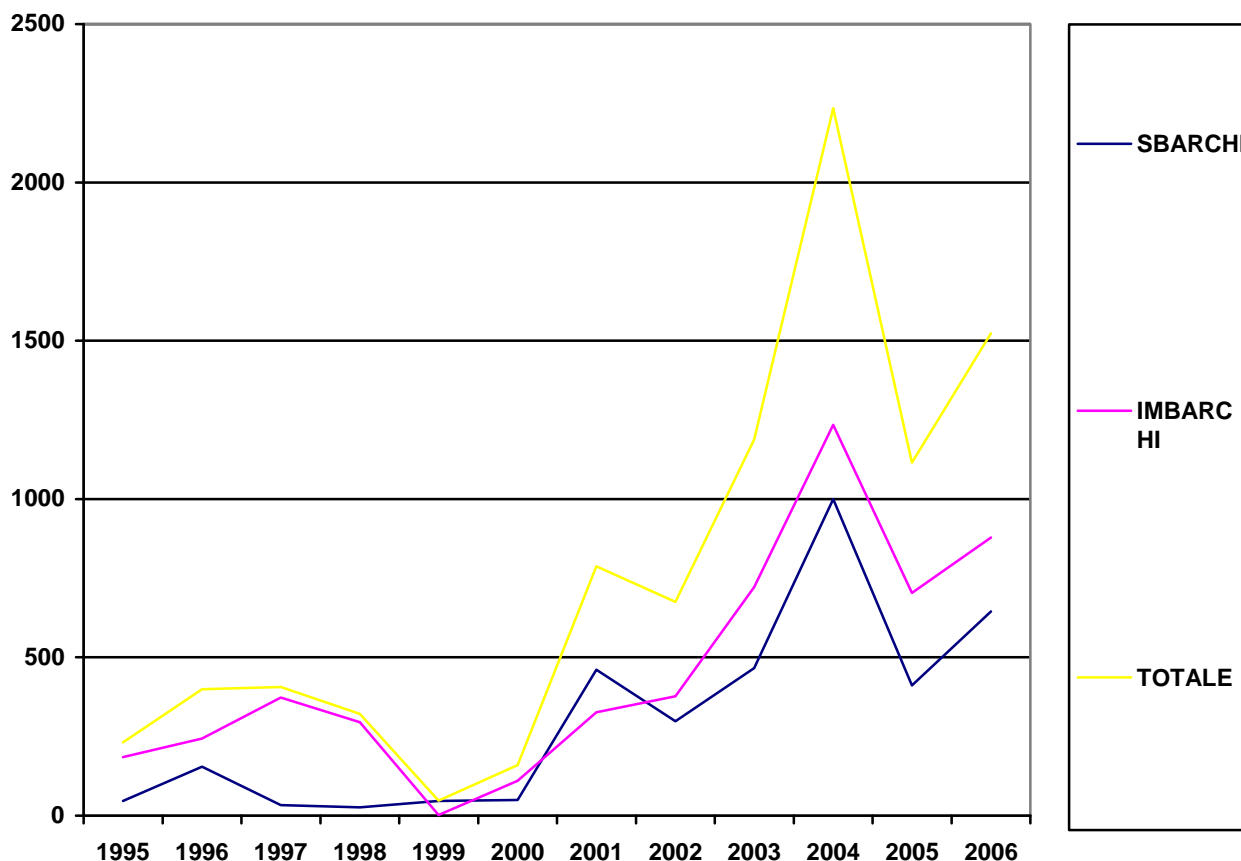
Abbiamo comunque riportato i dati concernenti i traffici totali per i container nel porto di Monfalcone dal 1995 al 2006.

CONTAINER - TEU	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE
1995	46	185	231
1996	155	244	399
1997	33	373	406
1998	26	295	321
1999	46	2	48
2000	50	110	160
2001	461	327	788
2002	298	377	675
2003	466	722	1188
2004	1000	1234	2234
2005	411	704	1115
2006	645	878	1523

Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

¹¹⁰ Ibidem

¹¹¹ Da "Il Piccolo", 21/09/05



Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

RAPPORTI FRA LE DIFFERENTI CATEGORIE MERCEOLOGICHE

Quanto abbiamo sin'ora esposto in merito alle varie categorie merceologiche, viene ora sintetizzato dal grafico e dalla tabella che seguono, i quali mettono in luce le principali dinamiche avvenute in questi ultimi venti anni all'interno dello scalo isontino. Come appare chiaro, a fronte di una manipolazione del carbone, pressoché stabile nel tempo, poco sotto il milione di tonnellate, e che rappresenta sempre una componente fondamentale dei traffici del porto, le altre principali attività sono oggi assai diverse rispetto a venti anni fa.

Se consideriamo i tre principali prodotti movimentati nel 1986, vediamo in testa nuovamente un prodotto energetico, gli olii minerali, con c.a 700 mila t; abbiamo poi il legname e i cereali, con rispettivamente circa 300 mila t e 200 mila t . Le altre quattro categorie sono tra le 70 e le 100 mila tonnellate. Se però vediamo la questione in termini di lavoro, la merce principale per manodopera richiesta è il legname, mentre i prodotti energetici risultano piuttosto tra le merci minori; è a causa di ciò che i portuali monfalconesi attivi in quel tempo ricordano questa attività molto più che tutte le altre.

Oggi invece, con volumi totali praticamente raddoppiati, abbiamo in testa i rottami e i prodotti siderurgici da un lato e cellulosa e carta dall'altro, con però i primi che stanno rasentando i due milioni di tonnellate e la cellulosa il milione, rappresentando anche i maggiori impegni in termini di manodopera. Bensì troviamo gli olii minerali di molto ridotti. Inoltre, se da un lato i cereali sono ridotti a minime quantità di transiti, i restanti gruppi merceologici si attestano tra le 100 e le 150 mila tonnellate.

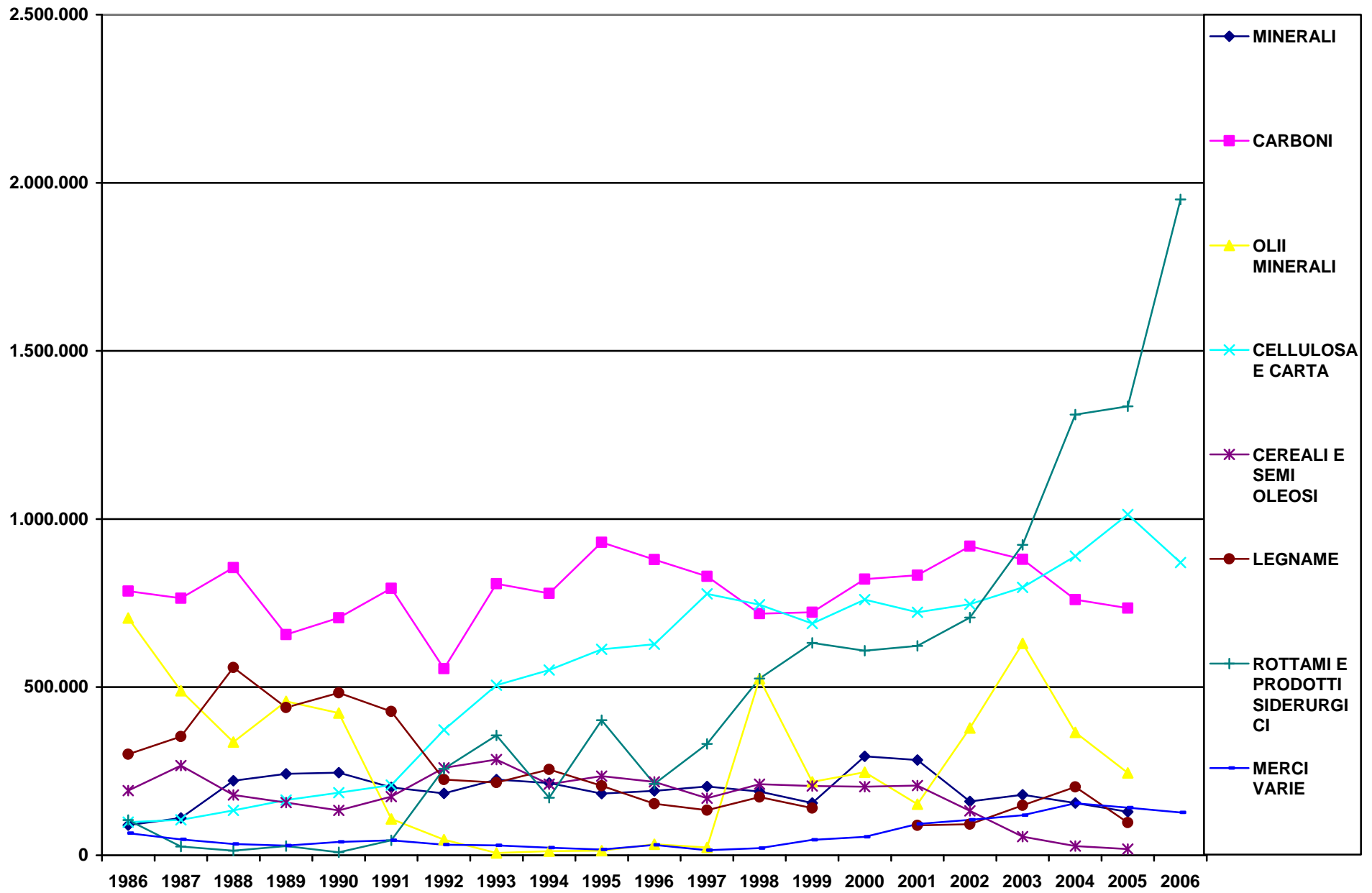
Lo stato attuale delle attività portuali nello scalo monfalconese sembra quindi determinatosi nel quinquennio 1996-2000, nel quale si sono poste le basi per le attuali tendenze ancora in corso, che hanno portato a superare i 3 milioni di tonnellate nel 2003 e a raggiungere le cifre record di oggi. Tale periodo costituisce inoltre una fase fortemente caratterizzata dalla crisi del traffico storico del legname (ritornato ai valori di 15 anni fa soltanto quest'anno) e dalle grandi riforme legislative e organizzative dell'assetto portuale nazionale, che hanno strutturalmente cambiato la gestione del lavoro nel porto. Questi avvenimenti si sono del resto svolti in sintonia con la ripresa dell'economia locale, dell'est Europa, e in particolare del comparto della siderurgia, con una stretta relazione all'affermazione dell'economia cinese nell'assetto globale dei mercati e della logistica.

Di fronte a questi grandi cambiamenti il porto di Monfalcone sembra aver saputo cogliere le opportunità, malgrado le sue dimensioni e la forte concorrenza, resa ancora più difficile da uno Stato italiano che sembra non aver dimostrato sufficiente lungimiranza e competenza nel coordinamento e gestione del sistema portuale nazionale. Resta infatti del tutto irrisolto il caos generato dalle riforme portuali, mentre le varie parti dello Stato paiono non seguire progetti complessivi di lunga scadenza, ma seguono ognuna dinamiche proprie, slegate da una visione generale del mondo del lavoro e della società. Una prova recente di ciò, è testimoniata ad esempio dalla perdita di autonomia della dogana di Monfalcone, che è stata accentrata per tutta la provincia di Gorizia nel capoluogo isontino. Ciò ha subito dimostrato i suoi effetti negativi nel rallentamento del disbrigo delle procedure burocratiche, non tenendo conto che proprio la celerità, anche di tali operazioni, è uno dei fattori fondamentali per la competitività di un porto.¹¹²

¹¹² Da "Il Piccolo", 04/02/06

sbarchi + imbarchi	MINERALI	CARBONI	OLII MINERALI	CELLULOSA E CARTA	CEREALIE SEMI OLEOSI	LEGNAME	ROTTAMI E PRODOTTI SIDERURGICI	MERCI VARIE
1986	89.845	785.814	705.540	98.396	192.495	300.266	104.762	65.680
1987	110.587	764.710	489.295	105.411	267.153	353.411	26.084	47.182
1988	221.924	855.600	336.459	133.791	179.624	558.740	13.374	33.225
1989	242.349	656.000	457.632	164.291	156.827	439.645	27.403	28.725
1990	245.802	706.600	423.156	186.292	133.673	482.896	9.132	39.802
1991	201.556	794.000	108.320	208.984	174.757	427.465	44.332	44.257
1992	183.773	555.000	46.228	373.141	259.985	225.236	257.246	31.315
1993	225.441	807.791	7.103	505.588	284.855	216.570	356.298	29.685
1994	214.784	778.900	12.542	550.712	211.296	254.984	171.079	22.348
1995	183.563	930.800	13.774	612.288	235.515	206.790	401.656	17.428
1996	191.722	879.422	32.973	627.674	218.326	153.550	212.115	31.138
1997	204.906	829.400	23.480	777.651	169.678	133.815	331.542	15.094
1998	189.616	718.413	524.678	745.449	211.799	173.072	525.636	20.969
1999	155.161	722.371	218.371	689.023	206.030	140.152	631.989	45.522
2000	294.168	821.562	247.209	760.509	203.815	136.80	608.583	54.494
2001	283.374	832.814	151.840	722.560	207.695	89.235	622.538	93.015
2002	160.084	919.131	378.509	746.811	132.051	92.721	707.104	105.208
2003	179.735	879.995	630.220	796.375	55.257	148.672	923.106	118.901
2004	155.477	760.324	365.204	889.506	27.285	203.184	1.310.873	154.915
2005	129.465	734.793	245.251	1.013.246	18.150	96.966	1.335.228	141.727
2006				870.798			1.950.642	127.333

Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone



CONCLUSIONE

È nostra intenzione concludere questa ricerca proponendo in primo luogo l'elenco delle principali opere in programma nel porto di Monfalcone. Esse rappresentano in concreto le potenzialità in essere nello scalo isontino, che necessitano di adeguate strutture e infrastrutture per poter dare continuità allo sviluppo del lavoro e della sua economia. Sono opere di particolare importanza senza le quali non solo non si potranno seguire gli attuali trend in corso, ma si rischierà una riduzione delle attività, a favore di altri porti sia Adriatici che Nord Europei, che saranno in grado di offrire, attraverso economie di scala maggiori e superiore efficienza produttiva, migliori tariffe, attirando così la clientela.

Sempre che l'economia mondiale prosegua nella rotta che ha seguito fin ora. In effetti le vicende storiche ed economiche internazionali possono far effettivamente pensare a più di uno scenario, ma si tratta di questioni che esulano dai compiti precipui di questo scritto.

Torniamo allora all'ottimismo che ha ispirato i promotori del nuovo piano regolatore del porto già approvato nel 2005 da istituzioni locali e ministero delle infrastrutture¹¹³ e il cui iter decisionale è terminato all'inizio del 2007, portando infine ad un investimento complessivo di 103 milioni di €.¹¹⁴

Sono dunque in previsione 4 programmi di sviluppo:

- 1) Realizzazione nuova banchina per 660 m
- 2) Dragaggio canale di accesso al porto a -13 m
- 3) Autostrade del Mare (Piazzale, Dente di attracco, Stazione Marittima)
- 4) Realizzazione piazzali intermodali¹¹⁵

+ MAPPA PIANO REGOLATORE che abbiamo ma è molto pesante da inserire qui

Da questi materiali emergono chiaramente le direttrici della futura crescita del porto. Abbiamo innanzitutto il rafforzamento dei traffici esistenti grazie al decongestionamento degli attuali spazi, con l'ampliamento dell'infrastrutturazione complessiva, potenziando in particolare il traffico auto, al quale vengono destinati 61mila metri quadrati al terminal specializzato gestito dalla Cetal del gruppo Grimaldi.¹¹⁶

¹¹³ Da "Il Piccolo", 30/04/05 e 17/11/05

¹¹⁴ Da "Il Piccolo", 06/11/06

¹¹⁵ Da www.porto.monfalcone.gorizia.it/piano_reg.htm

¹¹⁶ Da "Il Piccolo", 18/11/06

Altra importante scelta è quella di rendere possibile l'attracco di navi ancora più grandi, visto l'approfondimento del canale di accesso.

Vi è poi tutto il dibattito in merito al quale si discute da oltre cinque anni relativo alle due questioni da un lato, della stazione marittima per i traghetti, che sarà pronta nel 2008¹¹⁷, e dall'altro, delle Autostrade del Mare e al cabotaggio che sembrano finalmente muovere concretamente i primi passi, grazie anche alla decisione di Rete autostrade mediterranee, società di Sviluppo Italia e del ministero dei Trasporti, che hanno individuato il porto di Monfalcone come uno dei caselli delle Autostrade del mare.¹¹⁸

Ci auguriamo che questi grandi ed importanti progetti, svolgano la finalità, non solo di far crescere la quantità del lavoro, ma anche la sua qualità, garantendo ai lavoratori giusti salari ed un lavoro sicuro, sia sotto il profilo dell'attività operativa che dei diritti.

A chiusura di questa ricerca segue una rassegna di tutte le figure che operano nel porto di Monfalcone, una lista dei servizi, dei mezzi e delle strutture attualmente disponibili nello scalo isontino, una rassegna di tutte le realtà operanti in porto, una raccolta delle leggi citate nel corso della trattazione, ed infine una relazione sull'esperienza della Compagnia di Monfalcone all'interno dell'Adriaterminal di Trieste.

¹¹⁷ Da "Il Piccolo", 02/02/07

¹¹⁸ Da "Il Piccolo", 07/12/06

APPENDICE 1¹¹⁹

SERVIZI IN PORTO

L'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone offre importanti servizi a disposizione della clientela:

1) Attrezzature

La struttura portuale dispone di un ampio parco di mezzi meccanici tra i quali gru su rotaia, 4 gru semoventi su gomma, pale meccaniche, sollevatori, trattori, carrelli di varie dimensioni, locomotori ed attrezzature anche di tipo speciali quali tramogge semoventi gommate depolverate per merci pulverulenti, pinze speciali per lo sbarco di tronchi, polipi, benne, ecc.

E' presente inoltre un pontone autozavorrante di proprietà della C.C.I.A.A. di Gorizia/Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone da impiegarsi quale "floating-bridge" per l'imbarco e lo sbarco di materiale rotabile gommato da/a nave. Il pontone può venire impiegato anche per altri usi diversi da quelli indicati, con l'ausilio di rimorchiatori.

2) Magazzini e Depositi

Ampi spazi assicurano un'ottima funzionalità di banchina e stoccaggio delle merci.

A disposizione degli operatori:

piazzali in regime doganale, di temporanea custodia e di deposito fiscale;

magazzini pubblici e privati in regime di deposito doganale e temporanea custodia;

tettoie a banchina per il ricovero delle merci in transito;

ampie superfici di sviluppo del porto ed opportunità di inserimento di operatori privati con proprie strutture;

600.000 mq già infrastrutturati di cui 60.000 mq coperti;

750.000 mq di aree portuali da infrastrutturare.

3) Cabotaggio marittimo

Lo scopo è quello di creare un sistema integrato di collegamenti che fornisca un'alternativa al trasporto su gomma, garantendo così una ripartizione più razionale del traffico merci e superando i problemi di congestionamento della rete stradale nazionale. E' uno degli elementi essenziali per la riqualificazione ed il potenziamento della portualità italiana.

4) Palazzine Servizi

A disposizione degli utenti due palazzine servizi poste all'ingresso principale del porto di proprietà dell'ASPO dove trovano posto gli uffici degli operatori portuali (LINK a ONLINE FORM) dell'Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia Marittima, Capitaneria di Porto. Sono presenti inoltre bar, ristorante, sala conferenze (LINK a ON-

¹¹⁹ da <http://www.porto.monfalcone.gorizia.it/serviziporto.htm>

LINE FORM). Nell'area attigua si trova un distributore di carburanti e stazione di autolavaggio per autoveicoli e camion.

5) Car Terminal

Su un piazzale portuale di 93.000 metri quadrati, con una capienza di circa 4.000 autovetture provenienti da molteplici case automobilistiche (Renault, Mercedes/Smart, BMW, Fiat, Opel, Dacia, Saab) opera la C.E.T.A.L. srl specializzata in sbarco/imbarco navi Ro-Ro. A disposizione inoltre impianto di lavaggio/deceratura ed un'officina destinata al PDI (pre delivery inspection).

6) Silos granari

Due torri pneumatiche su rotaia per sbarco/imbarco di cereali e sfarinati alla rinfusa della portata max di 250 ton/h cadauna collegate ai silos con nastri trasportatori a catena ed elevatori a tazze. I silos sono asserviti da una banchina lunga 120 metri raccordati alla ferrovia ed hanno una capacità massima di 70.000 tonnellate, con funzione anche di deposito doganale privato.

7) Silos cementi

Sono stati realizzati tre silos della capacità di 1.000 ton l'uno per cemento sfuso della ditta Baumit Italia S.p.A. di Pordenone e due silos della capacità di 3.500 ton l'uno per lo stoccaggio di cemento e materiali sfusi della ditta Friulcem S.p.A.

APPENDICE 2

OPERATORI

AGENTI E RACCOMANDATARI MARITTIMI

Cap. L. Cattaruzza S.r.l.
tel. 0481 46801 fax 048144591 telex 460678
e-mail: cattmar@tin.it
URL: www.cattaruzza.it

Francesco Parisi S.p.A.
tel. 0481 40539 fax 0481 798876

e-mail: monfalcone@francescoparisi.com
URL: www.francescoparisi.com

Friultrans S.p.A.
tel. 0481 410570 fax 0481 795601
e-mail: monfalcone@friultrans.com
URL: www.friultrans.com

Marlines S.r.l.
tel. 0481 410213 fax 0481 410235 telex UK 94078126
e-mail: monfalcone@marlines.it
URL: www.marlines.it

Mediterranea S.r.l.
tel. 040 6798711 fax 040 370328
e-mail: general@medimare.it
URL: www.medimare.it

Mediterranean Logistics Company S.r.l.
tel. 0481 491112 fax 0481 491098
e-mail: mlc.monfalcone@cgroup.it
URL: www.cgroup.it

Samer & Co. Shipping S.r.l.
tel. 0481 411423 fax 0481 410861
e-mail: samer.monfalcone@samer.com
URL: www.samer.com

Tomaso Prioglio International S.p.A.
tel. 040 6728111 fax 0481 40553
e-mail: info@tomasoprioglio.it
URL: www.tomasoprioglio.it

Top Ships Liaison S.r.l.
tel. 0481 412660 fax 0481 412707
e-mail: tsl@mar-ter.it

CASE DI SPEDIZIONE E SPEDIZIONIERI DOGANALI

Asti Sped S.r.l.
tel. 0481 413021 fax 0481 412008
e-mail: astisped@astisped.191.it

Berto Giuseppe
tel. 0481 410214 fax 0481 410214

Consorzio 8 T s.r.l.
tel. 0481 412400 fax 0481 412466
e-mail: 8t@consorzio8t.it

Est Service s.r.l.
tel. 0481 46885 fax 0481 414319
e-mail: amministrazione@est-service.com
URL: www.est-service.com

Eurocar Logistics s.r.l.
tel. 0481 491111 fax 0481 491098
e-mail: el.monfalcone@cgroup.it
URL: www.cgroup.it

For Trans s.r.l.
tel. 0481 411548 fax 0481 795608
e-mail: monfalconeporto@for-trans.com
URL: www.for-trans.com

Francesco Parisi S.p.A.
tel. 0481 40539 fax 0481798876
e-mail: monfalcone@francescoparisi.com
URL: www.francescoparisi.com

Friultrans S.p.A.
tel. 0481 410570 fax 0481 795601
e-mail: monfalcone@friultrans.com
URL: www.friultrans.com

Mar/Ter Spedizioni S.p.A.
tel. 0481 411141-411294 fax 0481 411615
e-mail: mar.ter@mar-ter.it
URL: www.mar-ter.it

Marlines S.r.l.
tel. 0481 410213 fax 0481 410235 telex UK 94078126
e-mail: e-monfalcone@marlines.it
URL: www.marlines.it

Mediterranea S.r.l.
tel. 040 6798711 fax 040 370328
e-mail: general@medimare.it
URL: www.medimare.it

Nordspedizionieri Due s.r.l.
tel. 0481 413668 fax 0481 414776
e-mail: monfalcone@nordspedizionieridue.it
URL: www.nordspedizionieridue.it

Ocean Sped S.r.l.
tel. 048145551 fax 048145552
e-mail: cattmar@tin.it
URL: www.cattaruzza.it

Tomaso Prioglio International S.p.A.
tel. 040 6728111 fax 048140553
e-mail: info@tomasoprioglio.it
URL: www.tomasoprioglio.it

Veneta Lombarda S.r.l.
tel. 0481 411173 fax 0481 792691
e-mail: import@venetatombarda.com
URL: www.venetalombarda.co

AUTOTRASPORTATORI

C.I.T.A. S.r.l.
tel. 0481 40044 fax 0481 40870
e-mail: citasrcl@tin.it

Consorzio 8 T s.r.l.
tel. 0481 412400 fax 0481 412466
e-mail: 8t@consorzio8t.it

Est Service s.r.l.
tel. 0481 46885 fax 0481 414319
e-mail: amministrazione@est-service.com
URL: www.est-service.com

For Trans s.r.l.
tel. 0481 411548 fax 0481 795608
e-mail: monfalconeporto@for-trans.com
URL: www.for-trans.com

Interbartolo S.r.l.
tel. 0481 20331 fax 0481 521063
e-mail: info@interbartolospa.it

Mar/Ter Spedizioni S.p.A.
tel. 0481 411141-411294 fax 0481 411615
e-mail: mar.ter@mar-ter.it
URL: www.mar-ter.it

OPERATORI DIVERSI E SERVIZI

Agenzia delle Dogane di Gorizia – S.O.T. di Monfalcone
tel. 0481 410387 fax 0481 411815
e-mail: cdg1monfalcone@finanze.it

Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone
tel. 0481 414097 fax 0481 414099
e-mail: info@monfalconeport.it
URL: www.monfalconeport.it

Capitaneria di Porto
tel 0481 496611 fax 0481 496620
e-mail: monfalcone@guardiacostiera.it
URL: www.guardiacostiera.it/monfalcone/

Centro Assistenza Doganale Tergeste S.r.l.
tel. 0481 40565 fax 0481 795438
e-mail: cadmonf@lonigro.it

Compagnia Portuale S.r.l.
tel. 0481 410417-411196 fax 0481 45910-790478
e-mail: info@compagniaportuale.com

Consorzio Commessi Sopraccarichi dei Porti del Friuli-Venezia Giulia
tel. 0481 790336-790337 fax 0481 411995

Consorzio O&S
tel. 040 810270 fax 040 8330243
e-mail: sitt@sitt-group.it
URL: www.sitt-group.it

Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Comune di Monfalcone
tel. 0481 495411 fax 0481 495412
e-mail: info@csim.it
URL: www.csim.it

Francesco Parisi S.p.A.
tel. 0481 40539 fax 0481 798876
e-mail: monfalcone@francescoparisi.com
URL: www.francescoparisi.com

Gruppo Ormeggiatori del Porto di Monfalcone e Porto Nogaro s.c.a.r.l
tel. e fax 0481 43015
e-mail: ormeggiatori@libero.it
URL: www.angopi.it

Guardia di Finanza
tel. 0481 410598-791332 fax 0481 410598

Isontina Sviluppo S.c.p.A.
tel. 0481 46611 fax 0481 414099
e-mail: sisisontina@tiscali.it

Piloti del Porto
tel. e fax 0481 43011

Polizia di Stato
tel. 0481 790819 – 775136 fax 0481 790819
e-mail: polaria.fvg.go@poliziadistato.it
URL: www.poliziadistato.it

Società Cooperativa Portuale
tel. 0481 410417-411196 fax 0481 45910-790478
e-mail: info@compagniaportuale.com

Trenitalia S.p.A. Divisione Logistica
tel. 0481 410688 fax 0481 42151
URL: www.trenitalia.it

MAGAZZINI E TERMINAL

Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone
tel. 0481 414097 fax 0481 414099
e-mail: info@monfalconeport.it
URL: www.monfalconeport.it

Baumit Italia S.p.A.
tel. 0434 85333 fax 0434 858895
e-mail: uff.commerciale@italia.baumit.com
URL: www.baumit.com

C.E.T.A.L. S.r.l.
tel. 0481 40624-413593 fax 0481 794294-46266
e-mail: cetal@cetal.it
URL: www.cetal.it

Cap. L. Cattaruzza S.r.l.
tel. 0481 46801 fax 048144591 telex 460678 CATMAR I
e-mail: cattmar@tin.it
URL: www.cattaruzza.it

Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Comune di Monfalcone
tel. 0481 495411 fax 0481 495412
e-mail: info@csim.it
URL: www.csim.it

De Franceschi S.p.A.
tel. 0481 711201 fax 0481 482328
e-mail: info@defranceschi.it
URL: www.defranceschi.it

Eurocar Logistics s.r.l.
tel. 0481 491111 fax 0481 491098
e-mail: el.monfalcone@cgroup.it
URL: www.cgroup.it

Francesco Parisi S.p.A.
tel. 0481 40539 fax 0481798876
e-mail: monfalcone@francescoparisi.com
URL: www.francescoparisi.com

Friulcem S.p.A.
tel. 0434 552926 fax 0434 551523
e-mail: nfo@friulanacalcestruzzispa.it
URL: www.friulanacalcestruzzispa.it

Mar/Ter Spedizioni S.p.A.
tel. 0481 411141-411294 fax 0481 411615
e-mail: mar.ter@mar-ter.it
URL: www.mar-ter.it

Mediterranean Logistics Company s.r.l.
tel. 0481 491112 fax 0481 491098
e-mail: mlc.monfalcone@cgroup.it
URL: www.cgroup.it

Ocean Sped S.r.l.
tel. 0481 45551 fax 0481 45552
e-mail: cattmar@tin.it
URL: www.cattaruzza.it

APPENDICE 3 LEGISLAZIONE

DA CONCORDARE perché FORSE BASTA FARNE UNA UNICA PER TUTTA LA RICERCA

APPENDICE 4

ADRIATERMINAL

In questo spazio, cercheremo di descrivere le vicende relative ai sei anni di gestione dell'Adriaterminal di Trieste da parte della Compagnia Portuale di Monfalcone s.r.l., che la vedono impegnata come concessionario dell'area. Per fare ciò, anche in questa sede verranno utilizzate le relazioni allegate al bilancio annuale della Compagnia, integrate da alcune spiegazioni forniteci dal presidente della Compagnia Franco Romano.

Intorno alla metà del 2000, a detta del presidente della Compagnia, F. Romano, in un incontro fissato con l'Autorità Portuale di Trieste per discutere della possibile integrazione dei due porti, l'allora presidente dell'Autorità, Maresca, offrì alla Compagnia di Monfalcone, la possibilità di prendere in gestione il terminal in base all'art. 18 della l. 84/94, al posto di un consorzio di spedizionieri che fino ad allora lo aveva gestito. Successivamente venne siglato un contratto di concessione per la durata di 6 anni, con decorrenza a partire dal primo gennaio 2001. In quell'accordo venne anche stabilito che il nuovo gestore avrebbe acquistato, come effettivamente fece, tutti i mezzi meccanici in possesso della Compagnia di Trieste. Le condizioni per operare sembravano all'inizio delle migliori. L'area, l'unica realmente ristrutturata nel Porto Vecchio di Trieste, ed una delle più moderne nel contesto portuale triestino, era ed è, dotata di capannoni coperti per più di 25 mila m² (risalenti alla fine degli anni ottanta); alla firma del contratto inoltre, erano state garantite in consegna ed operative per l'inizio della gestione, quattro nuove gru Fantuzzi-Reggiane su binario con capacità di 37 tonnellate ciascuna e del valore complessivo di oltre 24 mld di lire. Altro vantaggio dell'Adriaterminal è il pescaggio, ben superiore a quello del porto di Monfalcone (che intanto aspettava il completamento dei dragaggi che sono diventati operativi a -12 m solo nel 2006, malgrado permangano alcuni problemi burocratici); la profondità delle acque dell'Adriaterminal è appunto di circa 13 m e consente l'approdo di navi di pescaggio fino a 39 piedi. Altro grande vantaggio sulla carta e promesso nei termini del contratto erano gli ottimi collegamenti ferroviari e la vicinanza con la stazione centrale di Trieste. Infine, a Trieste è presente la borsa dei metalli non ferrosi e l'Adriaterminal è particolarmente predisposto a trattare questa tipologia merceologica, visto che la merce depositata nei suoi magazzini, anche grazie ai benefici dei punti franchi, si avvantaggia di una speciale certificazione fornita dalla borsa di Londra. A fronte di tutte queste condizioni, la Compagnia stimava, all'ingresso in Adriaterminal, di movimentare una media di 40.000 t al mese, superati i primi tre-quattro mesi di avviamento, tonnellaggio composto perlopiù da alluminio e zinco in pani. Si prevedeva un sensibile incremento per il 2002, ed un fatturato per il primo anno di circa cinque mld di lire.

Almeno nel corso del primo anno di attività, vennero mantenute le aspettative riguardanti il traffico, e si raggiunse un totale di 300 mila t di merce movimentata. Non solo alluminio e zinco, ma anche piombo: nel complesso i metalli non ferrosi raggiunsero circa le 108.480 t. Bene anche per i prodotti siderurgici, che avevano raggiunto una movimentazione di 57.901 t composta da coils allo sbarco e tubi e rotaie all' imbarco. In particolare per il 2002, si prevedeva un sensibile aumento del traffico dei tubi in quanto era stato siglato a fine 2001 un contratto con la ditta Sertubi del gruppo Duferco (per lo stabilimento che si trova nei pressi della Ferriera di Servola). Molto importanti nella prima annata sono stati i prodotti forestali ed in particolare la cellulosa, prodotto storico per lo scalo isontino ma il cui arrivo si stava riducendo a causa della maggiore stazza delle navi che oggi trasportano questo genere di merci; dunque si è riusciti anche a recuperare un traffico che stava rischiando di andare perso, grazie proprio al maggiore pescaggio dell' Adriaterminal rispetto a Porto Rosega, infatti alcune importanti navi provenienti dall' Indonesia, avrebbero eliminato la toccata in Adriatico se non si fossero trovate le condizioni che l' Adriaterminal avrebbe poi consentito. Vennero inoltre sbarcati circa 20 mila t di rottami di ferro destinati alla ferriera di Servola e oltre 30 mila t di merci varie, mentre il totale delle merci transitanti via terra assommano a 50 mila t.

Già nel primo anno però, non mancarono le prime avvisaglie di una serie di problematiche che vedremo via via tormentare la gestione dell' area: le quattro "nuove" gru non si dimostrarono affidabili e non poterono essere adoperate, restando inutilizzate fino ad oggi.

Ad ogni modo, nel corso del 2002, si ebbe un incremento totale del 13% del traffico e si riuscì a consolidare i rapporti con la clientela, mentre addirittura raddoppiarono gli arrivi e le partenze tramite vettore gommato, anche perché iniziavano a sorgere alcuni problemi con la gestione del traffico su rotaia da parte di Trenitalia, e questo, per un terminal che dovrebbe essere essenzialmente ferroviario, non poteva che essere causa di un grande svantaggio. A questo si aggiunse la più grave delle questioni che hanno pesato sulla gestione del terminal, ovvero la decisione, da parte delle istituzioni triestine e regionali, di considerare il Porto Vecchio come la sede ideale per ospitare la manifestazione fieristica EXPO 2008, cui sono seguite una serie di confuse delibere comunali, accompagnate da simili azioni dell' Autorità portuale in merito alla variante del piano regolatore per il "riuso" del porto vecchio. Questa decisione, apparve come un fulmine a ciel sereno per l' amministrazione della Compagnia isontina, che invece aveva avuto grandi aspettative per quell' area, e che aveva in conto di strappare alla concorrenza del nord Europa una certa quota di traffici austriaci e del sud della Germania, proprio investendo in quel terminal.

Oltre poi ai problemi derivanti dal mancato funzionamento delle gru, dalla difficoltà di fruire del servizio ferroviario, la situazione si aggravava quindi per l' impossibilità di poter fare dei piani certi

di sviluppo, con la perdita di credibilità e affidabilità nei confronti della clientela, impossibilitata a siglare contratti, notoriamente pluriennali, per l'acquisto dei servizi del terminal.

Circostanze così negative fecero pesare tutta la loro influenza nella gestione dei due anni successivi. Nel 2003, pur con l'apparente lieve aumento del traffico totale (4%), si assisteva ad una decisa diminuzione del fatturato, dovuto alla sensibile diminuzione dei traffici via mare ed in particolare del crollo del 62% dei metalli non ferrosi, malgrado il traffico generale fosse stato recuperato nella massa dalla movimentazione su gomma.

Anche per il 2004 i traffici si erano trovati in simili condizioni, ma sopravvennero due fatti positivi che hanno fatto riconsiderare alla gestione isontina la possibilità di poter restare oltre il 2006. Innanzitutto, veniva annullata dal T.A.R. la delibera dell'AP Trieste sul riuso del Punto Franco Vecchio, grazie anche al ricorso amministrativo presentato fra gli altri dalla stessa Compagnia di Monfalcone; in secondo luogo la commissione internazionale dell'EXPO, per ospitare la famosa manifestazione fieristica, sceglieva in dicembre la città spagnola di Saragozza.

Queste vicende, spinsero l'amministrazione portuale triestina, attraverso il Comitato Portuale, ad approvare un nuovo Piano Operativo Triennale, nel quale si prevedeva di mantenere alcune attività portuali, come quelle svolte in Adriaterminal, che sarebbero state però affiancate ad una serie di insediamenti di tipo scientifico-turistico-commerciale, insiti nel concetto di riuso. La situazione quindi, malgrado i due fatti prima descritti, non spinse l'amministrazione comunale e l'AP a operare scelte precise, facendo permanere quello stato di incertezza, che pure la fine della propaganda sull'EXPO avrebbe potuto dissipare.

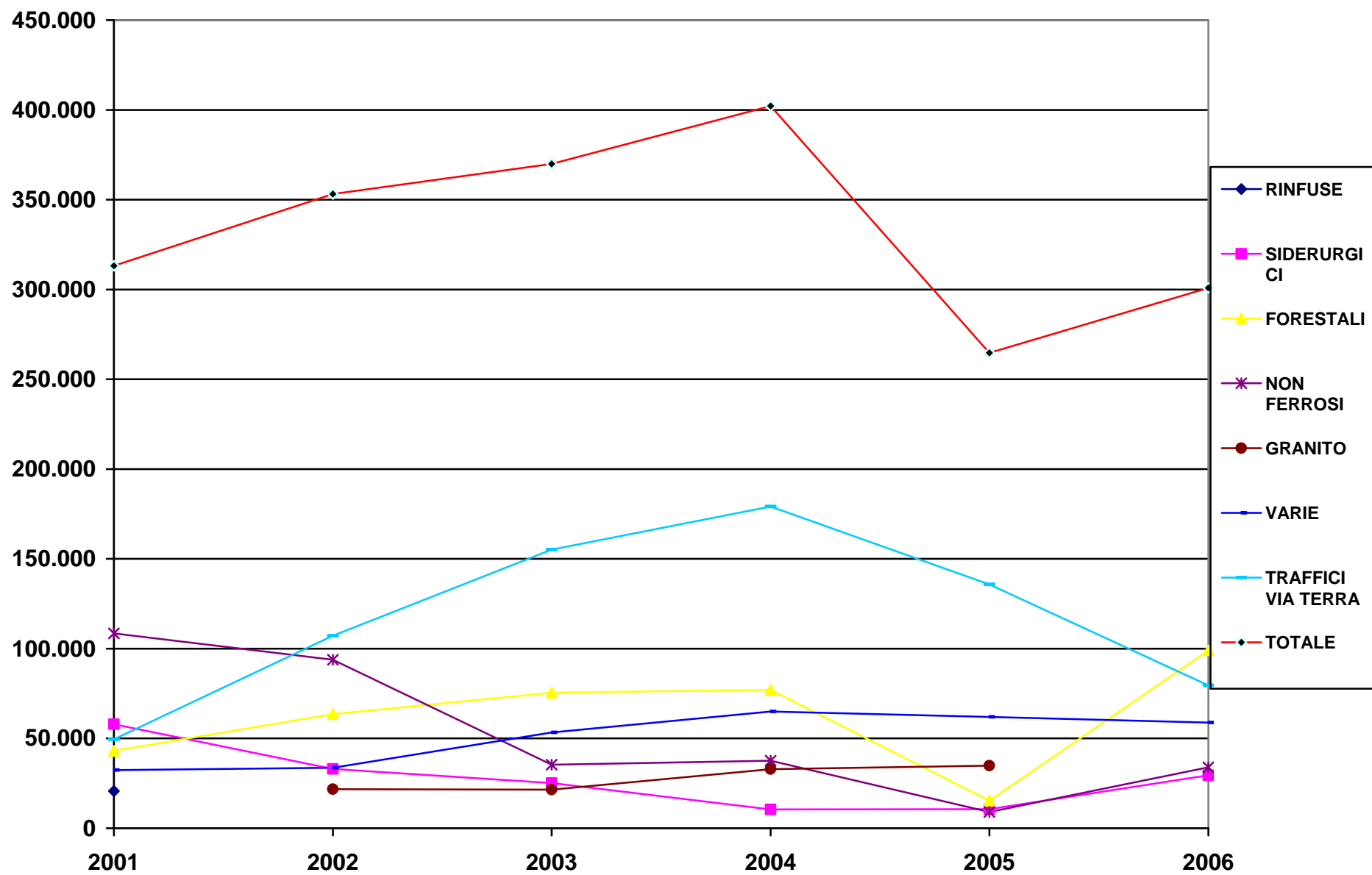
Effetto evidente di questa situazione è stato il crollo generalizzato del traffico del 2005 con un netto -34%, che metteva definitivamente in discussione la volontà di prorogare il contratto di concessione da parte della Compagnia monfalconese. Intanto molti degli operatori si erano spostati in Porto Vecchio, mentre l'approvazione alla Variante del Piano Regolatore di comune e Autorità Portuale impediva lo sviluppo delle attività portuali oltre l'area dell'Adriaterminal. Altrettanto gravi sono state le disposizioni prese da Trenitalia, per la restrizione del traffico ferroviario, che in pratica disabilitava permanentemente il traffico ferroviario in Porto Vecchio: e per un terminal ferroviario quale è quello qui in esame, significa decretarne la chiusura.

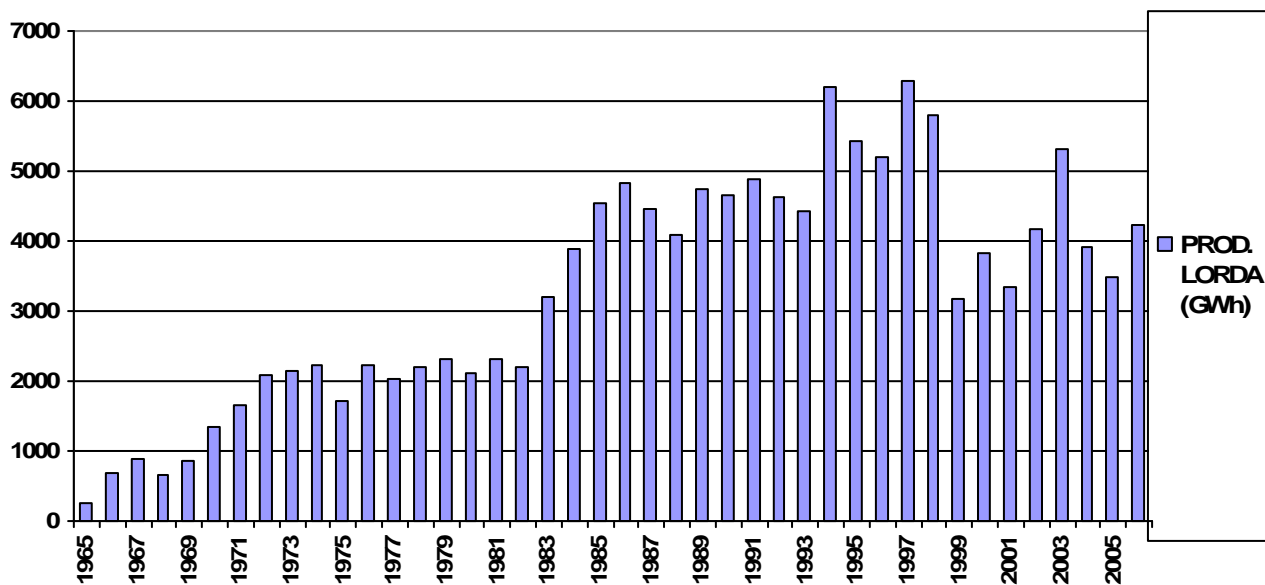
Oltre a questi due negativi avvenimenti, va considerata la crisi perdurante per tutto il 2005, del mercato dei metalli non ferrosi, ma soprattutto, la decisione da parte della Star Shipping di limitare le toccate per lo sbarco di cellulosa, in seguito alle difficili e apparentemente incomprensibili condizioni che la Capitaneria di Porto di Trieste aveva iniziato a porre sui pescaggi massimi, sulle dimensioni delle navi e sugli orari di entrata e uscita delle navi nel canale di accesso del terminal.

Comune, Autorità Portuale, Trenitalia e Capitaneria di Porto, sembra abbiano dunque fatto il possibile per limitare l'operatività del Porto Vecchio e di coloro che vi lavoravano.

Viste tali condizioni, malgrado l' aumento del 16% del traffico totale in Adriaterminal per il 2006, la Compagnia di Monfalcone non ha ritenuto più opportuno rinnovare la concessione, che è passata alla G.M.T di Genova dal primo gennaio 2007. La Compagnia ha comunque richiesto ed ottenuto l'autorizzazione ex art. 16 della legge 84/94 per poter continuare ad operare nel porto di Trieste. Il nuovo gestore del terminal, con il quale la Compagnia ha stretto un accordo ai sensi dell' art. 13 della legge 172/03, utilizzerà la Compagnia di Monfalcone per le operazioni di sbarco e imbarco all' interno dello spazio in concessione, e metterà a disposizione dell' azienda monfalconese piazzali e capannoni per il deposito di cellulosa e siderurgici, che, in caso di congestionamento dello scalo isontino, per causa di forza maggiore si sarà costretti a dirottare su Trieste.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
RINFUSE	20.735					
SIDERURGICI	57.901	33.017	25.143	10.525	10.666	29.442
FORESTALI	43.137	63.537	75.476	77.067	15.345	99.121
METALLI NON FERROSI	108.480	93.788	35.401	37.588	9.100	33.967
GRANITO		21.764	21.529	32.854	34.868	
MERCI VARIE	32.377	33.741	53.326	64.977	61.931	58.806
TRAFFICI VIA TERRA	49.520	107.155	155.120	179.100	135.760	79.540
TOTALE	313.150	353.115	369.995	402.111	264.670	300.876

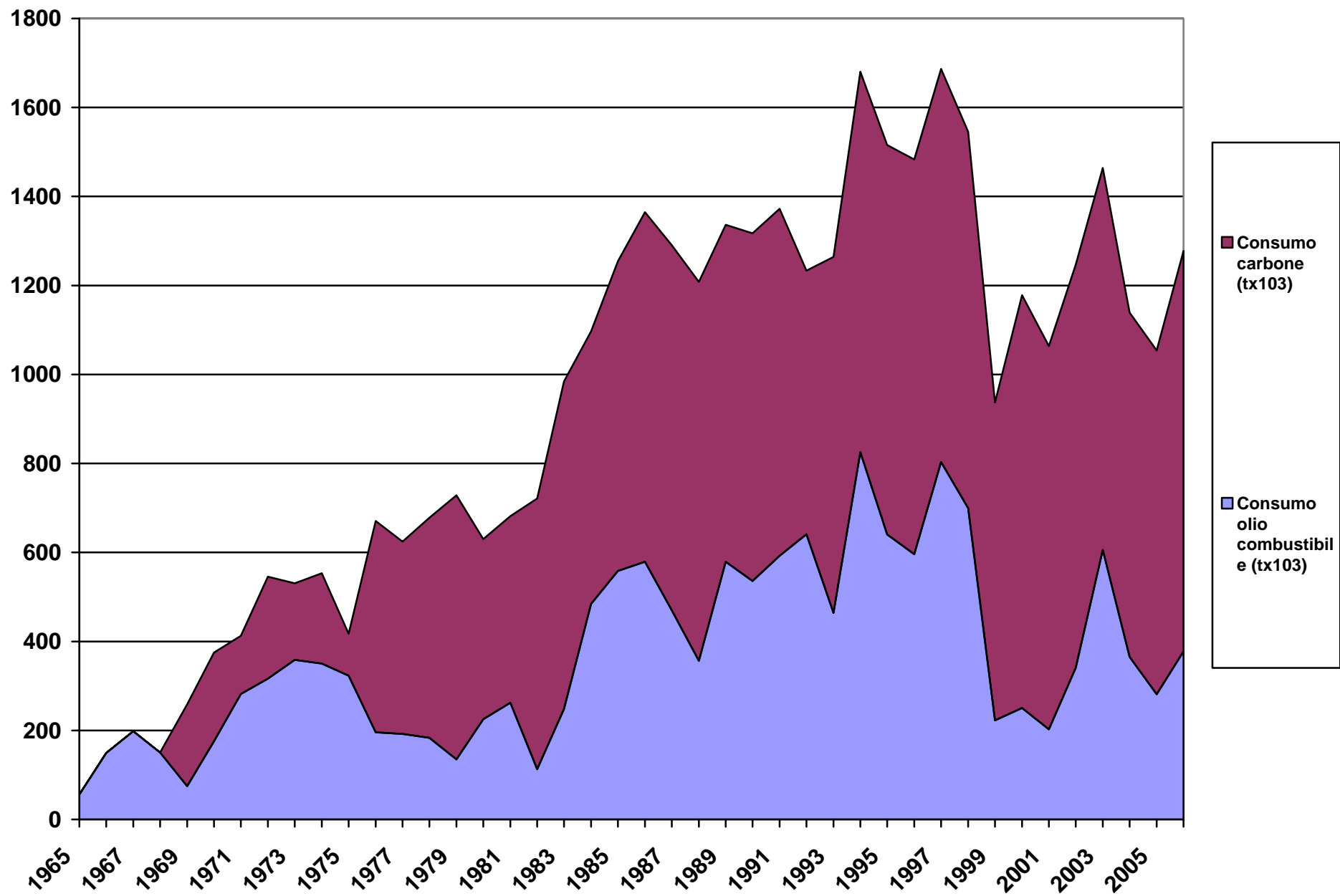




	PROD. LORDA (GWh)	Consumo olio combustibile (tx103)	Consumo carbone (tx103)
1965	246,0	56,3	0,0
1966	247,0	149,5	0,0
1967	248,0	198,4	0,0
1968	249,0	150,2	0,0
1969	250,0	74,7	183,9
1970	251,0	175,5	199,5
1971	252,0	281,8	130,6
1972	253,0	316,3	229,1
1973	254,0	358,8	172,0
1974	255,0	350,2	203,2
1975	256,0	323,1	94,1
1976	257,0	195,8	474,8
1977	258,0	192,3	432,3
1978	259,0	183,6	494,6
1979	260,0	135,1	593,2
1980	261,0	225,0	404,9
1981	262,0	262,0	419,7
1982	263,0	112,6	608,8
1983	264,0	248,2	736,4
1984	265,0	484,3	612,6
1985	266,0	558,5	696,0
1986	267,0	579,3	785,2

Dati forniti da Endesa Italia

1987	268,0	470,0	820,4
1988	269,0	356,5	851,5
1989	270,0	578,9	757,3
1990	271,0	535,8	781,4
1991	272,0	592,5	780,0
1992	273,0	640,8	592,6
1993	274,0	464,2	800,1
1994	275,0	825,2	855,1
1995	276,0	640,4	875,4
1996	277,0	595,8	887,6
1997	278,0	803,3	883,4
1998	279,0	699,6	845,8
1999	280,0	222,6	714,3
2000	281,0	250,6	927,6
2001	282,0	202,5	861,2
2002	283,0	340,4	906,3
2003	284,0	605,7	858,6
2004	285,0	365,0	774,2
2005	286,0	281,4	772,6
2006	287,0	377,5	900,3



Gaetano Dato