

Intervista col presidente della Regione Liguria prof. Persico

Il progetto pilota dei porti liguri

Il Progetto Pilota dei porti liguri che costituisce uno dei primi esempi, se non il primo, a livello nazionale di concreta applicazione delle tecniche di programmazione portuale, è stato ufficialmente consegnato in questi giorni dall'Amministrazione alla Regione Liguria.

Sull'argomento abbiamo intervistato il Presidente della Regione Liguria, prof. Giovanni Persico, il quale ha ricordato che tale progetto ha le sue origini nella indicazione, tra i progetti speciali del Piano Economico Nazionale del 1973, di un progetto per la creazione di un sistema integrato dei quattro principali porti liguri. Questo studio, che era stato proposto dalla Regione Liguria al Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica per il suo inserimento tra gli altri progetti «pilota», assume un particolare valore esemplificativo per tutto il sistema portuale nazionale. Ed in tal senso va intesa la sua denominazione, il suo essere «pilota» rispetto ad altre iniziative in questa direzione. Tenuto presente che l'accolgimento della proposta da parte del Ministero aveva portato alla firma di un protocollo di intesa tra il Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica ed il Presidente della Giunta Regionale Liguria, e quindi alla predisposizione di un primo schema di ricerca, e che, con la presentazione dei risultati cui è pervenuto lo studio siamo ora giunti ad una fase decisiva di definizione del progetto, abbiamo chiesto al prof. Persico di fare il punto sulle questioni che sono tuttora aperte in materia di programmazione portuale.

La Regione Liguria — ci

Prevede l'integrazione delle capacità portuali e dei servizi connessi per tutta la Regione - Il programma indica le opere marittime da realizzare e le infrastrutture necessarie nell'entroterra per farle funzionare a pieno rendimento

ha risposto — ha saputo assumere in diverse occasioni un ruolo particolarmente incisivo in questo campo. Non solo nell'ambito regionale, dove si è sviluppata una intensa azione di coordinamento nei confronti degli Enti Locali e degli Enti Portuali liguri, ma anche a livello nazionale, dove la Liguria è divenuta un punto di riferimento per le altre regioni marittime.

L'impegno con il quale si è costantemente seguito e diretto il lavoro sul Progetto Pilota ha costituito il terreno su quale si è potuta verificare la capacità della Regione Liguria di svolgere il proprio ruolo di programmazione e coordinamento in un settore così delicato come quello portuale. Bisogna tener conto, in proposito, che i margini di manovra per la programmazione portuale sono particolarmente ristretti. I porti rappresentano infatti altrettanti anelli di una catena estremamente complessa di attività e funzionano da momento di raccordo per il trasporto via mare e gli altri modi di trasporto. Ciò significa che la programmazione portuale non può assolutamente limitarsi al solo aspetto della pianificazione delle opere marittime, ma deve bensì saper determinare le connessioni funzionali tra questo momento e le attività che si svolgono al porto e gli altri sistemi di trasporto.

Il Presidente della Regione Liguria ha poi sottolineato come una delle questioni più aperte nel campo della

programmazione portuale, che il Progetto Pilota ha affrontato e positivamente risolto, è quella relativa al concetto di sistema portuale. In effetti, si è da dire che un avvio della riorganizzazione della portualità italiana per sistemi è suggerito da una situazione che vede già in qualche modo il formarsi di ambiti di aggregazione portuali relativi a diversi «spazi» gravitazionali geoeconomici del Paese. Di fatto, lo «spazio» più industrializzato, che si concentra in Piemonte e Lombardia, si appoggia soprattutto su due entità portuali: sul sistema dei porti liguri e sui porti dell'Alto Adriatico. Gli «spazi» individuabili nell'Italia centrale, minori per dimensioni e caratterizzati da attività industriali prevalentemente medio piccole, sono essenzialmente serviti dai porti del Medio Tirreno e, in più stretta misura da quelli del Medio Adriatico. Gli «spazi» del Mezzogiorno continentale, ad economia ancora in fase di crescita, gravitano quasi esclusivamente sui porti del Basso Tirreno e dello Jonio e Basso Adriatico. Infine, gli «spazi» delle due grandi Isole trionfano nei rispettivi porti il loro naturale sbocco marittimo.

Si hanno quindi otto possibili complessi regionali e interregionali di porti, anche se ovviamente essi non si possono ritenere senz'altro dei sistemi, in quanto sono spesso semplicemente il frutto di processi incontrollati e spontanei di gravitazione territoriale in corso da mol-

ti anni nel Paese. E' possibile peraltro sostenere — ha ricordato il Prof. Persico — che il Progetto Pilota dei Porti liguri mette oggi a disposizione un metodo che può essere utilizzato a vantaggio di tutta la portualità italiana — pur con gli opportuni e necessari adeguamenti, in considerazione della peculiarità e dei connotati specifici e per alcuni aspetti unici del sistema portuale liguro — con l'obiettivo della creazione di sistemi portuali ad alta produttività, da intendere anche, laddove possibile, come ambiti di gestione unitaria.

Come è evidente, queste sintetiche considerazioni conducono a sollevare il problema della riforma dell'ordinamento portuale, riforma che da molto tempo ormai è all'esame del Parlamento. Si tratta in questa sede di risolvere le questioni che attengono principalmente gli organi e gli strumenti della programmazione portuale — attraverso la costituzione del Comitato Nazionale dei Porti in cui le Regioni siano adeguatamente rappresentate, e la predisposizione del Piano Nazionale dei Porti — nonché le questioni relative alla classificazione dei porti, passando da valutazioni esclusivamente quantitative e qualitative, ed alla gestione portuale. Si evidenzia così la considerazione per cui, al di là delle problematiche istituzionali cui si è fatto cenno, i risultati del Pro-

getto Pilota dimostrano comunque come gli obiettivi in esso indicati siano realisticamente perseguibili. E' dimostrato cioè che l'obiettivo della creazione di un sistema integrato, al cui interno la programmazione e la realizzazione degli accenti si sviluppi secondo un ragionevole criterio di contestualità risulta da molti punti di vista come il più efficace ai fini della ottimizzazione della produttività riferibile al complesso dei porti considerati.

Quell'obiettivo consente di garantire non solo un sufficiente livello di omogeneità nelle caratteristiche progettuali dei singoli scali, ma anche progressiva integrazione delle tecniche di trasporto, soprattutto marittime e ferroviarie, l'intercambiabilità degli accenti e quindi margini più elevati di flessibilità degli stessi, il controllo, attraverso un efficiente sistema informativo, delle condizioni operative dei porti e del sistema di intradamento, per il coordinamento dei flussi di traffico dal lato mare e dal lato terra.

Le soluzioni di progetto sono oggi oggetto di discussione e sulle stesse occorrerà naturalmente ritornare quando il dibattito avrà consentito, come è per molti versi auspicabile, una posizione il più unitaria possibile attorno ad esse. Si può però dire subito che il sistema integrato dei porti liguri può mettere a disposizione di una vasta area europea (e cioè oltre che del Nord Ita-

lia, anche della Svizzera, del Baden, della Baviera e dell'Austria), una potenzialità stimabile, nel medio termine, e cioè attorno al 1985-88, di oltre 550 mila contenitori annui, a fronte della quota annuale di questo traffico specializzato che si aggira sui 150 mila contenitori.

Affinché cioè sia possibile e però necessario che in questo periodo di tempo si realizzi un flusso costante di finanziamenti dell'ordine di oltre 250 miliardi di lire 1980, che si aggiunge agli stanziamenti già deliberati dalla legge finanziaria dello Stato.

Esistono in altre parole le condizioni operative che rendono possibile lo sviluppo dei traffici che fanno capo alla area europea più intensamente industrializzata, attraverso la creazione di un sistema efficiente di comunicazioni, e quindi di infrastrutture portuali, ferroviarie e viarie, incentrate sui porti liguri unitariamente considerati. Oltre allo sviluppo delle infrastrutture portuali, è pertanto indispensabile che si realizzi un efficace coordinamento tra quello stesso sviluppo e il potenziamento e l'adeguamento dei sistemi di inoltro dei traffici generati dai porti, in modo da non ricercare sul versante terrestre le strutture che oggi si verificano dal lato mare.

E' attraverso questo tipo di contributi — ha concluso il prof. Giovanni Persico — che si può consentire, da un lato, l'avvio di una seria politica di programmazione portuale nell'intero Paese, e, dal altro, l'individuazione di precise priorità di intervento all'interno del sistema integrato dei porti liguri, che ne garantiscono uno sviluppo armonico e funzionale agli obiettivi di programmazione nazionale.

TRASFERMAR

19100 La Spezia - Corso Nazionale, 78
Telefono 504449 - 504597 (5 linee) - 500338
Telefax 504449 - 504597 - 500338 (5 linee)
Telex 211123 Fermar I
Telegrafico: Trasfermar

AGENZIA MARITTIMA TRASFERMAR
TRASPORTI FERROVIARI MARITIMI S.R.L.
IMBARCHI SBARCHI SPEDIZIONI

Gattaneo s.r.l.

AGENZIA MARITTIMA F. DOGANALI

● IMBARCHI
● SBARCHI
● SPEDIZIONI
● SDOGANAMENTI
● TRANSITI
● OPERAZIONI DOGANALI IN GENERE
● SPEDIZIONI VIA AEREA DA E PER TUTTO IL MONDO

Uffici - Viale Italia, 121 - Telefono (3 linee) 33.540
Ufficio porto - MOLO GARIBALDI - Telefono 502.136

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

A. F. GALLEANO & C.

di MARIO VAGNOLA

Agenzia Marittima e spedizioni internazionali
SAVONA - VADO LIGURE

Agenti di tutte le compagnie armatoriali sovietiche
Agenti della Tirrenia S.p.A. merci e passeggeri
e di altre compagnie armatoriali estere e nazionali

Specialisti negli imballaggi dei materiali e nei trasporti terrestri-marittimi da e per URSS

Disponibilità piazzali portuali per giacenza e smistamento merci

Imbarco pezzi eccezionali nel porto di Savona

Partenze regolari per Mar Nero - URSS - Svezia

Linee per tutto il mondo

Disponibili per deposito, smistamento e ricarica merci presso

Magazzini Generali dei Trafori in Vercelli (zona Piemonte-Lombardia)

Riconsegna camion-vagona a destino, sia Italia che estero

Per prenotazioni carico, trattative, informazioni, noli e imbarco merci rivolgersi:

A.F. GALLEANO di MARIO VAGNOLA & C. s.r.l.
Via Gramsci, 14 - Savona
Telefoni: 38526 (4 linee urbane) 38520-20991
Telex: 271022 - 211184 Gavama - 1
Indirizzo telegrafico: «Galleano Savona»
P.O. Box 274

57° anniversario di collaborazione con la Flotta Mercantile Sovietica

Genova: com'è e come funziona il maggior porto del Mediterraneo

TRAFFICI DEL PORTO DI GENOVA gennaio-novembre 1980

	1980	1979	
Merci in colli e a numero	6.218.486	5.712.139	+ 9,8%
Rinfuse secche	7.832.667	7.524.576	+ 4,1%
Olii minerali alla rinfusa	31.845.725	36.191.391	-12,0%
Bunkers e provviste	1.266.589	1.459.680	-13,2%
TOTALE	47.163.467	50.887.786	- 7,3%

RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO DELLE MERCI IN COLLI

	1980	1979	
su navi traghetto	2.553.032	2.174.070	+ 17,4%
su navi containers	2.236.659	2.000.364	+ 11,8%
su navi convenzionali	1.428.795	1.537.705	- 7,1%
TOTALE	6.218.486	5.712.139	+ 8,9%

La tradizionale classifica di fine anno, riferita al 1979, conferma Genova, con 55,8 milioni di tonn. di merce manipolata, al decimo posto tra i principali porti del mondo ed al settimo in Europa.

Dall'inizio degli anni sessanta ad oggi il traffico portuale genovese è aumentato del 150%, con un salto qualitativo nel 1969, quando è stata avviata la politica dei traffici specializzati. E' di quell'anno, infatti, l'entrata in esercizio del primo terminal container del Mediterraneo a Ponte Libia, immediatamente seguito da quello di Ponte Ronco.

Nel decennio 69-70 i contenitori manipolati nel porto di Genova sono passati da 34 mila a 250 mila con un aumento del 650%.

A loro volta i traghetti, l'altra componente del traffico specializzato (che ormai incide per l'80% sul totale delle merci varie), hanno fatto registrare nello stesso periodo un incremento di traffico del 70%, passato da 1 milione a oltre 1 milione e 700 mila tonn.

Questi risultati sono stati resi possibili grazie agli impianti di cui il Consorzio Autonomo del Porto ha dotato lo scalo. Per i containers: due terminali con 250.000 mq. di aree, due magazzini per 4.000, 4 gru tipo Paccaro fino a 45 tonn. per lo sbarco e imbarco dei contenitori, 2 corripente della portata di 40 tonn.

Per i traghetti: 25 accenti specializzati, 50.000 mq. di aree di parcheggio per i mezzi.

Nel complesso il Porto di Genova può contare su 250 ettari di superfici a terra: 433 ettari di spechi acqui; 47.000 metri di opere marittime, di cui 28.000 di banche operative che possono ospitare fino a 200 navi. I fondali variano dai 9 ai 15

metri di profondità, per toccare una punta di 50 metri alla piattaforma monomobile per superpetroliere fino a 500.000 tpi, situata a 2.800 metri al largo del porto petrolifero di Mulledo.

Inaugurata nel 1973, la piattaforma movimentata ormai da sola il 50% dell'intero traffico petrolifero del porto di Genova.

Il porto dispone inoltre di oltre 300 gru ed elevatori, 80 gru semovanti fino a 45 tonn., 26 pontoni di sollevamento con portata fino a 350 tonn., 370 fork lifts. Più di 200 natanti vengono utilizzati prevalentemente per operazioni di trasbordo, mentre gli edifici destinati a magazzini sono 75 per 380 mila mq., cui devono aggiungersi oltre 88 mila mq. di spazi coperti.

La specializzazione è la caratteristica del porto e ciò vale anche per le rinfuse secche ai cui terminali sono recentemente entrati in esercizio di 2 grandi elevatori ad alta potenzialità capaci di sollevare fino a 600 tonn./h.

Altri impianti specializzati il porto dispone per cotone, caffè, lane, granaglie, cellulosa, tronchi, sale, peli, carne congelata, banane, carbone, olii sia vegetali e mine-

rall. Tutti impianti di recente realizzazione o strutturazione.

Alla metà degli anni '60 è iniziata la costruzione del porto petrolifero di Mulledo che oggi dispone di 4 pontili ed 1 banchina di 385 metri; 11 accenti per petroliere fino a 130 mila tpi; 1600 km. dell'oleodotto CEL che alimenta e raffinerie del Nord Italia, della Svizzera (terminale Aigle) e della Germania (terminale Ingolstadt).

Sono gli impianti e le attrezzature a richiamare in un porto le navi e la merce e soprattutto i servizi di linea, che costituiscono la forza di un grande scalo ed il barometro delle sue potenzialità. A Genova fanno capo 220 linee regolari con 500 partenze mensili, di cui solo 8 hanno per destinazione porti italiani, mentre le altre collegano Genova con tutti i porti dei 5 continenti.

Si tratta di una struttura che dà lavoro, in maniera diretta o indiretta, a 70.000 lavoratori e dalla quale passa oltre il 20% dell'intero traffico che fa capo ai 148 porti italiani. Le merci movimentate nel porto di Genova sono destinate, o provenienti, attraverso strada e ferrovia, per il 37,1% alla

Lombardia, per il 27,3% al Piemonte-Vai d'Aosta, per il 15,6% alla Liguria, per il 11,2% per cento all'Emilia e al Veneto. Se poi si considera il petrolio, circa il 18% dell'intero traffico è destinato a paesi esteri.

Del porto lo Stato incassa ogni anno circa 800 miliardi di lire per diritti doganali.

Malgrado le sue attrezzature, il porto di Genova soffre di carenze di spazi e necessita di nuove banche in particolare per i traffici specializzati oggi costretti in aree assolutamente insufficienti. In tal senso è indispensabile poter procedere al più presto ad urgenti ampliamenti, con in prima fila il nuovo bacino di Voltri al fine di non dover rifiutare nuovi traffici intenzionati a scalare Genova, cosa che il porto si potrebbe trovare costretto a fare suo malgrado.

Importantissimo è anche il settore delle riparazioni navali con le 130 imprese che vi operano e che danno lavoro a circa 3.000 lavoratori. Il complesso di queste imprese fa del settore la seconda «industria» genovese, preceduta solo dall'Italsider.

Per le riparazioni navali il porto dispone di un bacino di circa 2.500 metri e può assistere fino a 40 navi contemporaneamente, mettendo a loro disposizione 7 bacini di carenaggio per navi fino a 100.000 tpi, mentre è in fase di avanzata costruzione un bacino per navi fino a 350.000 tpi, al cui servizio si sta preparando un'area di 100.000 mq. Anche per il settore industriale del porto il problema principale è quello degli spazi e degli accenti per le navi ai lavori, senza i quali, anche in questo caso, l'economia portuale sarà costretta a rifiutare importanti commesse internazionali.

IN CROCIERA PER LA FESTA DE L'«UNITA'» SUL MARE

UNITA' VACANZE
20162 MILANO - Viale Fulvio Testi, 75
Telefono 64.23.557 - 64.38.140

00185 ROMA - Via dei Taurini, 19
Telefono (06) 49.50.141 - 49.51.251

COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI

Operazioni imbarco sbarco e ricarica merci

PORTO MERCANTILE LA SPEZIA - Tel. (0187) 34470/36031

S.E.L.O.M. S.p.A.
Società per l'Esercizio di Lavanderie - Oplifici - Magazzini

LAVANDERIA INDUSTRIALE - Servizi di ogni tipo
OPIFICIO per la produzione di: Corredi - Bardiere - Braghe - Biscagline - Tende e velerie in genere

CALATA GADDA: Via al Molo Vecchio - Telefono (010) 29962/200419
16100 GENOVA PORTO

COMPAGNIA PIETRO CHIESA

CALATA P. GIACCONE
GENOVA
TELEF. 26.11.88 - 26.28.93

PER LO SBARCO E L'IMBARCO DEI CARBONI MINERALI NEL PORTO DI GENOVA

1924 1981

57° anniversario di collaborazione con la Flotta Mercantile Sovietica