

# 6

## Trasporti oggi domani

La drammatica situazione della portualità italiana  
Le iniziative dello scalo toscano  
Il comitato di coordinamento

### Le compagnie «giramondo» guardano a Livorno

I rimedi estemporanei non servono, al massimo possono tamponare provvisoriamente una falla. Ciò che occorre è ridefinire il modello portuale italiano, attuare una nuova politica del mare ispirata a linee rigorosamente programmate, concretamente realizzabili. Purtroppo si fa poco in questa direzione. Si legifera pochissimo, si investe in maniera casuale, per non parlare della gestione della maggior parte degli enti pubblici che hanno una responsabilità gestionale diretta dei porti, annessi in centinaia di miliardi di deficit di gestione.

La situazione? Vediamola. La normativa sulla realizzazione e manutenzione dei porti è in pratica ancora quella del 1955, il Codice di navigazione è del '42 ed in gran parte derivato dalle norme risalenti al 1925 e periodi precedenti, le norme che regolano alcuni dei maggiori enti portuali risalgono ai primi decenni di questo secolo. Di contro abbiamo avuto negli ultimi vent'anni, nel settore dei traffici marittimi, una rivoluzione tecnologica senza precedenti. Di fronte a questa situazione, da parte dei responsabili di governo, si fanno tante chiacchiere e si arriva, in qualche caso, a suggerire rimedi estemporanei, privi di efficacia.

I soldi che si spendono per i porti, in assenza di una ridefinizione di un nostro modello, vengono utilizzati nel modo peggiore. In definitiva agli scali che devono affrontare la concorrenza sempre più qualificata dei porti del nord Europa per sostenere sia l'industria che il commercio nazionale, non si è data nemmeno una lira; c'è da aggiungere ancora che anche capire quali sono i veri problemi del Mezzogiorno e decidere interventi essenziali per la sua economia si continua ad investire nel porto di Gioia Tauro (250 miliardi già spesi, altri 120 stanziati) senza sapere a cosa servirebbero le sue strutture; a completare quello di Cagliari (494 miliardi spesi, 1.100 in corso di stanziamento) che sta affannosamente cercando una propria giustificazione; intanto sprofondano in mare le banchine e le dighe di Sibari (114 miliardi buttati fra le sabbie), sta crollando il mal usato pontile di Sant'Eufemia (17 miliardi) ed è tuttora in attesa di qualche utilizzazione il porto di Saline Ioniche (107 miliardi) costruito in funzione di una industria chimica mai realizzata.

È in questa situazione che noi dovremmo affrontare i problemi aperti dagli ultimi sviluppi del trasporto marittimo, dalle rotte australi all'ultimo «grido» in fatto di gestione armatoriale: le rotte giramondo. Si tratta, in quest'ultimo caso, di grandi linee circolari interoceaniche che avvolgono il mondo e si muovono in una direzione, l'altra nella direzione opposta. Sono caratterizzate da cadenze orarie rigorosissime nei punti toccati ed ormai uno per bacino marittimo) dalle grandi navi oceaniche in modo da accelerare i cicli di utilizzazione nave. La distribuzione avviene con navi feeder nell'ambito del bacino marittimo. Per questa

ragione lo scalo ideale per le «giramondo» è costituito dal porto geograficamente più vicino al baricentro del traffico e che risponda a criteri di sicurezza, disponga di fondali sufficienti (non meno di tredici metri), assicurino alte rese operative.

Il Mediterraneo è centro ideale e l'Italia potrebbe offrire il meglio del servizio, solo se fosse adeguatamente attrezzata. In attesa che ciò avvenga le «stazioni» delle «giramondo» sono state individuate nel nord Europa, in Spagna, a Marsiglia. I porti italiani potranno esser toccati solo dalle feeder. Le compagnie impegnate nelle rotte «giramondo» stanno guardando per questo, a diversi nostri scali, Livorno in particolare. È qui che, procedendo, sia pure lentamente, una nuova struttura, la Darsena toscana che con una frazione modestissima dei fondi che per gran parte sono stati dispersi in iniziative portuali prive di obiettivi meditati, potrebbe costituire il primo scalo capace di qualificare la portualità italiana a livello europeo.

Anche altri porti potranno qualificarsi, ma oggi, nel Portofino, quello che i grandi vettori oceanici cercano in tempi brevi e con poca spesa può darlo solo la Darsena toscana il cui progetto è stato classificato ai primi anni dal Ciap, ma ignorato in sede governativa di ripartizione dei fondi di investimento (FIO).

Non vogliamo fare del campanilismo, ma vogliamo sottolineare come l'unico impianto veramente avviato a costituire una alternativa di scelte a livello europeo per traffico che si presentano di immenso interesse, anche per le attività indotte che vi si concatenano, è quello livornese e che è su questo, proprio perché più vicino al traguardo, che bisogna puntare le prime risorse disponibili, nell'interesse non solo suo, ma di tutta la portualità italiana che in qualche modo deve rilanciarsi nel mondo dell'armatoria che conta.

Occorre anche ricordarsi, però, che porto non vuol dire solo banchine: oggi è porto anche tutto il sistema di infrastrutture che permette al traffico di fluire ininterrottamente dallo spedite al ricevente servendosi di tutti gli schemi dell'intermodalità, come su un gigantesco nastro trasportatore che non conosce soste o rallentamenti.

Ma un sistema di questo genere non può funzionare se non si individuano bene i ruoli di tutte le componenti e soprattutto se non se ne individuano i centri direzionali. Sono tutti problemi che sentiamo profondamente. Proprio a Livorno è in fase di decollo una iniziativa che vuol essere anche di carattere sperimentale, intesa a dar vita ad un comitato di coordinamento del quale facciano parte insieme con le forze politiche rappresentative dell'ente locale, le forze sociali e i rappresentanti di tutte le categorie interessate alla vita portuale. Nasce questo Comitato per realizzare il polo di confluenza di tutte le iniziative che si collegano al quadro portuale essenzialmente come infrastrutture, per fare da punto di riferimento di iniziative disperse fra tante disparate competenze (Anas, Genio Civile, Opere marittime, ES, ecc.) e rendere difficile un automatico coaglio. Ma nasce anche per attivare iniziative promozionali, riconoscere e stabilire priorità d'interventi, rappresentare il porto in tutto quanto attiene al suo più razionale inserimento nel contesto territoriale del quale fa parte.

Italo Piccini  
Consule della Compagnia portuali di Livorno

**PIOMBINO (Livorno)** — Piombino porto industriale, commerciale e turistico che, proprio per l'ampio ventaglio di attività a cui è legato, esula dalla dimensione locale assumendo riflessi sempre più rilevanti per l'intera economia della Toscana.

Lo scalo piombinese ha retto bene in questi ultimi anni, neri per molti altri porti italiani che registrano sostanziali diminuzioni del traffico a causa delle tariffe poco competitive, della scarsa efficienza oltre che di un impianto legislativo nazionale a dir poco carente.

Lo dimostrano pochi dati: si tratta del primo scalo italiano per quanto riguarda il traffico passeggeri (2.200.000 nel 1983) mentre il numero degli automezzi da e per la Sardegna è salito da 84.888 del 1979 a 111.179 dello scorso anno.

A giudizio di Michele Mussi, Console della Compagnia dei lavoratori portuali, il superamento della debolezza strutturale dei nostri scali può avvenire solo mediante indirizzi programmatici precisi e coordinati tra gli enti pubblici competenti e gli stessi operatori del settore.

In questa direzione si colloca l'attento rapporto di collaborazione — sia in ter-

**Intenso traffico di passeggeri e di automezzi da e per le isole - Gli investimenti della Regione Toscana - Si pensa alla nuova stazione marittima e ad abbassare i fondali - Il molo della «Magona»**

## Piombino: molti successi e tante idee per il porto

mini di progettazione che finanziati — tra il Comune di Piombino e la Regione Toscana, grazie al quale il potenziamento dell'area portuale sta diventando una realtà.

Dal 1972 — anno in cui le competenze in materia sono passate alla Regione — quest'ultima ha finanziato opere per oltre 13 miliardi di lire. Tra esse la costruzione della scogliera a difesa del molo foraneo, la realizzazione della darsena «Magona» e l'ampliamento della banchina «Trieste». In poche parole la Regione Toscana, in dieci anni, ha investito più di

quanto lo Stato abbia fatto in trenta.

Naturalmente non è tutto: per il potenziamento dello scalo sono necessarie altre opere e quindi nuovi investimenti; tra gli interventi già individuati e di prossima realizzazione vi è l'ampliamento dell'area retrostante il porto, dove sono previsti parcheggi e strutture per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci.

Altrettanto necessaria è la realizzazione della stazione marittima, già progettata per consentire un collegamento rapido tra treno e na-

ve; il programma, a questo proposito, prevede che in futuro i treni-nave per l'isola d'Elba non transitino più dalla stazione centrale ma arrivino direttamente al porto mediante un raccordo tra la stazione industriale e quella marittima.

Un altro problema da affrontare è quello dei ripristini e dell'approfondimento dei fondali, attualmente insufficienti per l'attracco delle grosse navi che trasportano materie prime per le fabbriche locali. Non solo: la sottoutilizzazione del pontile che serve l'industria siderur-

gela è un'altra questione da risolvere. Secondo Mussi è certamente improduttivo utilizzare una struttura di quelle dimensioni solo al 30% della sua capacità operativa; da qui la necessità di allargarne l'uso anche agli altri operatori del porto, pur permanendo il regime di autonomia funzionale. Infatti, se è vero che il consolidamento del porto passa inevitabilmente dalla realizzazione delle infrastrutture — anche di quelle viarie e ferroviarie che collegano le banchine al resto del Paese — un altro elemento determinante

è quello della gestione delle strutture portuali. A questo proposito Mussi ritiene che la risposta più idonea sia quella della costituzione di una società per azioni alla quale partecipino gli enti pubblici interessati, gli operatori, le industrie locali e la stessa Compagnia dei lavoratori portuali. Un organismo snello e funzionale che potrebbe attivare tutte le potenzialità già presenti sul porto, gestendo razionalmente i mezzi meccanici di carico e scarico e le aree di deposito interessandosi al contempo della ricerca di nuovi traffici in modo efficiente e quindi competitivo.

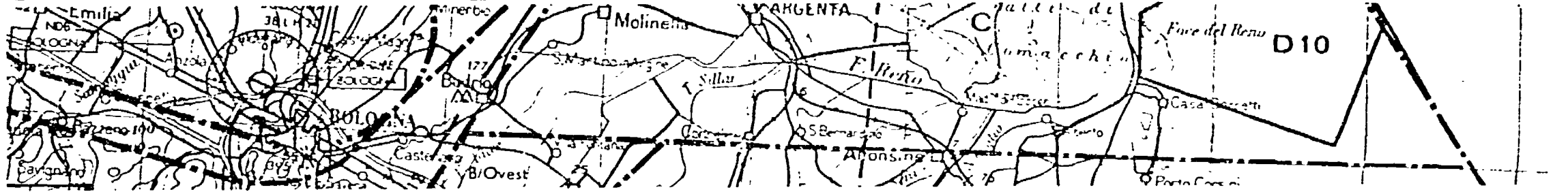
Un esempio del genere è già stato realizzato e con buoni risultati, con la costituzione di una società tra l'industria della Magona d'Italia e la Compagnia, per la gestione del «pontile a giorno».

Sul futuro del porto, quindi, le idee sembrano chiare. L'impegno — a detta di Mussi — deve essere quello di lavorare per tradurle in realtà; e, perseguendo questa strategia, continuare intanto sulla strada del coordinamento delle competenze.

Valeria Parrini

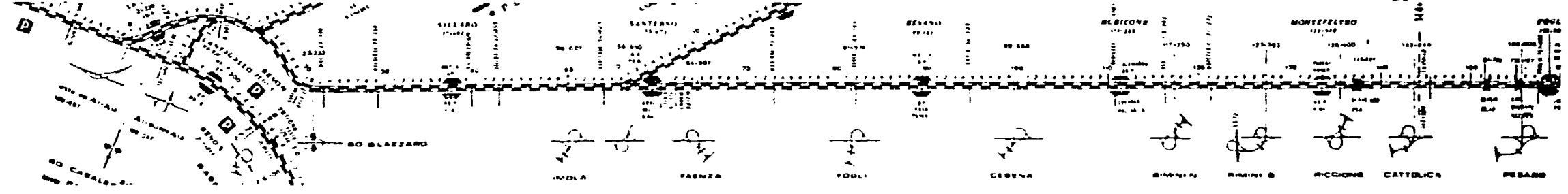
## REGIONE EMILIA-ROMAGNA GIUNTA REGIONALE

# PIANO



Per gli Aeroporti, l'individuazione dell'aeroporto di Bologna quale principale aeroporto dell'Emilia-Romagna di rilievo nazionale, assieme alla qualificazione di Forlì e Rimini; l'indicazione del trasporto aereo di terzo livello come una possibilità di sviluppo di tale settore.

# REGIONALE



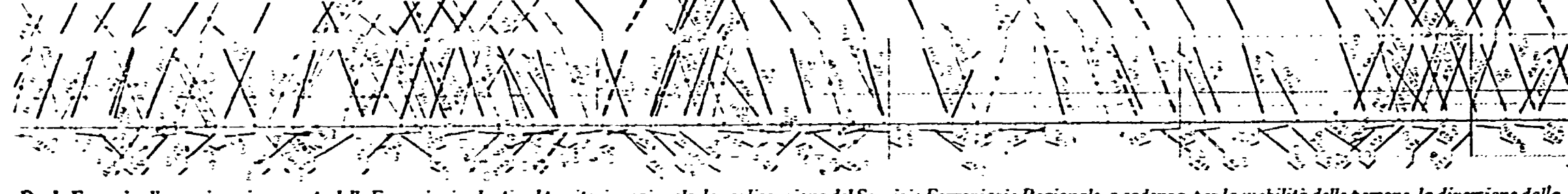
Per le Strade, il miglioramento della accessibilità delle autostrade, con l'apertura di nuovi caselli, per porle al servizio della mobilità regionale; la liberalizzazione di alcuni tratti autostradali e la realizzazione di una rete stradale regionale, utilizzando al massimo le infrastrutture esistenti; l'integrazione della rete stradale urbana con la rete stradale regionale.

# INTEGRATO DEI



Per i Porti e la Navigazione Interna, la necessità di uno sviluppo del Porto di Ravenna collegato anche al potenziamento del trasporto delle merci attraverso il sistema idroviario padano; Per i centri intermodali, il Piano indica il Porto di Ravenna e gli Interporti di Bologna e Parma come centri intermodali nazionali e regionali per la movimentazione e lo scambio delle merci.

# TRASPORTI



Per le Ferrovie, l'organizzazione a rete delle Ferrovie ricadenti sul territorio regionale; la realizzazione del Servizio Ferroviario Regionale, a cadenza, per la mobilità delle persone; la diversione dalla strada alle ferrovie per il trasporto delle merci sulle lunghe distanze.

— Copia del Piano Regionale Integrato dei Trasporti e agenzia di trasporto presso la Regione Emilia-Romagna al prezzo di L. 85.000, più alle spese di riproduzione e spese postali per il recapito. Per informazioni rivolgersi Regione Emilia-Romagna, Assessorato ai Trasporti e Via di Comunicazione, via dei Mille 21, 40121 Bologna - Tel. 559848

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti ha assunto come base il quadro di riferimento per lo sviluppo regionale che individua nella qualificazione dell'apparato produttivo, nell'uso corretto delle risorse e nella qualificazione urbana le tre direttrici fondamentali. L'importanza del ruolo riconosciuto al settore dei trasporti per conseguire tali obiettivi, la vitalità economica e sociale del territorio da servire, la configurazione della Regione come struttura urbana policentrica e la particolare posizione geografica che colloca l'Emilia-Romagna come cerniera per i traffici nord-sud del Paese, hanno comportato la necessità di estendere il Piano a tutti i modi di trasporto. Il Piano è quindi plurimodale ed integrato. Esso si configura come uno degli strumenti per la realizzazione del sistema regionale metropolitano policentrico; obiettivo del Piano è migliorare la mobilità delle persone ed il trasporto delle merci. Il Piano dei Trasporti dell'Emilia-Romagna, pur essendo di lungo periodo (proiezione al 2000), abbraccia e contiene il medio e breve periodo e si articola per fasi pluriennali con investimenti che, sebbene consistenti, sono compatibili con la situazione economica nazionale e possono costituire un fattore rilevante per il superamento della crisi economica e per lo sviluppo del Paese.

**CABELLA ALDO**  
**TRASPORTO PIANOFORTI**  
Piazza Cavalletto, 7 a can.  
GENOVA - Tel. 591.777