Il porto di Livorno ai primi posti in Europa nel movimento containers

Lo scalo labronico, assieme a quelli di La Spezia e Ravenna, fa eccezione nella drammatica crisi della portualità italiana - Ci si sta attrezzando per far fronte ai traffici degli anni Duemila L'attività della Compagnia

I porti sono uno dei più sensibili termometri della situazione economica nazionale e internazionale; ma se la febbre salirà più o meno velocemente e se le reazioni saranno più o meno pronte ed efficaci di fronte ai germi della crisi, dipenderà essenzialmente dalla robustezza dell'organismo e delle difese che saranno state approntate. Non c'è dubbio, da questo punto di vista, che nel fosco panorama della crisi italiana e mondiale, il porto di Livorno resta una realtà di grande movimento, un punto di riferimento per l'intera portualità italiana.

Oltre sette milioni di tonnellate di merci secche movimentate in un anno da questo porto, sono una realtà di tutto rispetto in una situazione nella quale la depressione delle diverse economie pesa negativamente su un Paese strutturalmente debole, come il nostro, che avverte la caduta dell'interscambio mondiale e gli effetti di una crisi interna che ha pesato soprattutto sulle importazioni. E le cifre, pur se parziali, sono eloquenti nel confermare come la regressione di poco più del 5 per cento, registrata nei primi mesi del 1982, sia da addebitarsi proprio alle importazioni — conseguenza della linea di politica economica scelta dal governo — visto che le merci in imbarco dal porto di Livorno sono addirittura aumentate. In generale le statistiche, come si rileva nella rivista *Il Porto* della Compagnia portuale, confermano l'alto livello dei traffici e la convinzione che il consuntivo del 1982 darà un risultato abbastanza vicino a quello del 1980, che fu un anno record per i traffici livornesi, a testimonianza della capacità del porto di svolgere una funzione polivalente dal momento che la tenuta dell'82 è dovuta sia al buon andamento delle merci di massa e dei rinfusi, come a quello dei *containers*. Per le prime si assiste, infatti, ad un aumento del 7,4 per cento all'imbarco e ad una sostanziale tenuta allo sbarco; mentre per i contenitori il discorso è ancora più positivo, visto che in otto mesi il movimento totale è salito di circa 11 mila unità, portando a oltre 310 mila i *container* che, staccando Genova, portano Livorno ai primi posti europei.

Non è un caso che Livorno, assieme ad altri due porti, Ravenna e La Spezia, faccia eccezione al quadro piuttosto difficile offerto dalla portualità italiana; una situazione che dovrebbe far riflettere in ordine a due motivi: alla politica portuale italiana, innanzitutto, e alla necessità, come fatto conseguente, di mettersi in condizione di essere competitivi con il sistema portuale del Nord Europa. Importante è porsi il problema dei dirottamenti o delle fughe di traffico dai porti italiani, considerando che l'incidenza del nostro Paese nel contesto del commercio marittimo internazionale, dopo la positiva fase evolutiva degli anni Sessanta e dei primi anni Settanta, è andata sempre più flettendo fino a rappresentare nella metà dello scorso decennio appena il 5,4 per cento del totale.

Per questi motivi Livorno, con lungimiranza, va da tempo attrezzandosi per essere all'altezza dei traffici degli anni Duemila, puntando alla realizzazione di strutture che lo affermino sempre più come grande scalo internazionale. Punto di riferimento è il Piano regolatore della Darsena Toscana, oggi funzionante al 50 per cento e che una volta completata consentirà di portare la movimentazione delle merci secche a 12 milioni di tonnellate all'anno. Il secondo impegno è dato invece dalla Darsena Europa che riprendendo antichi progetti della compagnia portuale, delle categorie interessate e dello stesso ministero, dovrebbe portare la movimentazione delle merci alla cifra record di 22 mila tonnellate all'anno, triplicando cioè l'attuale movimento. Anello di congiunzione fra questi due impegni un nuovo sbocco a Mare del Canale dei Navicelli da collocare presso lo Scolmatore d'Arno protetto da un molo di circa 850 metri, che costituirà il primo nucleo proprio della Darsena Europa. A completare il quadro il Centro Intermodale punto di incontro a Collesalvetti, dei vari modi di trasporto: mare, terra, ferrovia e aria, con l'aeroporto di San Giusto a Pisa.

Ci siamo battuti per anni — dice il console della Compagnia portuale Italo Piccini — per concentrare finanziamenti nei porti; ci siamo battuti per avere una politica del governo e, di fronte alle assenze, alle inadempienze, ai ritardi, siamo intervenuti facendo talvolta opera di supplenza, individuando e progettando scelte che anticipavano addirittura quello sviluppo tecnologico e dei traffici che ha fatto di Livorno uno dei primi fra i porti italiani ed europei. E ci siamo fatti anche carico di una politica tariffaria — sostiene a buon diritto Piccini — che si è dimostrata giusta nella scelta di una linea omnicomprensiva per tutta una catena di attività, che vede sempre la presenza del portuale come figura di lavoratore altamente professionalizzato e all'altezza delle tecnologie più avanzate e moderne.

A Livorno si insiste molto, e giustamente, su una scelta di autogestione apparsa pienamente congeniale allo sviluppo dei traffici ed alla funzionalità del porto; una scelta che ha pagato con risultati più che confortanti la stessa Compagnia portuale, che ha visto salire i soci da 760 a 2.200 ed i turni a 18-20 mensili, rispetto ai 10-12 di altri porti. Una linea *pagante* per la stessa città, sensibilmente scossa dalla crisi di alcuni grandi complessi, che ha visto salire da 2.500 a circa 11-12 mila gli addetti all'indotto.

Ed eccoci allora di nuovo al richiamo alle autorità di governo per un assetto organico dei porti ed una politica attiva dell'economia marittima, che per i portuali livornesi significa avviare un discorso di programmazione, smitizzando i tentativi di rivalutare, come si va facendo, antiche teorie liberistiche.

Renzo Cassigoli

Piombino: il futuro è nel sistema portuale toscano

Per il porto di Piombino parlano le cifre: un milione e 993 mila persone nel 1981, 500 mila fra auto e camion che in un anno si imbarcano per l'Elba; 16 mila per la Corsica, 100 mila per la Sardegna. E ancora: sei navi d'inverno, che d'estate divengono otto con 32 corse giornaliere, per l'Elba; tre per la Sardegna e da quest'anno due per la Corsica, con 16 mila persone e circa quattro mila fra macchine e camion. Ma Piombino non è solo questo, è anche uno dei maggiori approdi per la pesca del pesce azzurro, con le 30-40 «zaccarene» che ogni anno scaricano 20-30 mila tonnellate di pescato..

Le cifre sono notevoli, ma anche le difficoltà. Prima di tutto lo spazio, pochissimo, nel quale si intrecciano le attività pubbliche con quelle private, quelle commmerciali con le turistiche, con le centinaia di lavoratori (110 della compagnia portuale che salgono col nuovo bando a 130) pubblici e privati, diretti e indiretti, che si stipano in questa che a ragione è considerata una delle maggiori aziende del comprensorio. Ed ancora il traffico commerciale: oltre 600 mila tonnellate di prodotti della Dalmine e della Magona, circa un migliaio di tonnellate di olio combustibile per la centrale Enel. Tante attività concentrate in così poco spazio. Un male endemico dei porti italiani che per Piombino significa affrontare gravi questioni in rapporto all'area commerciale, che ha problemi per i fondali, per i moli, per il sistema protettivo, viario, per i piazzali, i parcheggi, per le strutture ricettive marittime. Ecco perché è stata apprezzata l'iniziativa della Regione di costruire la Stazione marittima e di progettare un «imbonimento a mare» per la creazione di una scogliera a protezione di una diga frangiflutti che consenta di riempire un' area di circa 60 mila metri quadri da utilizzare per parcheggi, magazzini, depositi.

E poi c'è il problema dell'*autonomia funzionale*, norma del Codice di Navigazione, in base alla quale alcune aziende possono operare su propri moli e con proprio personale. Si tratta di aziende, in genere, a «ciclo integrale», com'è il caso delle Acciaierie di Piombino, con il risultato che il porto viene utilizzato al 45-50 per cento, mentre le navi (anche sei per volta) sono costrette ad attendere in rada, pesando notevolmente sui costi. Il punto è questo, ripetono fino alla noia a Piombino: superare norme anacronistiche consentendo di migliorare *subito* la situazione, non costruendo qualcosa di nuovo, ma facendo funzionare ciò che già si ha. E si tratta di far presto perché con la stagione turistica alle porte, anche se Piombino non ha mai presentato situazioni al limite del dramma come Olbia o Civitavecchia, sarà necessario garantire ai viaggiatori una assistenza che non può essere affidata solo alla buona volontà dei lavoratori della Compagnia Portuale o delle aziende che operano sul porto.

Il futuro di Piombino, dunque. Il porto con le sue strutture, i bassi fondali, potrebbe anche giocare un ruolo importante nel trasporto integrato col piccolo cabotaggio, sempre che il governo voglia portare avanti il discorso. Il punto sta in una politica portuale a dimensione interregionale. Il futuro allora, per i portuali piombinesi, si chiama sistema portuale toscano, così come viene indicato dalla Regione, per dare un assetto moderno alla portualità italiana, all'interno della quale, Piombino ha certamente una sua naturale importante collocazione.

r. c.

Maritalia un'agenzia marittima che rappresenta le diciotto compagnie dell'URSS

RAVENNA — Nell'ambito dello sviluppo portuale ravennate ha trovato la propria collocazione operativa la MARITALIA Agenzia marittima raccomandata delle 18 compagnie armatoriali sovietiche e Casa di spedizioni. Particolare attenzione è dedicata dalla MARITALIA alla presenza degli oltre 7.000 marittimi sovietici che ogni anno si fermano al Porto di Ravenna.

I rapporti con la popolazione sono improntati su basi di ospitalità, conoscenza reciproca, amicizia. In questo quadro in accordo con associazioni promuove varie iniziative, tra le quali ricordiamo le visite organizzate alla città; i meeting culturali nei locali della Associazione Italia-URSS; le visite alle navi da parte delle scolaresche; gare sportive di vario tipo; proiezione di films ed infine lo sviluppo e lo scambio di corrispondenza tra le scuole di Ravenna e quelle di Zhadanov.

Queste diverse forme di incontro, in trenta anni di rapporti hanno favorito lo sviluppo di una ampia rete di conoscenze a livello ufficiale ma anche personali tra i marittimi sovietici, i lavoratori del porto e i cittadini di Ravenna in genere.

Ravenna: allo scalo è indispensabile il Piano regolatore

RAVENNA — Quando si parla di porto, a Ravenna, ci si riferisce subito ad uno dei punti «possibili» per lo sviluppo dell'economia locale. Un punto da rilanciare, certo, ma con una storia alle spalle ed una «vocazione» che ne garantirebbe un futuro di tutto rispetto. Le virgolette da un lato ed il condizionale dall'altro sono purtroppo motivati dalla cronaca recente, dalla mancanza di «tempestività» dimostrata dal governo verso questo delicato aspetto della realtà emiliano-romagnola.

Se infatti l'Ente locale da un lato, le forze politiche, PCI in prima fila, dall'altro, auspicano e lavorano per rilanciare questo scalo, con funzioni prettamente commerciali (una vocazione maturata negli anni Sessanta), il governo dimentica, o «rallenta» quelle procedure indispensabili per il suo futuro.

Nell'ultima seduta, infatti, la commissione superiore dei lavori pubblici ha rinviato l'approvazione del Piano regolatore del porto, che rappresenta — dopo mesi e mesi di discussione — una proposta tecnica delle opere di adeguamento dello scalo, altamente qualificate ed inoltre è l'incontro convinto ed unitario delle diverse componenti interessate, presenti nella società ravennate.

«*Occorre essere almeno preoccupati* — ci ha detto l'assessore alla Programmazione, Pier Paolo Vichi, comunista —. *Infatti, dopo diversi scambi di opinioni con funzionari del ministero dei Lavori pubblici e con componenti della commissione stessa la discussione ed il voto parevano possibili fin dal 21 gennaio, in quanto la relazione tecnica risultava essere stata sufficientemente dettagliata ed argomentata. C'è da aggiungere come le obiezioni che hanno portato al rinvio risultano essere state di carattere generale ed esclusivamente commerciali*». Ma l'approvazione di questo strumento è essenziale non tanto e non solo per il futuro del porto di Ravenna, quanto soprattutto per il «presente». Senza il PRG infatti rimangono ancora bloccati — come ha anche rilevato tempestivamente l'ordine del giorno approvato all'unanimità — interventi pubblici (statali e non) già finanziati, interventi privati (alcuni di adeguamento dello scalo, altri di riorganizzazione), senza i quali molti traffici, attualmente già presenti, non potranno uscire dall'attuale stato di precarietà. Il porto, quindi, è già ora gravemente danneggiato dal rinvio e, per questo, l'Ente locale, chiede al ministero dei LL.PP. e della Marina mercantile «*il massimo impegno per una sollecita approvazione nella prossima seduta*». Le preoccupazioni, come si capisce, sono pienamente motivate; intanto per il peso che può ricoprire in un sistema integrato di trasporti (regionale) e per la sua collocazione nel sistema dell'Alto Adriatico.

Vi è poi la realtà economica, dal grande peso che ricopre la Compagnia portuale che vuol essere «*un punto di riferimento per l'utenza e per lo scalo in genere*», come dice il console Luciano Valbonesi; all'importanza pubblica della SAPIR, la società mista a capitale pubblico, che, hanno detto in un proprio autonomo documento, i comunisti ravennati, deve svilupparsi e qualificarsi, per essere sempre più un momento di confronto pubblico, che comprenda le forze istituzionali ed economiche che operano nel porto, ma in generale il movimento democratico ravennate. Ma le difficoltà sono mille ed una. Dal tentativo di riportare quest'ultima realtà (la SAPIR) in stato di sudditanza nei confronti dei privati, alle inadempienze governative che vanno sconfitte con l'impegno e la mobilitazione democratica.

Nevio Galeati

Contenitori Trasporti
...al servizio dell'ecologia — Automezzi operanti con l'ausilio di radiotelefono
Trasporti speciali - Smaltimenti residui industriali
Pulizie industriali e navali - Approvvigionamento acqua potabile
Convenzionate con impianto trattamento di ogni tipo di fanghi e residui industriali - Forno inceneritore per residui solidi e liquidi - Forni consortili - Discariche controllate
Amm. e Uff. tecnico: via Mantegazza 84, La Spezia, tel. 0187/509.254, 500.500
Uff. cont.: via Mantegazza 47/1 La Spezia, tel. 0187/502 059

COMPAGNIA
PIETRO CHIESA
CALATA P. GIACCONE
GENOVA - TEL. 261.188 - 262.893
Per lo sbarco e l'imbarco dei carboni minerali nel porto di Genova

un punto fermo per tutte le operazioni bancarie
BANCA AGENTE
TESORIERE DELL' ENTE AUTONOMO DEL PORTO DI SAVONA
CRS CASSA DI RISPARMIO DI SAVONA

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 - 254.751 - 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

FRATELLI NERI S.A.S.
GESTIONE RIMORCHIATORI
57100 LIVORNO
Andana degli Anelli 1 (Barriera del Porto)
Telefoni 24.240 - 34.159

SOCIETÀ TRASPORTI MARITTIMI s.r.l.
STM
LIVORNO
AGENZIA MARITTIMA - CASA DI SPEDIZIONI
Via Fiume 34 - Tel. (0586) 37.731 - 37.822 - Telex 500235 STM LI - Terminal Porto Nuovo Calata Gondar - Tel. 410.598

AGENZIA MARITTIMA
EUGENIO MANNARI
57100 LIVORNO - Dr. Via Fiume, 30
Tel. 0586/41 08 97 (r.c. autom.)
Telex 59 03 68
Cod. Fisc. MNN GNE 46D06 E625W
C.C.I.A.A. n. 57648