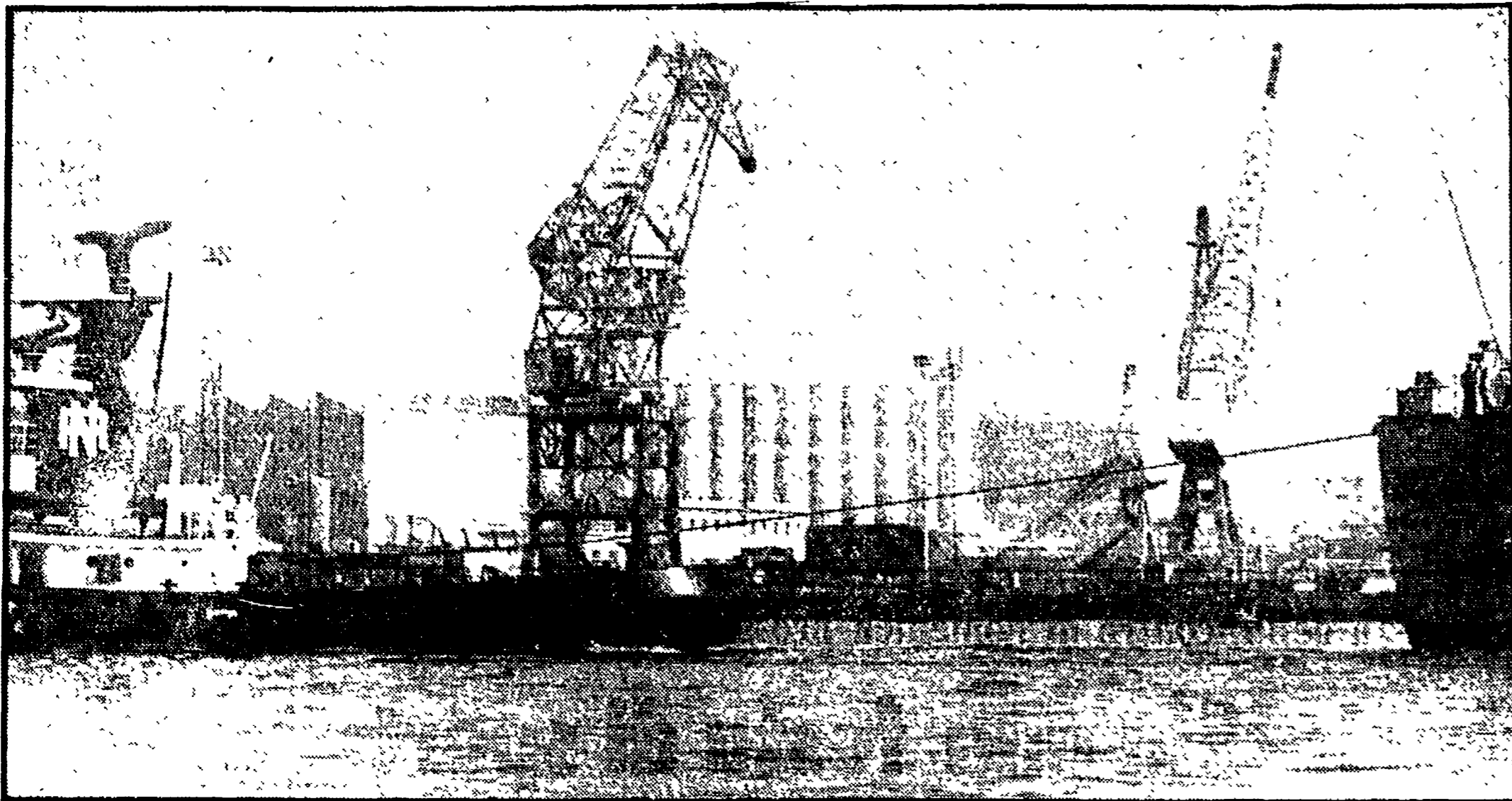


Adriatico e Tirreno le più grandi inutilizzate autostrade d'Italia

Il progetto di cabotaggio, con linee marittime Sud-Nord (e viceversa) modernamente attrezzate, può diventare una delle più grosse novità per il sistema di trasporto - Intanto però c'è chi pensa di attuarlo con vecchie carrette - Altri addirittura chiude i piani nel cassetto



Vi è una larga sproporzione tra l'entità della flotta con bandiera nazionale, e l'entità del nostro commercio marittimo; sproporzione che si esprime visibilmente nel grave e crescente deficit della bilancia dei noli. E' difficile, indicare in quantità la diffusione delle bandiere-ombra all'interno del nostro armamento ed è quindi difficile dire quanta parte di quel deficit risulti proprio dal camuffamento delle navi all'interno di flotta di comodo estera. In ogni caso tutto ciò testimonia l'assenza di una iniziativa aggressiva e competitiva, l'inadeguatezza e le difficoltà della flotta pubblica, il carattere marginale e parassitario della flotta privata, o almeno di buona parte di essa.

La flotta italiana non è in generale competitiva sul mercato mondiale, anche perché è specializzata in modo insufficiente, e non è attrezzata per fronteggiare le nuove situazioni e tendenze del trasporto via mare nella nostra epoca. E' significativo che diminuisca la nostra presenza percentuale nei traffici specializzati, e si estenda invece il numero di navi sotto bandiera di comodo. Non si è affatto determina-

Le flotte devono fare i conti con un mercato mondiale cambiato

Gli effetti sulla bilancia dei noli - La ascesa dell'URSS e dei paesi in sviluppo - La concorrenza del Comecon

to un adeguato equilibrio tra flotta pubblica e privata, ed invece sorgono a questo riguardo continui e difficili problemi.

Sopportiamo la crescente concorrenza dei paesi in via di sviluppo. Molti di essi, per incrementare le proprie flotte, hanno riservato alle loro bandiere il 50% dei loro carichi. Il potere contrattuale di questi Paesi, destinato a crescere, e la loro trasformazione industriale ci apriranno inevitabili problemi. Si è già manifestata una forte concorrenza dei Paesi del COMECON, che hanno una capacità di stiva molte volte superiore

alle esigenze del loro commercio: nel 1979 sui traffici di linea tra Paesi terzi hanno agito 240 navi del COMECON, per 2.300.000 tonnellate di portata. Ci si chiede inoltre quale incidenza avrà sul trasporto marittimo la nuova transiberiana che ho ricordato in precedenza.

Importanti e preoccupanti novità verranno dalla risoluzione del Consiglio dei ministri della CEE adottata nel maggio 1979 sulla convenzione dell'ONU relativa al codice di condotta delle Conferenze marittime: in pratica con tale risoluzione la CEE ha assunto, con un difficile

compromesso, la convenzione dell'ONU come codice di comportamento. Ciò significa che il 40% del trattato viene automaticamente riconosciuto ai Paesi in via di sviluppo, il 20% alle quote non nazionali, e il 40% spettante alle compagnie nazionali dei Paesi comunitari verrà distribuito tra di esse in base alle regole commerciali delle conferenze marittime. Inoltre le compagnie marittime degli stati membri della Comunità Europea applicheranno la regola della divisione dei carichi prevista dal codice ai paesi dell'OCSE, solo su base di reciprocità. Si comprenderà il rilievo che il problema ha per l'Italia, se si ricorda che i nostri collegamenti regolari merci via mare hanno già percentuali vicine a quelle del codice, e che vi è il pericolo di una loro riduzione.

Un problema specifico di grande rilievo è costituito dall'adesione della Spagna, del Portogallo e della Grecia alla CEE. In particolare la Grecia dispone di una grande flotta con caratteristiche molto particolari. L'impatto di questa adesione andrà dunque pilotato da misure economiche e da apposite normative comunitarie

«Fuori costa» c'è un'altra Italia

Le acque territoriali italiane, dove è possibile lavorare e produrre come sul territorio nazionale, rappresentano per estensione aree più vaste della terraferma. Le attività produttive, che vi si svolgono sono però ancora modeste. Quella mineraria è divenuta di recente (al posto della pesca) la più importante. L'estrazione di gas avviene in gran parte fuori-costa; comincia quella di petrolio, sia pure in piccole quantità, nel Canale di Sicilia. Attualmente

sono al lavoro le piattaforme di perforazione Scarabeo 2 e 4; Perro Negro; Packaged Ideo.

Uno gasdotto è stato spedito sul fondale del Canale di Sicilia e dello Stretto di Messina. Le attività petrolifere si stanno lentamente espandendo. Potrebbe prendere rapidi sviluppi una attività di ricerca in Adriatico estesa alla metà Jugoslava del mar Tirreno; potrebbe concretarsi un gasdotto verso la Grecia tramite il Canale d'Otranto.

ENI-AGIP a parte, l'interesse minerario del Mediterraneo resta in gran parte da studiare. Una società, Tecnomare, lavora in gran parte a punto di mezzo per il lavoro su fondali profondi. La società mineraria pubblica SAMIN, ha preso una quota in un consorzio internazionale che si interessa ai noduli polimetallici depositati sul fondo degli oceani ma non ha ancora predisposto uno studio sull'interesse minerario delle acque territoriali.

Gli scarsi giacimenti minerali italiani in alcuni casi, come in Toscana, si prolungano fuori-costa al disotto dei fondali marini. Ciò che porterà ad una migliore conoscenza e gestione economica delle acque territoriali non sarà né la facilità di sfruttamento né l'abbondanza delle risorse naturali. Solo lo sviluppo di metodi scientifici e tecnici avanzati renderà interessante questa gestione.

L'Italia non ha come altri paesi europei una rete di canali navigabili, ma dispone di due grandi e lunghe «autostrade d'acqua» sulle quali potrebbe essere convogliato, a costi molto bassi, una notevole fetta del trasporto merci nazionale. Si tratta dei «Canali marittimi», il Tirreno e l'Adriatico, che fasciano l'Italia e che solo in minima parte sono ora utilizzati con il trasporto di cabotaggio.

In buona sostanza alla «catena di scorrimento» del trasporto merci, che dovrebbe essere costituita dalla integrazione fra i vari modi di trasferimento delle merci, rischia di mancare un «segmento» importante quale quello rappresentato dal trasporto via mare di quantitativi sempre maggiori di materie prime o di prodotti finiti. Il progetto finalizzato per il cabotaggio, strappato al governo dopo molte insistenze sulla base delle indicazioni fornite dalla Conferenza nazionale dei trasporti di tre anni fa, è nato però vecchio nel senso che persegue linee e logiche ormai superate e in definitiva si limita a ricercare una razionalizzazione nei trasferimenti di merci all'interno delle strutture portuali. Un progetto che sembra fatto apposta per rimettere in ciclo vecchie carrette del mare, unità di piccolo tonnellaggio già condannate alla demolizione.

Non si pensa, cioè, ad un sistema di trasporto d'anguardia, con mezzi moderni, nuovi, automatizzati e standardizzati, sostenuti da un sistema di elaborazione elettronica, capace di ridurre al minimo i tempi morti, di programmare un servizio operante al massimo delle sue capacità. Ci si attesta, invece, su una concezione del cabotaggio come mezzo per consentire i traffici cosiddetti marginali e il trasporto di rottami metallici, ferrosi, e no, di argille, terre ceramiche, agrumi, prodotti vinari, ecc.

Se questo dovesse essere il futuro del cabotaggio in Italia, faremmo poca strada. I «canali» Adriatico e Tirreno possono e debbono essere utilizzati come vere e proprie «autostrade» per alleggerire le vie di comunicazione terrestre, costose e alcune giunte già vicino alla saturazione. Si parla tanto del progetto «ponte di Messina». Ma chi ha detto - chiedeva al convegno sull'economia marittima di Genova il sen. Lucio Libertini - che le merci da e per la Sicilia debbano trarversare lo Stretto, risalire (o discendere) la Calabria e tutte lo stivare?

Non sarebbe molto più rapido ed economicamente conveniente utilizzare una linea di cabotaggio fra la Sicilia e l'Alto Tirreno per trasportare con le moderne unità Ro-Ro autocarri, vagoni ferroviari, containers in condizioni di proseguire subito per la destinazione fissata? Un recente studio della FILT-CGLI suggerisce, ad esempio,

INTROITI LORDI REALIZZATI DALLE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE A P.S. (milioni di lire)			
	1978	1979	variaz. % (a)
Servizi merci internazionali di linea:			
Italia	109.835	117.941	+ 7,4
Lloyd Triestino	115.349	149.819	+29,9
Adriatica	43.975	70.735	+60,8
Totale	269.159	338.495	+25,8
Trasporti di massa:			
Almare	57.481	75.183	+30,8
Sidermar	11.615	262.843	+25,8
Altre	38.523	8.490	+15,0
Totale	107.619	346.516	+26,1
Collegamenti con le isole:			
Tirrenia	65.641	75.562	+15,1
Società regionali	8.201	10.067	+22,8
Totale	73.842	85.629	+16,0
Totale	450.620	770.640	+25,9

NAVIGLIO MERCANTILE IMPOSTATO, VARATO ED ULTIMATO NEGLI ANNI 1978 E 1979				
	numero	1978 tsl. (migl.)	1979 numero	1979 tsl. (migl.)
Unità impostate:				
Italcantieri	8	105	6	97
Cantieri Navali Riuniti	3	9	4	44
Cantieri Navale Breda	2	76	1	12
Cantieri Navale Luigi Orlando	1	1	3	3
Totale	14	191	14	156
Unità varate:				
Italcantieri	8	193	8	77
Cantieri Navali Riuniti	3	51	2	4
Cantieri Navale Breda	1	50	1	50
Cantieri Navale Luigi Orlando	1	1	2	2
Totale	13	295	13	133
Unità ultimate:				
Italcantieri	11	249	9	155
Cantieri Navali Riuniti	3	56	2	7
Cantieri Navale Breda	1	50	1	50
Cantieri Navale Luigi Orlando	1	5	2	2
Totale	15	310	14	214

L'istituzione di linee regolari Ro-Ro fra La Spezia-Salerno-Palermo, fra Savona-Civita vecchia-Giulia Tauris e sul versante adriatico fra Monfalcone-Ancona-Brindisi. Con quali risultati? Da Nord verso Sud si determinerebbe un afflusso di merci dalla Pianura Padana, dal centro Europa e anche dalla Francia, su La Spezia e Savona, attraverso l'autostrada Parma-La Spezia, i valichi liguri, la ferrovia pontremolese (che dovrebbe essere raddoppiata). Gli scoli intermedi (Caciaceccia per Lazio, Umbria e bassa Toscana), Salerno (per la Campania e la Basilicata) dovrebbero a loro volta servire da centri di raccolta e di smistamento per le zone direttrici

Quando ci decideremo a coltivare il mare?

Guerra del pesce al Nord, fra i paesi rivieraschi del Mare del Nord, indifferenza al Sud dove il Mare Mediterraneo rischia la sterilità. Al Nord c'è una fertilità naturale del mare, una rendita da spartire benché in via di esaurimento (vedi divieti di pesca delle aringhe); al Sud il ripopolamento da fare come parte del mantenimento o della ricostituzione della salubrità del mare. La Comunità economica europea, al fondo conservatrice e mercantile, tenta di darsi una politica per il Mare del Nord ma non si pone lo stesso obiettivo per il Mediterraneo.

Certo, anche in Italia il conservatorismo prevale. Molti della pesca italiana dipendono dal pesce azzurro, cioè dalla fertilità naturale, mentre il ripopolamento, l'allevamento delle specie pregiate, in una parola la gestione economica delle risorse ittiche fa pochi passi avanti. Una ricchezza sempre più preziosa da lavoro perciò a 65 mila persone ma a livelli molto bassi di professionalità e di reddito. L'allevamento del pesce si va diffondendo ma nelle acque interne. Abbiamo una tradizione - stagni e valli gestiti come fattorie agricole, in cui la riproduzione, i tempi e i modi di raccolta, sono stati re-

golati - non abbiamo nemmeno un progetto sperimentale di fattoria sul mare. Nel caso migliore, cioè qualche isola dell'arcipelago toscano) si difende quel che resta della fauna ittica. Ripopolare, produrre è altra faccenda. La Comunità europea aveva messo allo studio un Piano di cinque anni per la pesca. Può essere utile ma inevitabilmente darà preponderanza al Nord. L'Italia ha interesse a dar vita, per suo conto, a numerose esperienze-pilota nel Mediterraneo. Può ricavarne prodotti, lavoro ma anche padronanza di tecnologia che possono interessare i paesi vicini.

cabotaggio non si può pensare di affrontarla come un fenomeno a se stante, ma come un segmento programmato della «catena di scorrimento» del sistema dei trasporti. L'individuazione delle linee, degli scali (capolinea e intermedi) la frequenza delle «corse» così come la realizzazione dei raccordi stradali e ferroviari, non possono non essere d'altra parte frutto di programmazione nazionale e regionale che investa direttamente anche l'assetto del territorio.

Abbiamo detto che il cabotaggio consentirebbe grandi risparmi sia dal punto di vista energetico, sia da quello più generale eliminando tutta una serie di incidenze sul costo finale della merce trasportata. Interessante in proposito lo studio fatto da Ciardini, Galasso e Strati della FILT-CGLI. Un autocarriolo sulla tratta La Spezia-Palermo e viceversa (2.800 km.) ha un costo di 2.375.000 lire (valore gennaio 1979). Lo stesso autocarriolo trasportato assieme ad altri 99 con traghetti Ro-Ro sulla stessa tratta con scalo intermedio a Salerno avrebbe un costo tutto compreso (forza lavoro, servizi portuali, ammortamento e consumi) di 688.000 lire (valore '79).

La realizzazione di un efficiente e moderno sistema di cabotaggio consentirebbe, come abbiamo visto, notevoli benefici per la nostra economia. Ma per valutarli appieno non ci si può limitare all'esame del risultato finale (in trasporto). Bisogna infatti prendere in considerazione anche l'aspetto produttivo e cioè gli investimenti che la realizzazione di un efficiente sistema di trasporto di cabotaggio richiede, dalle unità da realizzare presso i cantieri navali che da tempo sono attanagliati da una forte crisi, agli impianti fissi dei porti, alle strutture intermodali per consentire alle merci, il trasporto da «porta a porta» senza soluzione di continuità.

Un sistema di trasporto come il cabotaggio probabilmente richiederà anche sostanziali modifiche non solo organizzative e imprenditoriali agli operatori del settore, ma quasi sicuramente anche di vincere certe resistenze o risorse psicologiche. E quando parliamo di «operatori» non intendiamo solo gli spedizionieri o le società di autotrasporto, ma anche le ferrovie, l'INT, le gestioni portuali, ecc.

Tutto però rischia di essere poco più di un sogno se il governo non si decide a tirare fuori dai cassetti i progetti e gli studi che in materia sono stati fatti, se le regioni e le amministrazioni locali non cominciano a programmare la riorganizzazione del sistema complessivo dei trasporti. Non c'è, purtroppo, molto tempo a disposizione. O si comincia ad operare o si va verso il collasso di alcuni settori e all'accentuazione degli squilibri fra i vari modi di trasporto. Con danni sempre maggiori per la nostra economia, per il Paese.

la spezia

la tua banca

CASSA DI RISPARMIO DELLA SPEZIA

...è arrivata una nave carica di...

UN PUNTO FERMO per tutte le operazioni bancarie legate al movimento commerciale del porto

Banca Agente per il commercio con l'estero Tesoriere dell'Ente Autonomo del Porto di Savona

CASSA DI RISPARMIO DI SAVONA
dal 1840 al tuo servizio dove vivi e lavori

COMPAGNIA UNICA FRA I LAVORATORI DELLE MERCI VARIE

DEL PORTO DI GENOVA
16126 GENOVA - PIAZZALE S. BENIGNO

TELEFONI:

262.851	261.131	252.360	252.774	252.796	254.734	255.068	255.169	255.245
255.303	255.415	255.470	255.803	255.824	255.954	256.245	256.264	257.057
257.277	257.278	258.436	258.437	258.438	261.132	261.133	261.347	261.798
265.951	267.872	454.070						

Ponte Caracciolo: 252.683 - Ponte Mille: 261.752 - Ufficio chiamata: 254.741 - 254751 - 254.801
255.718 - 257.367 - 261.195 - 262.128 - 265.756 - 265.833 - 267.344 - 267.907

Sbarco • Imbarco • Misurazioni • Pesatura • imballaggi assistenza e manipolazioni delle merci di ogni genere

La Compagnia ha personale specializzato e di fiducia ed è dotata di un'attrezzatura capace di svolgere qualsiasi lavoro

ILIO GIOFFREDI