

«L'avvenire sul mare» della regione è ancora tutto da inventare

# La Campania ha 17 porti, ma persino Napoli resta inadeguato

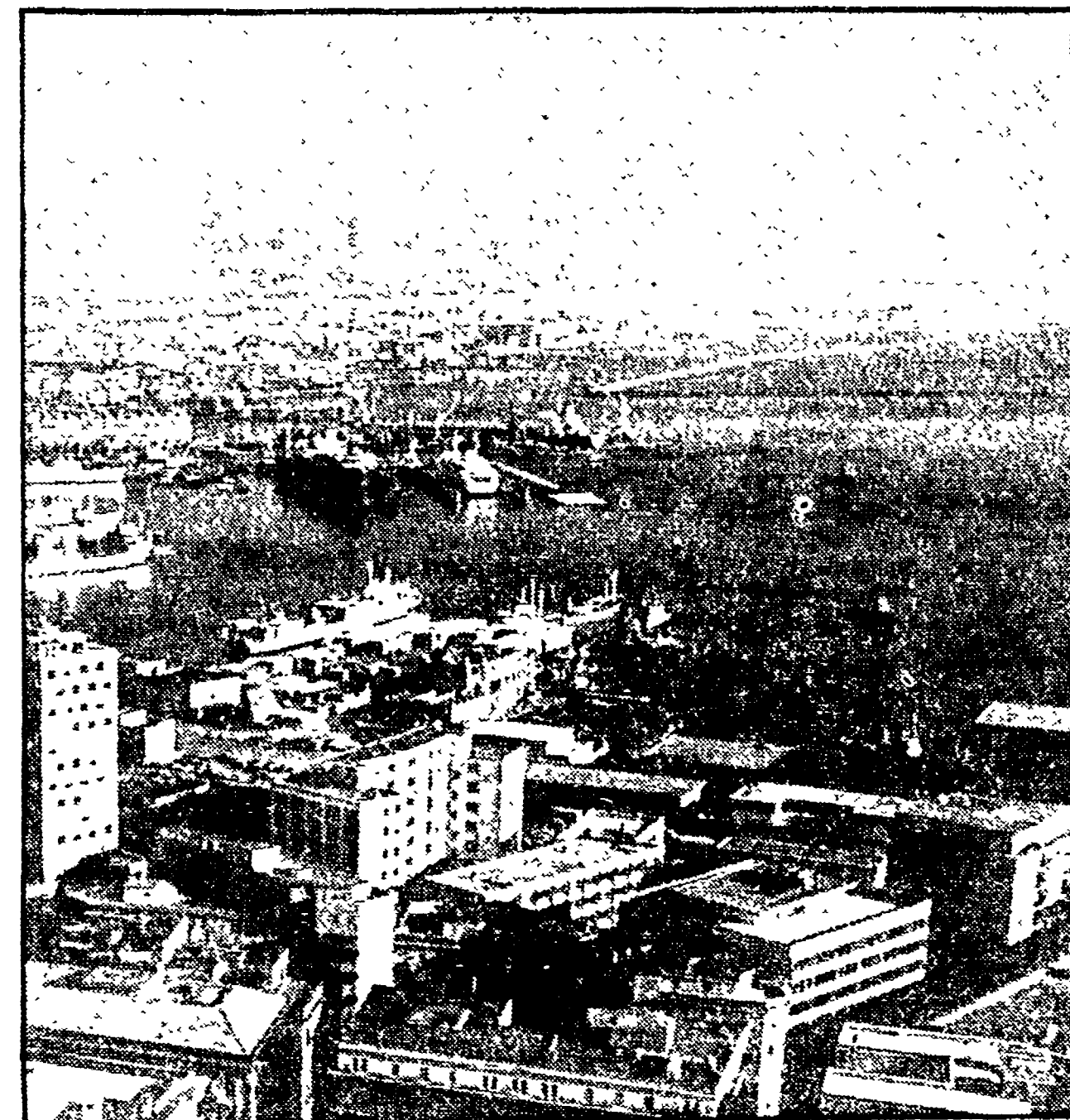
Crescono solo i servizi passeggeri legati al turismo - Un rapporto con l'industria e le relazioni internazionali ancora debole ed episodico  
La specializzazione dei porti minori

Napoli, marzo. «La Campania ha un futuro sul mare», è il porto è un grande poimone per Napoli e la regione». Frasi del genere sono state ascoltate e riascoltate. E a conti fatti, nessuno potrebbe contraddirle. Ma che significano in termini economici concreti? Un'idea abbastanza precisa del movimento di merci, di passeggeri, di servizi, che si svolge nei porti della Campania è estremamente difficile farsi. E' fuor di dubbio però che questa attività economica rimangono largamente al di sotto delle reali potenzialità.

La Campania è la quinta regione italiana per sviluppo costiero dopo Sicilia, Sardegna, Puglia e Calabria. Lungo le sue coste, che misurano 460 chilometri se si si includono i 78 chilometri delle isole, si aprono 60 approdi. Di essi, però, solo 17 figurano nell'annuario della navigazione marittima e quasi considerati veri e propri porti. In definitiva, la Campania con l'11 per cento dei porti registrati nell'intero Paese, ha raccolto nel 1977 solo il 7,7 per cento del movimento nazionale di merci imbarcate e sbarcate. Questo movimento, nel 1979 ha superato di poco nei principali porti della regione i 17 milioni di tonnellate.

Naturalmente, la parte del leone la fa il porto di Napoli che nello stesso anno ha raggiunto i 10 milioni 5,3 mila tonnellate di merci. Una quantità che tuttavia conferma la tendenza al calo manifestata da oltre un decennio. Un'altra parte di un certo rilievo del movimento merci si svolge nei sette porti minori che fanno capo al Consorzio autonomo del Porto di Napoli (CAP), istituito nel marzo del 1974 e che raccoglie, insieme allo scalo napoletano, quelli di Baia, Pozzuoli, Bagnoli, Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia, Pisciotta, il porto di Salerno, che con i porti minori del golfo di Policastro mantiene la sua autonomia nei confronti del Consorzio napoletano, sta mostrando una vivacità degna di nota, principalmente nel traffico dei legami, dei prodotti siderurgici e di quelli alimentari e recentemente anche dei containers e delle automobili.

Quanto al porto di Napoli, è declino che dal 1969 al 1977 lo ha visto scendere dalla seconda alla nona posizione nella graduatoria per volume di traffico tra i 15 porti di preminente interesse, è dovuta ad una serie di cause tra le quali, quelle di origine locale si intrecciano a quelle più generali. Ha pesato, per esempio, la sensibile riduzione del traffico di petrolio e oli minerali che costituisce di gran lunga la voce più importante dell'intero movimento (54 per cento) e che ha risentito della crisi petrolifera. Hanno



pesato negativamente anche le difficoltà del settore cantieristico che l'anno scorso hanno significato la cassa integrazione alla SEBN, lo stabilimento di riparazioni navali della Fincantieri e ripercussioni a catena in una serie di piccoli cantieri indotti. Quel che rimane del movimento dei passeggeri, dopo l'essaurirsi delle vecchie correnti migratorie del Sud verso le Americhe e l'Australia e dopo la progressiva scomparsa delle grandi navi per crociera, è mantenuto quasi per

intero dalla società Tirrenia che collega Napoli con le isole maggiori e col Nord Africa. Nel conto va aggiunto l'intenso traffico con le isole di Capri, Ischia e Procida non solo di turisti, ma anche di lavoratori pendolari e cittadini, che ha superato i tre milioni e mezzo di passaggi l'anno. Tra le voci attive figura il recente incremento del traffico di cereali, dei prodotti alimentari, del legname e dei containers che nel 1979 hanno

raggiunto quota 79.138. In molti, comunque, avevano studiato i malanni del porto formulando varie diagnosi e cure. Poi, quando venne istituito il CAP, si parlò, non senza cadere a quel tanto di inevitabile retorica, di un sistema portuale al centro del Mediterraneo, ponte tra l'Europa e i paesi emergenti dell'Africa e dell'Oriente. Si parlò di un «colano economico» che avrebbe favorito lo sviluppo del Sud. Tuttavia, se le cose non hanno corrisposto neppure alle aspettative più

ragionevoli non è stato perché mancassero intelligenze, capacità e impegno. Ma i ritardi sono all'ordine del giorno quando ai problemi nuovi si miscolano vecchie pesanti eredità: si tenta a programmare, a coordinare servizi e politica tariffaria, a delimitare i ruoli del pubblico e del privato, a precisare le specializzazioni dei porti minori.

Questi vivono la loro vicenda secondo il vento che spira. Bagnoli, porto ai servizi dell'Alasider, decade sotto il colpo della crisi siderurgica; Portici che lavorava principalmente coi rottami di ferro, è stato escluso dalla dogana da questo traffico. A Torre Annunziata il porto, dotato di buone attrezzature, silos, banchine, linea ferroviaria ormai ora utilizzata quasi solo per imbarcare l'acqua destinata a disastare Capri, finché nel 1977, completata la condotta sottomarina per l'isola, anche questo servizio è scomparso e il tonnellaggio è calato dell'80 per cento. Al contrario Torre del Greco mantiene vivi i traffici legati alla pesca del corallo. Il 90 per cento di tutto il corallo pescato nel Mediterraneo e parte di quello proveniente dal Giappone e da Formosa, arriva a Torre del Greco che è il mercato mondiale dei preziosi ramoscelli. Sono attive anche una cantieristica minore da diporto e la pesca. Ma come porto peschereccio prevale Pozzuoli. Ogni anno la flotta che sbarca qui dalle 40 alle 50 mila quintali di pesce azzurro, soprattutto alici e sardine, tanto che la Comunità Europea ha scelto Pozzuoli come terzo porto campione per questo tipo di pesca. E si regge anche come capolinea, insieme a Napoli (molo Beverello e Mergellina), per i collegamenti con le isole di Capri, Ischia e Procida.

Questi collegamenti sono assicurati da una quindicina di armatori privati e da una società pubblica, la Caremar, controllata dalla IRI-Finmare attraverso la Tirrenia di navigazione. Nel 1978 i privati con trenta traghetti e 15 aliscafi hanno trasportato 5.614.459 passeggeri e 434.750 automezzi. La Caremar con 10 traghetti ha trasportato 2.237.221 passeggeri e 99.202 automezzi.

Un traffico questo finora in continuo aumento tanto che i nuovi traghetti, dimensionati per almeno vent'anni, sono diventati sempre più grossi. Ne deriva l'esigenza di adeguare strutture portuali e approdi. La cosa riguarda principalmente Napoli per la ormai palese insufficienza del molo Beverello. Ci sono studi e progetti del CAP per costruire un nuovo scalo turistico nello specchio d'acqua del Molosipio, ai quali sembra che la CEE voglia contribuire con un finanziamento.

FRANCO DE ARCANGELIS

Le ombre e le preoccupazioni sul futuro dell'economia mondiale, della produzione industriale e del commercio internazionale, con le quali si affacciava il 1980, si sono mantenute ed aggravate, influenzando in maniera negativa l'andamento del traffico marittimo e l'attività del porto.

In questa situazione il porto di Trieste ha saputo mantenere i propri livelli di traffico sulle stesse posizioni del 1979 incrementando, seppur di poco, (più lo 0,7 per cento) il tonnellaggio di merci sbarcate ed imbarcate. In luogo del più 9 per cento stimato in via programmatica nel bilancio preventivo del 1980, andando contro quelle indicazioni che erano premonitrici dell'inversione di tendenza: le tempeste energetiche, il disordine monetario. Nonostante le avverse condizioni che hanno caratterizzato il 1980, e pur non accennando a modificarsi la situazione della ripresa produttiva si deve guardare con molto realismo alle capacità di sviluppo, in grado di garantire alla città e alla comunità operativa nel settore

Consuntivo e prospettive per il 1981

## Recupero di produttività e funzioni nei piani per il Porto di Trieste

delle merci varie. Alcuni fattori, di cui ebbi già modo di ampiamente riferire in sede di conferenza portuale una ventata di nuove immaginazioni nell'acquisizione di quel traffico, pesano latente nel nostro scalo, causa l'elevato costo, e oggi confluito nei porti alternativi o concorrenti a quello triestino. Alcune delle iniziative a livello locale quali l'unificazione delle compa-

gnie portuali, revisione delle tariffe, altre in fase di definizione (la ristrutturazione dell'Ente Porto), sono elementi che il porto dovrà giocare con urgenza per recuperare un minimo di produttività. Ma evidentemente ciò non basta, l'azione da svolgere dovrà essere indirizzata verso una produzione combinata con gli utenti del porto di Trieste nei confronti dell'armamento per attrarre na-

vi e linee un tempo presenti con locate regolari sul porto giuliano.

La protezione per l'immediato futuro che riguarda il nostro scalo, si accentra sulla definizione del progetto di fattibilità di un terminale per le rifuse secche, avviando nel contempo una serie di in tese atte a sensibilizzare gli organi di governo, sia centrali che regionali affinché vengano predisposti i necessari strumenti finanziari per rendere esecutiva in tempi brevi l'operazione.

Si ha ragione di ritenere che con la ripresa del traffico di ferroce per le industrie siderurgiche friulane che hanno subito un rallentamento nel secondo semestre del 1980, unitamente ai primi arrivi di carbone contribuiranno in modo concreto a mantenere ed elevare l'andamento del traffico. Un tanto ritenuto possa ripercuotersi nel 1981, senza voler esprimere previsioni che potrebbero essere viziati dalle buone intenzioni.

Prof. Michele Zanetti  
Presidente dell'Ente  
Autonomo del  
Porto di Trieste

Un successo di organizzazione ed efficienza

## Ravenna «furtivo competitore» dei maggiori porti adriatici

Iniziativa di Maritalia agenzia raccomandataria di 18 compagnie sovietiche

Recenti statistiche indicano il porto di Ravenna quarto porto in Italia come movimento complessivo non petrolifero, terzo per quel che concerne lo sbarco-imbarco di containers, secondo per volume dei traffici di funzione commerciale. Porto intermediale, dunque, e soprattutto porto economico.

Il costo medio per tonnellata scaricata e caricata nel porto di Ravenna è stato, sempre nel 1979, di lire 4.914, contro le 14.817 di Porto Torres, le 14.621 di Palermo, le 10.087 di Genova e le 6.755 di Livorno. La più antica e famosa rivista internazionale, il «Fairplay Shipping Weekly» dedicando un articolo al porto di Ravenna a firma J. Baldoni, ha scritto: «Furtivo competitore per i collegamenti attraverso l'Adriatico».

Ravenna sulla costa Adriatica dell'Italia è maggiormente conosciuta per le superbe testimonianze del periodo bizantino che si trovano nei mosaici stupendamente situati sui muri delle chiese delle tombe. Ciò che in genere non è notato è il fatto che Ravenna è il terzo porto più importante per la movimentazione di merci stufe (carico secco) ed è in più uno dei porti che si sviluppano più velocemente.

Il porto di Ravenna si presenta come un porto canale lungo circa 11 Km. Due dighe foranee lunghe 2.580 metri costruiscono l'avamposto spingendosi in mare fino a raggiungere la profondità di 10 metri. Il canale ha una lunghezza che attualmente va da un minimo di 150 metri ad un massimo di 370 con una profondità di 9,40 per circa Km. 7 e di metri 5,50 per Km. 3,5. Al canale principale è collegato il canale «Piombone» lungo circa 4 Km. e con profondità 7 metri nel quale sono insediate nuove attività.

Attorno al canale porto si estendono 4.116.000 mq. di aree in parte utilizzate ed in parte destinate ai servizi portuali. Quello degli spazi a terra non rappresenta e non rappresenterà certamente un problema per il porto di Ravenna anche in relazione allo sviluppo tecnologico dei vetori ed alle variazioni in atto nelle modalità di trasporto.

Gli impianti portuali per il movimento delle merci possono così sintetizzarsi: Impianti per merci petrolifere. Tre terminali in mare, 30 Km. di oleodotti. 1.200 ml. di banchine riservate a 6 milioni di mc. di serbatoi di stoccaggio.

Impianti per liquidi non petroliferi. Cinque pontili e serbatoi per una capacità di circa 200.000 tonnellate garantiscono lo sbarco-imbarco e lo stoccaggio. Silos e magazzini per cereali e farina. Quindici torri con 25 tubi di aspirazione 2 gru a barra permettono una potenzialità di scarico di circa 3700 tonnellate ora. E' assicurata una capacità di stoccaggio di oltre 600.000 tonn. (la più importante dell'area Medi-

terranea). Mercè Varie. Oltre alle attrezzature della Compagnia Portuale sono destinate a questi comparti nuove gru, macchinari, magazzini e 55.000 mq di magazzini coperti. Containers. Il moderno terminal Cts. permetterà una movimentazione annua di 200.000 T.E.U. Contieristica e servizi. Un bacino galleggiante ed uno fisso per navi fino a 20.000 tonnellate. Al servizio sono finalizzate 1.210 mt. lineari di banchine con fondale a -7 ed aree per 250.000 mq. La provenienza delle merci sbarcate: 37% dal bacino mediterraneo, 3% dal Mar Nero, 3% dall'Africa, 8% dall'Asia e Oceania, 20% dall'America settentrionale e centrale, 9% America meridionale, 18% porti nazionali. Nel 1980 sono state movimentate complessivamente 11.704.583 tons di merci di cui tons 3.701.702 di prodotti petroliferi e tons 8.002.881 di secche. I CTS movimentati sono stati 123.024.

FRANCO DE ARCANGELIS

FRANCO DE ARCANGELIS

FRANCO DE ARCANGELIS

FRANCO DE ARCANGELIS

NA  
PO  
LI

### Un porto al centro del mediterraneo

- TERMINAL CONTENITORI MODERNAMENTE ATTREZZATO
- SERVIZI RO'RO
- SILOS CEREALICOLI
- COMPLETA DISPONIBILITA' DI ATTREZZATURE

IL SERVIZIO COMMERCIALE DEL CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI NAPOLI E' A DISPOSIZIONE DEGLI UTENTI PER STUDIARE E SODDISFARE LE LORO ESIGENZE

PER IL TURISMO NAUTICO TRE PORTICCIUOLI (MERGELLINA, SANTA LUCIA E MOLO SIGLIO) SONO ATTREZZATI PER RIFORMIMENTI ED ASSISTENZA TECNICA E DIRETTAMENTE COLLEGATI AI PRINCIPALI CENTRI TURISTICI E TERMINI DEL GOLFO DA LINEE REGOLARI DI ALISCAFI E TRAGHETTI

CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI NAPOLI

NAPOLI, PIAZZALE PISACANE TEL. 206.301 206.870 - 206918

Imbarcazioni in vetroresina Fuoribordo ed entrobordeo benzina e diesel

Ufficio Commerciali: 20151 Milano Via Gallarate, 34D Tel. (02) 3271873 Teleg. Crestitalia - Milano

Stabilimento: 19031 Armezia (La Spezia) Tel. (0187) 65746/65583/65584 Telex: Cresti 2130424

Mosca 1980

# MARITALIA

Agenzia marittima - Casa di spedizioni  
48100 Ravenna - Via Gradenigo, n. 3  
Telef. 422366 - Telex 550116 - 550857

Da RAVENNA Servizio tutto contenitori da 20' e 40' (Linea Asadco-Zhdanov)

PARTENZE DECADALI PER:

- IRAN - AFGANISTAN (Via Poti-Urss)
- PIREO
- ISTANBUL
- LATTAKIA

PARTENZE REGOLARI PER:

- JEDDA
- BOMBAY
- KARACHI

● ZHDANOV (Urss)

● BEIRUT

● ALEXANDRIA

● LIMASSOL

SERVIZIO REGOLARE DI LINEA CON PARTENZE QUINDICINALI

## RAVENNA/ZHDANOV

- MACCHINARI
- IMPIANTISTICA
- TUBI
- MERCI VARIE etc.

Mosca 1980

Mosca 1980