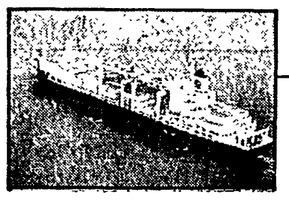


La recessione industriale ha drasticamente ridotto i traffici via mare: negli scali italiani c'è un calo annuo dell'otto-nove per cento delle merci movimentate
Misure congiunturali - Esodo volontario pilotato per almeno 4500 portuali, riorganizzazione e coordinamento del settore
Dal governo nessuna proposta concreta per il rilancio della portualità - Superata l'attuale, difficile situazione che cosa succederà? - Le indicazioni del sindacato e quelle dei comunisti
Occorre una politica per tutta l'economia marittima - Il piano «stralcio-tampone» di Fanfani è «sbagliato e inadeguato»
La presenza dei privati e l'acquisizione di nuovi flussi
PCI: due punti di riferimento obbligati per la gestione portuale
La cantieristica e il passivo della bilancia dei noli
Impianti ferroviari, collegamenti stradali, centri intermodali
Occorrono scelte coraggiose e la mobilitazione delle risorse necessarie

C'è crisi nei porti ma può essere superata con la programmazione e gli investimenti

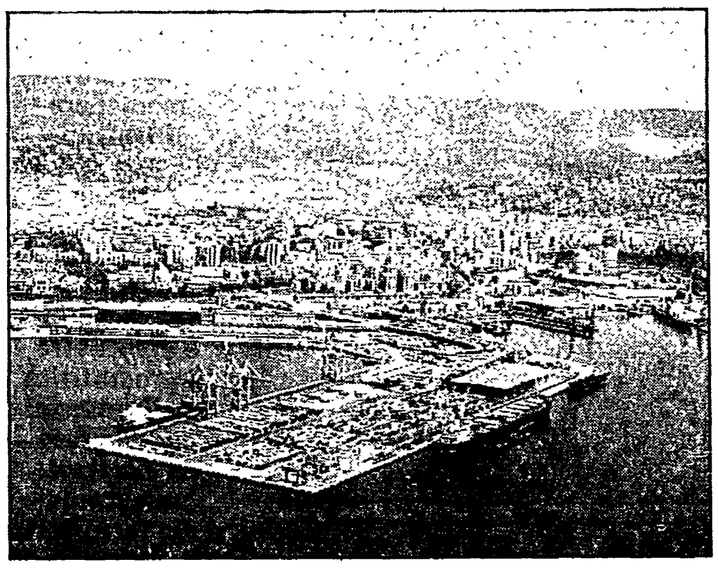
ROMA — Sul fatto che la crisi del sistema portuale italiano abbia assunto aspetti sempre più drammatici, concordano tutti. Molti sono anche i punti di convergenza sulle possibili vie d'uscita. In quanto, però, ad imboccarle, è tutto un altro discorso. I provvedimenti di tipo congiunturale, quelli per intenderci, che dovrebbero portare in un lasso di tempo abbastanza breve all'esodo pilotato di almeno 4.500 portuali e all'avvio di un processo di riordino, razionalizzazione e maggiore produttività gli scali nazionali, nonostante le insistenze dei sindacati, del PCI, di altre forze politiche e numerosi scioperi, sono rimasti per tantissimi mesi nei cassetti del governo. Ancora. Per il governo non sembra nemmeno che possa esserci un dopo crisi, che ci si debba attrezzare per tempo per affrontarlo e per riconquistare alla portualità italiana, competitività, il suo posto nei traffici marittimi, quelli dell'area mediterranea in particolare.

Sì, è vero, il ministro Di Giesi, in una recente intervista all'*ADN-Kronos*, ha detto che «*si rende ormai inderogabile la formulazione di una proposta globale che tenga conto della necessità di pervenire ad un sistema portuale più razionale e più organico alle esigenze del Paese*», che bisogna «*puntare ad una programmazione che tenga conto delle priorità effettive e del fattore costo-ricavi*». Tutto giusto. Queste cose si dicono da anni. Nel '78 la Conferenza nazionale dei trasporti ha dato delle indicazioni precise. Studi e proposte se ne sono fatti a iosa. Ma il governo che dovrebbe provvedere che cosa ha fatto? Che cosa sta facendo? Quanto sarebbe stato più credibile il ministro della Marina mercantile se, invece di dilungarsi su quello che sarebbe necessario fare, avesse illustrato quanto meno le linee di un programma concreto per i porti.

Non c'è dubbio, negli ultimi anni, come conseguenza della crisi che ha investito tutte le economie dei Paesi sviluppati e dei processi recessivi dei Paesi industrializzati, si è verificata una forte contrazione dei traffici marittimi. E questo non poteva non ripercuotersi anche sui porti italiani. Ma il danno che questi hanno subito non è assolutamente proporzionato a quello subito dai sistemi portuali di altri Paesi, da quelli della vicina Francia a quelli del Nord-Europa. Il fatto è che si è arrivati assolutamente impreparati a questo drammatico appuntamento e ai primi sintomi di crisi non si sono prese le necessarie opportune misure.

La realtà è che i quattro maggiori scali (Genova, Napoli, Venezia, Trieste), come ha ricordato Di Giesi, hanno ormai accumulato un deficit complessivo di oltre 250 miliardi. Ma ciò lo si deve solo al fatto — come dice Di Giesi — che «*si è andati avanti alla cieca, senza darsi una politica gestionale produttiva ed efficiente*? C'è sicuramente anche questo. Ma il governo non ha proprio niente da rimproverarsi?

Sicuramente è vero — dice il segretario della FILT-CGIL, Virgilio Galli — che il «*non aver ammodernato le strutture portuali ha condotto il nostro Paese un po' fuori dall'orbita commerciale marittima*», ma non va dimenticato che tutti i governi che si sono succeduti nel tempo «*hanno finto di non vedere il rinnovamento tecnologico in atto negli altri Paesi nel campo dell'attività portuale, ed ora ne paghiamo le conseguenze*». L'attività si è contratta al punto che mediamente si effettuano meno di nove giornate di lavoro al mese per ogni portuale, con un traffico marittimo che cala alla velocità di un 8-9 per cento annuo.



Intanto ci sono le misure urgenti da realizzare. Per il sindacato i rimedi — ricorda Galllo — sono tre: «*Innanzitutto ridurre il numero dei posti attraverso l'esodo volontario pilotato, poi migliorare le strutture esistenti, infine programmare i nuovi interventi. Tenendo in ogni caso presente che i porti in Italia sono troppi: circa 140, quando bisognerebbe concentrare l'attività commerciale al massimo in venti scali*».

Pensare, come dicevamo, al presente, ma anche al futuro. Alla stretta della crisi — ha detto il sen. Lucio Libertini, responsabile della sezione trasporti del PCI — «*sopravviverà e sarà nelle migliori condizioni per sfruttare la ripresa quel sistema di economia marittima che saprà rinnovarsi, attrezzarsi, accrescere la sua produttività globale, attrezzarsi per i nuovi contenuti e modi del trasporto marittimo*». Questo presuppone cominciare a pensare in modo nuovo, diverso alla politica portuale, considerandola come parte integrante dell'economia marittima, cioè quel sistema — dice Libertini — «*articolato che comprende i porti, la flotta, i cantieri, le grandi infrastrutture di trasporto ferroviario e stradale, i centri intermodali, le gestioni, le politiche negoziali nelle varie sedi internazionali*». Occorrono dunque scelte coraggiose, mobilitare le risorse necessarie, impiegandole però non a pioggia come è avvenuto nel passato, ma in modo programmato e concentrato secondo precise scelte economiche.

Il presidente del Consiglio, Fanfani, nel programma di governo ha proposto per i porti uno «stralcio tampone». È un criterio «*sbagli ...o e inadeguato*», dice Libertini. Quel che occorre, invece, aggiunge, è «*definire che cosa deve essere investito nei porti sulla base di una valutazione economica precisa e complessiva, in una prospettiva poliennale, in rapporto a precisi obiettivi, assumendo come riferimento non già i singoli porti, ma i sistemi portuali*».

Non c'è dubbio che i maggiori investimenti nel settore debbano essere quelli pubblici. Lo Stato non può e non deve rinunciare alla sua funzione di guida nei porti. Ciò non significa che debbano essere esclusi gli investimenti privati. Vanno, se vogliamo, incoraggiati, ma a condizione che essi non siano sostitutivi ma aggiuntivi a quelli pubblici e collegati alla acquisizione di nuovi flussi di traffico. Insomma — dice Libertini — «*i gruppi privati che possono fare questi investimenti li debbono collegare a precise operazioni di smistamento o di convogliamento di correnti di traffico*».

In questo complesso di riorganizzazione e di rilancio della portualità italiana è indispensabile affrontare anche il problema delle gestioni. Per i comunisti — ricorda Libertini — il problema di fondo è costituito da «*due punti di riferimento obbligati nel porto e nel sistema portuale: un livello di programmazione che coordini la vita e lo sviluppo del porto con il territorio, e che ha necessariamente carattere pubblico, e la funzione della Compagnia come agente centrale della organizzazione del lavoro*», partendo, naturalmente, dalle situazioni portuali italiane, assai diverse fra di loro e che «*non possono essere omogeneizzate con la livella o a colpi di legge*».

Quando si guarda al futuro, lo si è già accennato, bisogna pensare in termini di economia marittima e di sistema integrato dei trasporti. «*Senza una flotta adeguata* — afferma il sen. Libertini — *non c'è portualità adeguata; non si può continuare ad accettare una bilancia dei noli così passiva come quella che abbiamo*». Ciò significa che è quanto meno suicida una politica che porti, come sta portando, alla morte lenta la nostra industria navalmeccanica. I comunisti con la loro azione sono riusciti a strappare un «minipiano» di settore e alcuni finanziamenti. Un po' di respiro, ma non basta. Ciò che occorre è una soluzione organica che dia una risposta certa anche agli altri problemi legati alla economia marittima.

Ma che succede all'attività portuale se non si creano tutte le strutture di supporto necessarie a far «scorrere» con rapidità le merci trasportate via mare? Occorrono impianti ferroviari (il piano integrativo delle FS deve essere assicurato e accelerato), adeguati raccordi stradali, centri intermodali per consentire al rapido «passaggio» delle merci da un mezzo all'altro. È nella soluzione anche di questi problemi che sta l'avvenire della portualità italiana.

Ilio Gioffredi

GALLEANO
di Mario Vagnola & C. srl
AGENTI MARITTIMI - SPEDIZIONIERI INTERNAZIONALI

For the productive development and International Cooperation assigned
GOLD MERCURY INTERNATIONAL AWARD 1980

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
Esperti nei trasporti via camions da e per l'Europa compresi pezzi eccezionali e fuori sagoma
Disponibilità piazzali portuali per giacenza e smistamento merci
Imbarco pezzi eccezionali nel porto di Savona
Partenze regolari per Mar Nero - URSS - Svezia
Rappresentanti diretti della Compagnia Marittima Zairese (C M Z)
Spedizioni da e per West Africa - Zaire (Matadi) in qualità di agenti marittimi e spedizionieri
Ufficio in Kinshasa (Zaire) - Rue Kasa - Vubu n. 557 B P. 399 Limete - Tel. 22831 Telex 24990
Linee per tutto il mondo
Uffici a Milano - Roma - Cagliari - Livorno - Trieste
Disponibili per deposito, smistamento e ricarico merci presso Magazzini Generali dei Trafori in Vercelli (zona Piemonte - Lombardia)
Riconsegna, camion-vagone a destino, sia in Italia che all'estero

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

GALLEANO
di Mario Vagnola & C. srl
SAVONA - VIA GRAMSCI 14
Telefoni: 38 526 (4 linee urbane) - 38 520
20.991
Telex: 271022 - 211184 Gavama I
Indirizzo telegrafico: «Galleano Savona»
P.O. Box 274

In qualsiasi periodo dell'anno in qualsiasi momento della giornata Galleano è al vostro servizio

59° anniversario di collaborazione con la Flotta Mercantile Sovietica

AGENZIA MARITTIMA
DANI
LA SPEZIA
Piazza Verdi, 19
Telefono (0187) 33.553
Telex 27.11.69

COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI
Operazioni imbarco sbarco e ricarico merci
PORTO MERCANTILE
LA SPEZIA
Telef. (0187) 34470/36031

Cassa di Risparmio di Genova e Imperia
La banca della Liguria
115 sportelli in Liguria
4 Uffici di Rappresentanza
FRANCOFORTE/M. - LONDRA - NEW YORK - PARIGI
La Cassa di Risparmio promuove e diffonde lo spirito di previdenza
Raccoglie e investe risparmi in Liguria,
per favorire lo sviluppo economico della regione

MARITALIA
Agenzia marittima - Casa di spedizioni
48100 RAVENNA - Via Alberoni n. 49
Tel. (0544) 36051 (5 linee) - 32323 (5 linee)
Telex 550116 550857

da RAVENNA Servizio tutto contenitori da 20' e 40' (Linee - Azov Shipping Company)

PARTENZE DECADALI PER:

- IRAN via Trabzon - partenze quindicinali - Transit Time 20 giorni - via Poti - partenze quindicinali
- PIREO
- ISTANBUL
- LATTAKIA
- ALEXANDRIA
- JEDDAH
- IRAQ via Porto Turco
- ZHDANOV (URSS)
- BEIRUT
- AFGHANISTAN via Zhdanov
- LIMASSOL

Servizio regolare con merci varie per IRAN/IRAQ via porto turco

LINEA SIUS/ASCO - SERVIZIO REGOLARE CON MERCI VARIE
PARTENZE QUINDICINALI RAVENNA/ZHDANOV

- MACCHINARI
- IMPIANTISTICA
- TUBI
- MERCI VARIE etc.

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
E SECONDO COME VOLUME DEI TRAFFICI A FUNZIONE COMMERCIALE

DA DATI STATISTICI UFFICIALI RISULTA CHE IL COSTO MEDIO
PER TONNELLATA RELATIVO ALL'IMBARCO SBARCO È STATO NEL 1981
FRA PIÙ BASSI TRA I PORTI ITALIANI

OFFERTA SPECIALE Bassa Stagione
WEEKEND IN SARDEGNA
LIVORNO-OLBIA-LIVORNO
QUOTE DA L. 70.000
WEEKEND IN CORSICA
LIVORNO-BASTIA-LIVORNO
QUOTE DA L. 53.000
AUTO GRATIS A SEGUITO 4 PASSEGGERI
PULMAN GRATIS PER GRUPPI
NUOVA TRANS TIRRENO EXPRESS
Centro prenotazioni: N.T.T.E. - Via Calafati, 4 - 57100 Livorno Tel. (0586) 422373 - Tlx. 500384
corsica ferries
Centro prenotazioni: CORSICA LINE - Ponte Calvi - 16126 Genova Tel. (010) 203521 R.A. - Tlx. 271071
ECAP PARMA