



## Un progetto pilota per i porti liguri

*Mentre il governo è latitante e manca una politica nazionale dei porti, in Liguria la programmazione diventa realtà. Regione ed Enti locali indicano la strada per sostenere la sfida con il Nord Europa. Il caso della Spezia: crescono i traffici ma resta il nodo della gestione. Il rapporto con l'area padana e l'Emilia Romagna. Un progetto pilota da costruire sul territorio.*

Sono ormai noti i principi informativi della prima parte del progetto-pilota per i porti liguri, realizzata dalla società Italimpianti per conto della Regione e presentata nel mese di settembre. Il progetto-pilota (la cui « costruzione » è già cominciata attraverso gli incontri promossi nelle diverse realtà portuali) si colloca, a buon diritto, come un « precedente » programmatico fondamentale, rispetto ad una realtà nazionale contrassegnata da perduranti incertezze, dalla casualità dei provvedimenti, dall'assenza di una qualsiasi politica di programmazione per i porti e per l'intero settore dei trasporti, dalla latitanza del governo.

In quale situazione si « costruisce » il progetto-pilota? Nel 1977 il movimento complessivo delle merci negli scali liguri rappresentava meno del 10 per cento dei traffici portuali europei, con una forte perdita di posizioni avvenuta proprio nel decennio precedente. E, ben vero che questo fenomeno non si riflette in egual misura sui diversi scali: alla riduzione percentuale dei due porti centrali (Genova e Savona) corrisponde un persistente incremento in quello della Spezia; e, ciò, secondo l'ILRES (Istituto ligure di ricerche economiche e sociali) coincide con un più generale spostamento verso Est del « baricentro portuale » dell'Italia settentrionale. E' anche vero che le tendenze più recenti dimostrano una certa ripresa anche negli altri scali liguri, soprattutto a Genova. E' innegabile però che, se il sistema portuale della Liguria non riuscirà ad esprimere presto una risposta all'altezza della « sfida » lanciata dai colossi del Nord Europa (i quali già attraggono cospicue fette di traffico da e per le diverse aree industriali del Nord Italia), i pericoli di un declino economico, non circoscritto alle sole aree direttamente collegate agli scali liguri, sarebbero assai gravi e reali. Ciò av-

verrebbe soprattutto a danno dei generali obiettivi di riconversione produttiva e riequilibrio territoriale collegati allo sviluppo dei due « canali navigabili » rappresentati dal Mar Tirreno e dal Mare Adriatico, nella ricomposizione fra Nord e Sud dell'intera gamma dei modi di trasporto, e alla promozione di una svolta negli scambi con i Paesi emergenti, soprattutto quelli dell'Africa mediterranea.

E' in questo quadro che al progetto-pilota la Regione assegna l'obiettivo di costruire « un modello di sviluppo programmato dell'economia portuale a scala regionale che rappresenti sedi di confronto, convergenza e unificazione direzionali su comuni scelte di crescita; una prospettiva realizzabile solo attraverso un saldo collegamento fra porti, territorio e assemblee elettive locali. Le consultazioni avviate nelle città liguri sedi di scali mercantili hanno costituito un'importante occasione di approfondimento soprattutto su tre ordini di problemi: il carattere del sistema anche in relazione alle scelte di piano avanzate nei diversi porti; i rapporti con l'economia e il territorio, con particolare riferimento alle aree di hinterland; i problemi della gestione portuale.

Gli elementi proposti dagli Enti locali in questo dibattito hanno permesso di precisare meglio portata e significato di questi tre aspetti e di individuare alcuni « punti di forza » che possono rendere concretamente perseguibile l'idea stessa del sistema. Il suo carattere regionale, innanzitutto, aperto e dinamico, corrispondente alla « visione integrata » dei diversi sistemi portuali che, per la realtà ligure, richiede evidenti occasioni di verifica con il vicino sistema toscano e, più generalmente, con quello dell'Alto Tirreno. In secondo luogo il metodo con cui è possibile affermare la crescita e la qualificazione del sistema stesso soprattutto in rapporto agli obiettivi del progetto-pilota: l'equilibrio nello sviluppo dei singoli scali, l'aumento della produttività complessiva, il riferimento ai vari piani esistenti, ecc. Emerge perciò la grande utilità di incontri nei quali — secondo la richiesta della Regione — non ci si è fermati alla verifica e alle osservazioni sul copioso materiale prodotto dall'Italimpianti, ma si è proceduto ad individuare « le opere marittime ed infrastrutturali con caratteristiche tali da aumentare la produttività complessiva del sistema senza compromettere più puntuali definizioni successive; di quelle par-

tioritarie dei piani regolatori, in sostanza, certo indispensabili ai fini della concretezza operativa del sistema stesso, ma anche realizzabili in relazione alle disponibilità e ai fabbisogni finanziari. Un metodo completamente diverso dunque dalla logica sempre attuata dalle autorità ministeriali, disposte a largheggiare sulla carta con impegni poi ridotti e comunque rinviati, mentre le previsioni sfumano con il passare dei decenni e con l'impegnosa avanzata delle tecnologie.

Sotto questo profilo appaiono particolarmente valide e corrispondenti agli obiettivi di realismo le procedure seguite dagli Enti locali per il piano regolatore della Spezia: si è infatti adottato il metodo degli « stralci funzionali » (cioè la progettazione di « blocchi » di opere — banchine, strade, raccordi ferroviari, impianti riempimenti, ecc. — da realizzare secondo precisi criteri di priorità, strettamente collegati fra loro e immediatamente utilizzabili); questo permette di definire lo sviluppo dello scalo secondo tempi direttamente collegati ai finanziamenti disponibili nel breve-medio periodo, sia alle successive indicazioni che potranno emergere nel corso degli studi per il progetto-pilota, sia nelle previsioni del piano regolatore cittadino.

L'altro aspetto — riguardante i rapporti fra scalo e territorio — ha avuto un posto particolare nella consultazione fra Regione ed Enti locali spezzini: il porto della Spezia infatti si proietta principalmente verso un vasto hinterland oltrepennino, diverso ma complementare rispetto a quello tradizionale degli altri porti liguri.

I flussi di traffico che interessano il porto della Spezia hanno origine o si dirigono prevalentemente verso una vasta area padana che ha come polo centrale la regione Emilia: ciò non rappresenta affatto un elemento di contrapposizione all'interno del sistema ligure, semmai ne dilata i margini di libertà e le prospettive di sviluppo. Da qui la proposta degli Enti locali spezzini, condivisa dalla Regione, di allargare la prevista conferenza triangolare con Piemonte e Lombardia (che preparerà l'avvio di un confronto con il governo) anche all'Emilia-Romagna. Si tratta, fra l'altro, di una regione largamente interessata al problema del riequilibrio nel sistema dei trasporti, non solo per gli scali mercantili ma anche per le ferrovie: è il caso del raddoppio della linea Pontremolese (Parma-La Spezia) che, oltre a corrispondere ad un nuovo disegno nelle relazioni fra Nord e Meridione, fra

aree forti ed aree deboli, è anche la chiave di volta per migliorare l'intercambio fra i porti dell'Alto Tirreno e le aree economiche padane.

Ci sono infine i problemi del governo portuale.

La questione è di eccezionale rilievo: si tratta di superare la frattura esistente fra gestione dei porti e gestione del territorio, facendo sì che i porti stessi non vengano sottratti all'autorità delle Regioni e degli Enti locali. La riforma delle gestioni portuali, attraverso una apposita legge, è quanto mai urgente; proprio alla Spezia — dove manca un ente autonomo del porto e dove le autonomie locali non hanno alcun potere di intervento sullo scalo — si scontano tutti gli effetti negativi di una gestione eterogenea, condotta da diversi centri decisionali che operano in modo sostanzialmente disarticolato. Giusta perciò la denuncia di una particolare « anomalia » dello scalo spezzino, rappresentata dalla mancanza di un ente imprenditoriale di gestione capace di ricomporre un quadro di competenze oggi frantumato fra apparati burocratici, organi settoriali, ecc., secondo una logica solo formalmente « pubblicistica » ma che in realtà, all'interno del regime delle concessioni, delle « autonomie funzionali » e cospicue posizioni di rendita per i grandi operatori.

In questo sforzo di concretezza e saldatura fra progetto e realtà d'oggi, il problema del governo portuale diventa così una occasione di battaglia per affermare una direzione dello scalo spezzino realmente legata alle esigenze e alle prospettive di una effettiva programmazione democratica, con la piena partecipazione degli Enti locali, per affermare una reale imprenditorialità aperta al concorso di tutte le categorie economiche e sociali che allo sviluppo dell'economia marittimo-portuale sono maggiormente interessate.

agenzia marittima  
armamento / sbarchi / imbarchi  
spedizioni doganali



marittima generale  
navigazione nazionale  
internazionale s.p.a.

19100 La Spezia / corso nazionale 5  
tel. (0187) 506.285 / fax, post. 306  
telex 270503 magnani  
teleg. magnani

## ELETTROMETALLURGICA FUSANI s.p.a.

Direzione e stabilimento: Piazzale Emma Albertini-Fusani  
CEPARANA (La Spezia) - Telefono 933.808/813 - Telex 271576

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

**CONSTRUZIONE DI RESISTORI DI AVVIAMENTO FRENATURA E ANTISLITTAMENTO**  
per locomotive elettriche per conto di Amministrazioni ferroviarie italiane ed estere

**CONSTRUZIONE 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)

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

FONDERIA AUTOMATIZZATA PER PRODUZIONI IN GRANDI SERIE  
OFFICINA ELETTROMECCANICA



**INMA**  
INDUSTRIE NAVALI  
MECCANICHE AFFINI

ATTREZZATURE  
1. Molo per attracco e allineamento di grandi navi servito da 2 gru su bracci con 8 tte di ormeggio, prese e brucce, aria compressa, acqua, ecc.  
2. Molo da 22 x 5 m servito da gru su bruci  
3. 34 m di banchine completamente attrezzate  
4. Gru su bruci - 4 autogrù  
5. Cantierino - 1 scivolo di sollevamento  
6. Cantierino - 1 scivolo di sollevamento  
7. Officina meccanica - officina annessa su officina meccanica - officina ferruaria su sala per trazione - sala disegno officina progetti e studi - 4 mezzanive

moderne strumentazioni per esami nei reparti ed ultrasuoni

ATTIVITA'  
Trasformazioni di navi da carico e passeggeri  
Zingheri  
Fonderia e manutenzione navali  
Zingheri - navi passeggeri e da carico  
Costruzione di  
navi, scafandi, navi cisterna, trasporto  
Lavori di manutenzione, carichi speciali  
manutenzione e collaudi  
Fino a 250 tonnellate in genere  
Navi passeggeri - cisterna  
civili di guida e piccole portate.

Viale S. Benigno, 362 - 19100 La Spezia  
tel. 0187.50400 - telex 27277 INMA  
C.F. 346 - telegrammi INMA La Spezia

**dario periodi**

GENERAL SHIPPING AND LINER AGENTS  
SEA AND LAND FORWARDINGS - CLEARANCE  
CHARTERING - LOADING UNLOADING -  
GENERAL TECHNICAL SURVEYS  
WAREHOUSING - TERMINAL CONTAINERS  
AGENCIES AT ALL ITALIAN PORTS

LINER REPRESENTATIVE FOR:  
MEDITERRANEAN AREA —  
NORTH/NORTHEAST/EASTAFRICA —  
RED SEA —  
ARAB GULF —

19100 LA SPEZIA - VIA MINZONI, 88 - P.O. BOX 68 - Telegrams: PERIOLI - Phone: 31.334 (8 L.) - Tlx: 270.226 (3L)

**EUGENIO LARDON & C.**

DAL 1880 AGENZIA MARITTIMA

Spedizioni marittime, terrestri, doganali  
Imbarchi e sbarchi  
Rappresentanze - Brokeraggi  
Bunkeraggio - 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

**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 270654

**i.ge.co. pontello**  
prefabbricati s.p.a. - la spezia

SISTEMA COSTRUTTIVO BREVETTATO A SETTI PORTANTI MULTITUBOLARI

Scegliere il sistema IGECO PONTELLO significa:

- Elevata flessibilità di impiego nella progettazione e calcolo del profilato.
- Velocità di esecuzione, tempo di costruzione ridotto di un terzo con i confronti di « tradizione ».
- Estrema facilità di montaggio.
- Semplificati rapporti economici.
- Tecnologia approvata per zone sismiche di primo grado.

Sede e stabilimento:  
PIAZZA VEZZANO II  
19020 VEZZANO LIGURE (SP)  
TELEFONO (0187) 997.191

Sede FIRENZE:  
PIAZZA DONATELLO, 4  
TELEFONO (055) 577.841  
TELEX 57457 PONTELLO

DESIO (MI) - Edifici in cooperativa: ultimazione di 250 appartamenti.

**San Giorgio spendi e pretendi**

Lavoratori San Giorgio costruiscono per durare.  
Per questo costruiscono un po' di più.