

L'iniziativa della Regione per costruire un programma

I porti della Toscana alla ricerca di legami con le fonti di traffico

**Mancanza di riferimenti a livello nazionale
L'importanza dei collegamenti ferroviari ed il ruolo del Centro Intermodale - Nuove strutture e funzioni anche per i piccoli porti**

Un primo approccio alla politica portuale, non può prescindere da una analisi — seppure sommaria — sulla legislazione vigente.

Di fatto ci troviamo ancorati ad una normativa che risale al 1885 con tutte le contraddizioni e le carenze che ne discendono.

Bastì pensare alla classificazione dei porti che si basa esclusivamente sulla quantità delle merci manipolate: ci si riferisce, cioè, ad elementi di carattere statistico senza considerare alcun fattore geo-economico.

Sotto l'aspetto normativo, quindi, l'ordinamento portuale italiano, nel momento attuale, si trova in una posizione di carenza rispetto alle altre discipline che si interessano di economia marittima e portuale e di traffici marittimi.

Sia pure con un'ottica diversa, la dottrina economica e quella tecnica concordemente hanno, da tempo, denunciato che il sistema, le strutture, gli impianti, i servizi dei nostri porti non sono più rispondenti al livello evolutivo, tecnologico, ed alle nuove esigenze del traffico marittimo.

In particolare, la dottrina economica ha affermato il concetto di base che il porto deve essere considerato parte integrante di un sistema economico ed il suo apporto non può essere marginale rispetto alle attività produttive e di scambio nell'ambito del territorio sul quale insiste.

E' da ritenersi, cioè, superato il tradizionale concetto che il porto debba essere considerato soltanto un punto di confluenza delle merci dall'entroterra alle vie del mare, e non un centro di propulsione operativo e at-

tivo nell'ambito del territorio.

Da qui la necessità di addivenire ad un nuovo ordinamento portuale che affronti, in termini totali, la complessità della materia al fine di dare un effettivo avvio alla politica marittima nel suo insieme ed in particolare di stimolare nuovi impulsi capaci di porre il sistema portuale italiano al livello dei più competitivi sistemi portuali esteri.

Invero le forze parlamentari avevano dato avvio al progetto di legge per la riforma dell'ordinamento portuale dal quale si coglievano i segni di più validi indirizzi politico-economici e di programma. Dobbiamo rilevare, tuttavia, come l'iter procedurale si sia più volte inceppato e come, invece, debbano essere rimossi tutti gli ostacoli affinché si arrivi a tempi brevi ad una soluzione che contempere le esigenze ormai non più rinviabili.

La Regione Toscana, tuttavia, proprio in mancanza di uno strumento legislativo rapportato alle emerse esigenze ha già affrontato la questione portuale nella Conferenza Regionale dei Porti la quale certamente ha dato un notevole apporto di idee e di proposte, le quali si sono tradotte in indirizzi programmatici verso i quali si sono orientate le scelte e le risorse disponibili.

Si è reso cioè ad un'integrazione dei vari scali toscani, ciascuno con una propria

peculiarità e specializzazione, al fine di aumentare efficienza e produttività e questo sia per quanto riguarda i porti di competenza statale (Livorno, Marina di Carrara) sia per quanto riguarda i porti di competenza regionale (Piombo, Viareggio, Porto S. Stefano).

L'impegno della Regione Toscana si è indirizzato, per quanto riguarda il porto di Livorno, a far sì che si provvedesse non solo al completamento della Darsena Toscana, e in particolare del 1. lotto, rendendolo in tempi brevi funzionante, ma anche alla realizzazione di quelle infrastrutture di collegamento con il resto del territorio.

Sotto questo profilo va menzionata la progettazione di alcuni lotti della S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno, che la Regione Toscana insieme agli Enti Locali ha elaborato, e sulla quale è stato assunto l'impegno da parte del Ministero dei LL.PP. del relativo finanziamento.

Non va sottovalutata l'importanza dell'ammmodernamento della ferrovia Pontremolese che costituisce il collegamento essenziale di tutto il sistema portuale con l'area padana, oltre che una direttrice longitudinale di grande valenza nazionale, già peraltro inserita nel piano poliennale delle F.S.

Altra infrastruttura di grande rilievo, alla quale dovrà essere riservata la massima attenzione, sarà costituita dal Centro Intermodale, atto a realizzare e ad

integrare i diversi modi di trasporto marittimo, terrestre, aereo, che gravitano in un'area particolarmente congestionata.

Per il porto di Marina di Carrara, si è chiesto il confronto con gli organi statali, al fine di verificare che le scelte ritenute necessarie per conferire a questo scalo, una operatività, siano compatibili con il sistema dei porti toscani, con l'assetto territoriale prestando particolare attenzione all'equilibrio idrogeologico del litorale e creino le condizioni per un'espansione del traffico.

Ciò trova attuazione attraverso una commissione già operante, promossa dalla Provincia di Massa Carrara, al livello comprensoriale, nella quale è rappresentata anche la Regione Toscana.

Per quanto invece attiene ai porti di competenza regionale, gli investimenti previsti, che per il triennio 1981-83 ammontano a 3 miliardi di lire, sono finalizzati ad ottenere quegli obiettivi di integrazione già emersi in sede conclusiva dalla Conferenza Regionale.

Nel porto di Viareggio, nel quale si avvia ad ultimazione la costruzione della Nuova Darsena, dovrà essere studiato un nuovo assetto nel suo interno, che consenta di destinare alla nautica da diporto le altre darsene esistenti.

Nel porto di Piombino, il quale sta assumendo sempre più un ruolo di porto capolinea per le navi traghetto

dirette alle isole dell'Arcipelago Toscano, alla Sardegna e alla Corsica, si sta operando affinché, pur con i limiti imposti dalla relativa dimensione degli specchi acquei, attraverso la costruzione di due nuovi denti di attracco, e una migliore viabilità interna si conseguano una maggiore rispondenza all'espansione dei traffici.

A Porto S. Stefano, dopo la realizzazione della nuova Banchina di Levante, si è avuto un sensibile incremento dei traffici commerciali. Tale traffico avrebbe potuto essere maggiormente significativo, se i fondi lo avessero consentito.

Al fine di reperire maggiori fondi e quindi di acquisire ulteriori traffici, si intende intervenire procedendo al consolidamento della Banchina di Levante e successivamente a portare i fondali antistanti a quota 8 metri.

Risulta chiara l'impostazione di tipo essenzialmente programmatico della politica regionale portuale, che pur nell'assenza di una qualsiasi forma di programmazione a livello nazionale, ha cercato di perseguire determinati, puntuali obiettivi, indicandone con atti concreti ed operativi le modalità per raggiungerli.

Ci rendiamo conto che ciò non può costituire che un punto di partenza, pur con tutte le valide indicazioni che sono emerse, e delle quali esiste certamente una corrispondenza rispetto ai traffici ed alle operatività dei singoli approdi, affinché il sistema dei porti toscani trovi la sua naturale collocazione in un ambito più vasto, costituito dal sistema dell'Alto Tirreno.

DINO RAUGI
Assessore regionale Trasporti

Soc. cooperativa a r.l.

R. A. L. I.

Servizio autotrasporti - Pianali
Portacontainers - Ribaltabili

TRAFFICO: Via Mastacchi, 1 - Tel. 405008
PORTO - Tel. 30181-2 **LIVORNO**

BISA' & F.lli VOLPI

s.r.l.
IMPRESA SBARCHI E IMBARCHI
TRASPORTI TERRESTRI
Via Fabio Filzi, 51 - Tel. 410468 - 408694
LIVORNO

trasporti internazionali

**osvaldo
bonsignori
livorno**

casa fondata nel 1917

tel. (0586) 36572/36573

Telex 50180 BONTRANS
VIA CAIROLI, 21 (PAL. GALLERIA)

IMPRESA LAVORI MARITTIMI
E TERRESTRI

**FRATELLI
NERI**

- SALVATAGGI
- RECUPERI
- RIMORCHIATORI
- PONTONI A BIGHE A VAPORE
- PALOMBARI
- BUNKERAGGI
- TRASPORTI VIA MARE

LIVORNO

Via Pisa, 9 - Tel. 22541 - 27254 - 39579

Riparazioni e trasformazioni navali

Officine meccaniche
Rimetallatura cuscinetti
Carpenteria - Impianti

**OFFICINE
NAVALMECCANICHE
BRASILE S. N. C.**

57100 LIVORNO - Via Negrelli, 16
Tel. (0586) 26168/30423 - Telex 59626 Brasile

AGENZIA MARITTIMA
L. V. GHIANDA

Via V. VENETO, 24 - LIVORNO
TEL. 28314 - TELEX 500044 GHIALI-I

K.N.S.M. B.V. AMSTERDAM
ARMAMENTO ACHILLE LAURO NAPOLI
SIOSA LINE GENOVA
GRANDI TRAGHETTI S.P.A. PALERMO
OTTAVIO NOVELLA GENOVA

G. D'ALELIO
ARMATORI

VIA LEONARDO DA VINCI, 10/A
TELEF. 0586 34071-72

LIVORNO

COSTIERI D'ALELIO S.p.a.
DEPOSITO COSTIERO

VIA LEONARDO DA VINCI, 12
TELEF. 0586 424144 - 424345

LIVORNO

DALPEX S.r.l.
BUNKER SUPPLY

VIA LEONARDO DA VINCI, 10/A
TELEF. 0586 21194 - 21195

LIVORNO

Alti livelli di impiego
delle capacità esistenti

Livorno chiede investimenti e punta a diversificare i servizi

In questi ultimi mesi tutti i porti italiani hanno registrato una brusca contrazione dei traffici accompagnata da una riduzione di giornate lavorative che ha toccato il minimo assoluto, degli ultimi dieci anni, nel mese di gennaio quando i portuali di Napoli hanno lavorato per sole cinque giornate, quelli di Genova per 9,5 e per 13 i livornesi.

Le cause di questa inversione di tendenza sono da ricercarsi nella fragilità strutturale dell'economia del paese che, impreparato a sopportare i colpi inflitti dai tradizionali mercati di sfogo della nostra produzione (Golfo Persico, USA), ha visto diminuire l'export del 7,9%. Adesso la situazione sta di nuovo modificandosi e si parla di una ripresa economica e di una rivitalizzazione dei traffici che dovrebbe

segnare il passo col secondo quadrimestre del 1981.

Di ripresa si parla anche a Livorno, il cui porto ha risentito di questa crisi generalizzata anche se, complessivamente, continua a godere di buona salute. Una salute che potrebbe diventare ottima se fossero realizzate in tempi brevissimi i piani di investimento capaci di recuperare i ritardi maturati dagli scali italiani nei confronti dei « mostri sacri » nord europei.

Tra poco, nel porto ormai prossimo a raggiungere i propri limiti, entrerà in funzione un tratto consistente della Darsena Toscana: una struttura imponente, in grado di soddisfare nuovi e consistenti traffici, ma che potrà mantenere per intero le proprie promesse solo se sarà accompagnata da un intervento immediato di adeguamento della rete stradale e ferroviaria.

I nuovi impianti ospiteranno traffici differenziati sia merceologicamente che come sistema di trasporto, ed una particolare attenzione sarà rivolta ancora al traffico containerizzato che ha fatto di Livorno il porto più specializzato del Mediterraneo.

Fino a ieri si aggirava intorno al 30,35% la quota containerizzata di merci, ed oggi si prevedono indici raddoppiati da raggiungere nei prossimi anni.

Anche questa lungimiranza, dimostrata con la concentrazione di interesse sul traffico container, ha contribuito ad offrire al porto di Livorno quell'immagine di efficienza e modernità di cui la Compagnia Lavoratori Portuali è la maggiore artefice. E' proprio per mantenere questa immagine che a Livorno non s'intendono ripetere gli errori gestionali fatti altrove con la costituzione di enti-porto, strutture burocratiche e centralizzate che paralizzano e penalizzano l'attività portuale.

Si guarda, semmai ad un comitato di coordinamento attraverso il quale Enti Locali, forze politiche e operatori elaborino una linea programmatica capace di sanare lo squilibrio dannoso che si va determinando tra scalo marittimo e territorio.

E dalla programmazione, dagli interventi sul retroterra portuale, dipende il futuro dello scalo livornese. Il centro intermodale nella zona di Guasticce, la Firenze-porto, il raddoppio della stazione Aurelia e della linea ferroviaria pontremolese costituiscono i presupposti indispensabili per il decollo europeo del porto di Livorno.

Occorrono finanziamenti statali, e occorre far presto, per evitare — superata la fase congiunturale — di compromettere l'immagine di efficienza conquistata e di allontanare nuovi, prevedibili, traffici, o di inquinare irrimediabilmente il territorio.

Se questi interventi saranno più puntuali di quanto non lo siano stati fino ad ora, verrà assicurato il collegamento tra il trasporto marittimo e quello via terra. Lo scalo livornese, per la sua posizione, assumerà un ruolo strategico per l'economia del paese e, a quel punto, potrà affinare ulteriormente le proprie strutture secondo un'ottica di diversificazione dei traffici: già si pensa al carbone ed alle prospettive che offre come insostituibile fonte di energia alternativa.

ITALO PICCINI

AGENZIA MARITTIMA
Sauro Spadoni

Agenti a Livorno per:

CONCORDIA LINE - HAUGESUND
linea per U.S.A.

EGYPTIAN NAVIGATION - ALEXANDRIA
line per U.S.A. - EGITTO

PAN ARAB SHIPPING - ALEXANDRIA
linea per EGITTO

Via della Banca, 1 - 57100 Livorno
Tel. 28004/5 - Telex: 50021 SAURO

COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI **EDO MICCHI**

IMBARCHI - SBARCHI PIOMBINO

UFF. DIRIGENTE tel. 36508 - AMMINISTRAZIONE
tel. 33058 - UFF. CHIAMATA tel. 32526