

La Spezia, Liguria e Mar Tirreno nella sfida europea dei porti

Una crescita costante dei traffici - Le ragioni di un successo - Lotta ai particolarismi per affermare la programmazione regionale e nazionale - Gli enti locali e il governo del porto - Con il Piano regolatore sarà possibile una espansione del porto verso levante

LA SPEZIA — Quando si ragiona di porti, c'è ancora chi si esprime con tesi, opinioni — e talvolta atti — di stampo localistico, come se i problemi dell'economia marittima si risolvessero attraverso una concorrenza spietata tra uno scalo e l'altro. Ciò è in parte comprensibile, tenendo conto che trent'anni di mancata programmazione, di finanziamenti pubblici distribuiti a pioggia hanno comportato, tra i molti effetti negativi, anche l'incoraggiamento delle spinte localistiche. Ma è certamente una linea sconfitta in partenza tanto più oggi, che la sfida dei porti assume dimensioni europee ed intercontinentali. Non ci si salva da soli, insomma, di fronte alla preponderanza dei sistemi portuali del Nord Europa e alla necessità di rilanciare la funzione del Mediterraneo Centrale (e particolarmente dei suoi due grandi canali navigabili: il Mar Tirreno e l'Adriatico) come polo di interscambio con i paesi emergenti. Dunque, è un problema di programmazione nazionale; ciò vale anche e soprattutto per il porto della Spezia che, pur da alcuni anni, gode di una costante ascesa dei traffici, e in particolare del

movimento di merci ricche, mentre la crisi si fa sentire più forte in altri scali; un porto sul quale puntano con interesse sempre maggiore operatori italiani ed esteri. Nel 1977, infatti, c'è stato un aumento complessivo del traffico del 17 per cento rispetto all'anno precedente, passato da 12.576.901 tonnellate a 14.692.717. Analoghe le percentuali di aumento delle merci allo sbarco e all'imbarco. Nel giro di un anno le merci varie imbarcate hanno fatto un balzo in avanti dell'88 per cento.

Attrezzature portuali

In circa due anni, inoltre, si è più che raddoppiato il movimento di container (77.349 tra imbarcati e sbarcati nel 1977). Intanto una immediata risposta alle crescenti esigenze del traffico viene dalle nuove attrezzature portuali che stanno sorgendo nella zona di ponente della città: una banchina di riva e uno sporgente, in tutto 700 metri di accosti completi di attrezzature a terra che saranno pronti nel giro di pochi mesi.

Ci sono, è vero, precise motivazioni locali a questo sviluppo: l'alta produttività dello scalo, garantita non solo dal permanere di tariffe concorrenziali, ma dalla sua collocazione geografica: situato all'estremo levante della Liguria, il porto è in posizione strategica rispetto ad un vasto hinterland padano che, a sua volta, permette una favorevole penetrazione verso le aree del centro Europa, e inoltre l'esistenza, nel golfo della Spezia, di un ricco tessuto di industria navalmecanica.

Ma, detto questo, va anche sottolineato che alla Spezia ci sono consistenti forze che guardano alla programmazione — e operano per affluire — e operano per affluire i principi contro particolarismi vecchi e nuovi — come la vera prospettiva: il ruolo del porto — si afferma — può trovare una piena e valorizzata collocazione solo nel disegno di programmazione regionale (il « progetto pilota ») e nei sistemi previsti con la proposta unificata di legge in discussione al Parlamento. A ciò non si guarda come a progetti astratti, ma bensì a politiche da realizzare nei fatti; sapendo che alla lunga le « rendite di posizione » — tra cui quella della

radica spezzina — non possono reggere e mostreranno la corda se non « cambia musica » negli interventi dello stato, nei rapporti nord-sud e tra i diversi bacini marittimi; se non avviene un ripensamento della funzione dei porti, della loro organizzazione interna, se non si rilancia la produttività con l'applicazione di tecnologie avanzate.

C'è oggi un quadro generale più incoraggiante che nel passato: il dibattito sulla nuova legge portuale, il recente decollo degli studi per il « progetto pilota » dei porti voluto dalla Regione Liguria, lo stesso piano regionale di sviluppo. Alla Spezia i principali protagonisti di questa « linea di attacco » che afferma le logiche di programmazione sono gli enti locali maggiori: Comune capoluogo e Provincia. Che essa comporti risultati concreti e positivi lo dimostrano le ultime decisioni in merito al raddoppio della ferrovia pontremolese, di grande importanza per il porto del levante ligure. I provvedimenti assunti in questi anni, i numerosi problemi dello scalo condotti — o almeno avviati — a soluzione, sono rivelatori di una « vocazione di governo » da parte degli enti lo-

cali in materia di porto, che nessuno può smentire. Sofferamoci solo, e brevemente sul Piano regolatore portuale, che gli enti committenti hanno approvato unitariamente da circa un anno: per volontà delle assemblee elettive, il piano è stato al centro di una vastissima consultazione popolare.

Esso traccia le linee di sviluppo dello scalo spezzino, risolvendo nodi che, fino a ieri avevano reso pressoché impraticabile una ipotesi realistica di espansione.

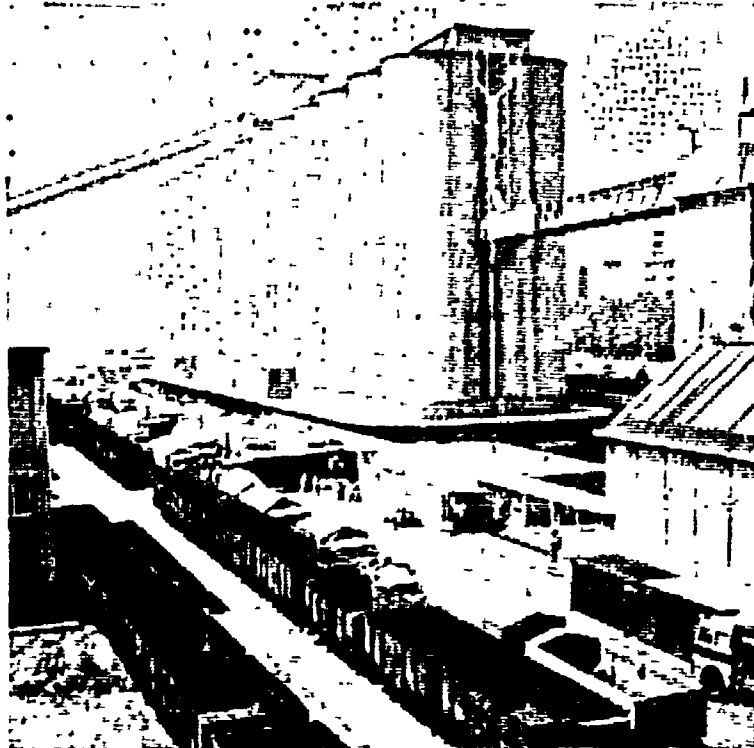
Un'area per le industrie

Il PRP rende possibile uno sviluppo dello scalo verso il ponente del golfo spezzino; scelta obbligata, in quanto a levante esiste l'Arsenale Militare. Ma la zona di espansione del porto è oggi occupata da numerosi insediamenti industriali soprattutto navalmecanici; il dilemma — se preferire lo sviluppo del porto o dell'industria — ha paralizzato per anni il dibattito sul PRP. Oggi invece la questione è stata risolta con un accordo tra gli enti locali e la Marina militare: quest'ul-

tima infatti ha espresso il suo consenso a realizzare un'area per le industrie nel comprensorio militarizzato di San Bartolomeo. Questa intesa — rivelatrice dei costruttivi rapporti esistenti alla Spezia tra Forze Armate e potere locale — da una parte consente una ipotesi realistica di sviluppo dello scalo e dall'altra garantisce gli spazi per le attività cantieristiche.

Questo piano inoltre, « aggrava » la carenza di aree alle immediate spalle del porto prevedendo lo svolgimento delle operazioni che non necessitano della banchina in un'area nel comune di Santo Stefano. In Val di Magra, dove sorge, a un parco merci direttamente collegato allo scalo con autostrada e ferrovia. Gli enti locali si ispirano anche alla ricerca di una « portualità alternativa » intesa come servizio pubblico che garantisca gli interessi del singolo utente non attraverso la privatizzazione ma attraverso programmi e regolamenti che tutelino gli interessi generali e consentano di utilizzare al meglio gli spazi. Per questo il PRP contiene anche una analisi critica di come il porto si è sviluppato sino ad oggi, prevedendo l'utilizzo del computer per limitare al minimo la sosta in porto dei container e articolando una serie di proposte (ad esempio sulla commissione Accosti) tra quelle avanzate da tempo dai sindacati e particolarmente dalla FIST-CGIL in materia di tecnologia, democrazia in porto, riqualificazione professionale e maggiore occupazione. In proposito qualche parziale risultato è stato ottenuto con le assunzioni all'azione da mezzi meccanici attraverso la legge 285 (dove sono state chiamate anche tre donne a specializzarsi come gruiste) e la recente riapertura dei ruoli organici della Compagnia lavoratori.

Qualche cifra sul porto di La Spezia



Movimento merci, un diagramma in crescita

Nel 1977 si è registrato un aumento complessivo del movimento merci di circa il 17%: il porto della Spezia è passato da un traffico di 12.576.901 tonnellate nel 1976 a 14.692.717 l'anno scorso.

MERCI SBARCATE: nel 1977 sono state 10.776.643 rispetto ai 9.190.554 di tonn. dell'anno precedente (+17%).

MERCI IMBARCATE: aumento del 16 per cento negli ultimi due anni: quasi quattro milioni di tonnellate in movimento l'anno scorso contro 3.386.000 nel 1976.

CONTAINERS: il traffico è più che raddoppiato nel giro di due anni; nel 1977 i container in movimento sono stati 77.349, contro i 44.635 dell'anno precedente e i 35.475 del 1975.

In generale l'incremento è stato più significativo nelle voci merceologiche di maggior reddito: all'imbarco l'aumento delle merci varie è stato dell'88 per cento nel giro di un anno, mentre allo sbarco sono tra l'altro aumentati

prodotti metallurgici, minerali metallici, sabbie e caolini, petrolio e carbone. In aumento anche l'incidenza degli scambi con l'estero: escludendo i prodotti petroliferi, l'aliquota del traffico internazionale all'esportazione sale quasi al 58%.

Da rilevare ancora che si registra uno sviluppo costante delle linee regolari (traghetto) e che il traffico si svolge in gran parte con i Paesi dell'Africa mediterranea e del Medio Oriente.

Principali società di navigazione nel porto della Spezia

Arya International merci varie; Contship Ellerman containers; Falcon Line + Lauro Line merci varie; Fer Mar cereali; Ignazio Messina & C. containers e mezzi rotabili; Italia + Lauro Lines merci varie; Linea Alga merci varie; Marcantona Kis Lines zinco e alluminio; Medafrica Line general cargo; Merzario contenitori e mezzi rotabili; Morflot-Sagietl merci varie; Nav. San Paolo merci varie; RMS Luisburg merci varie; Tarros S.p.A. contenitori; Traghetto Sardi trailers e contenitori su mezzo gommato.

per l'ambiente

Nell'importante campo della « tecnica per l'ambiente » la Termomeccanica Italiana (Gruppo IRI-Finmeccanica) è presente con una produzione altamente qualificata: impianti di trattamento delle acque di scarico urbane, impianti di trattamento delle acque di scarico industriali, dissalazione dell'acqua di mare, impianti di potabilizzazione.

La gamma dei servizi offerti dalla Termomeccanica in questo settore risolve tutti i problemi inerenti alla realizzazione degli impianti e comprende: elaborazione dei dati di base, pre-progetto, sviluppo del progetto definitivo, realizzazione degli impianti, assistenza tecnica completa.

TERMOMECCANICA ITALIANA S.p.A.
19100 LA SPEZIA - VIA DEL MOLO, 1
TEL. (0187) 503.151 - TELEX 27171 TERMO SP

TARROS S.p.A.

LINEE REGOLARI CONTAINERS E TRAGHETTO DA LA SPEZIA PER

sardegna libia - tunisia

Posizionamento containers in tutta Italia

DIREZIONE LA SPEZIA - TEL. (0187) 503.104 - TELEX 27654

dario pericoli s.p.a.

general shipping and liner agents

LA SPEZIA - Via Don Minzoni, 88 - Tel. 31334 (10 linee) Telex 27226 (2 linee) Stazione VHF - FREQ. PRIV. 161.225 Mhz - Chiamata Internazionale Canale 9

ELETTROMETALLURGICA FUSANI

di G. Fusani

Direzione e Stabilimento - Piazzale Emma Albertini-Fusani - CEPARANA (La Spezia)

INDUSTRIA SPECIALIZZATA NELLA FABBRICAZIONE DI RESISTENZE ELETTRICHE IN LEGA «GF 2» BREVETTATA

COSTRUZIONE DI RESISTORI DI AVVIAMENTO FRENATURA E ANTILITTAMENTO per locomotive elettriche per conto di Amministrazioni ferroviarie italiane ed estere

COSTRUZIONE DI RESISTORI DI OGNI TIPO E POTENZA per applicazioni industriali (carico, messa a terra, avviamento motori, ecc.); per applicazioni portuali e navali (sollev., trasp.); per applicazioni di trazione (tram, filobus, miniere)

COSTRUZIONE DI APPARECCHIATURE COMPLETE DI AVVIAMENTO per motori elettrici di media e grande potenza

FONDERIA AUTOMATIZZATA PER PRODUZIONI IN GRANDI SERIE OFFICINA ELETTROMECCANICA

cattaneo S.R.L.

AGENZIA MARITTIMA E DOGANALE
capitale sociale 10.048.000 interam. versato

19100 LA SPEZIA - Viale Italia, 121
Tel. 33.540 (2 linee) - Telex 28.280

SANGIORGIO elettrodomestici

durano molto per questo costano un po' di più.

DAL 1880 AGENZIA MARITTIMA

EUGENIO LARDON & C.

Spedizioni marittime, terrestri, doganali
Imbarchi e sbarchi
Rappresentanze - Brokeraggi
Bunkeraggi - Controlli

Sede: 19100 LA SPEZIA - VIA CRISPI 39
Telex: 270482 SHIPSP - Tel. 32.040 (4 linee) - Teleg. LARDON
Ufficio: Porto Mercantile - Filiale: Marina di Carrara

ferronavale S. BARTOLOMEO

COSTRUZIONI e RIPARAZIONI NAVALI S.p.A.

- costruzione di navi fino a 1400 t.s.l. e di navi speciali
- allestimento di navi
- trasformazione di navi fino a 3000 t.p.l.
- riparazioni navali grandi, medie, piccole

SEDE AMMINISTRATIVA E CANTIERE:
19100 LA SPEZIA - Viale San Bartolomeo, 26/28
Telefoni (0187) 503.313 - 505.281

UNIONE DEMOLITORI

s.p.a. TERRESTRE MARITTIMA
Sede: Genova
Cantieri: La Spezia
Viale San Bartolomeo 12/A

s.p.a. CANTIERI NAVALI SANTA MARIA
Sede e cantieri: La Spezia
Viale San Bartolomeo 4/A

s.p.a. LOTTI
Sede: Pietrasanta (Lucca)
Cantieri: La Spezia
Viale San Bartolomeo

s.p.a. CANTIERI NAVALI DEL GOLFO
Sede: Genova
Cantieri: La Spezia
Viale San Bartolomeo 138

s.p.a. CANTIERI DELLA PALMARIA
Sede: Roma
Cantieri: La Spezia
Viale San Bartolomeo 318

s.p.a. DECOMAR
Sede e cantieri: La Spezia
Viale San Bartolomeo 28A

VADO LIGURE CANTIERE RICCIARDI s.p.a.
Sede: Genova
Cantieri: Vado Ligure

SIDEMAR TRIESTE
Cantieri e sede: Trieste

ORTONA - CANTIERI RIUNITI NELLO ORIENTE
Sede: Roma
Cantieri: Vado Ligure