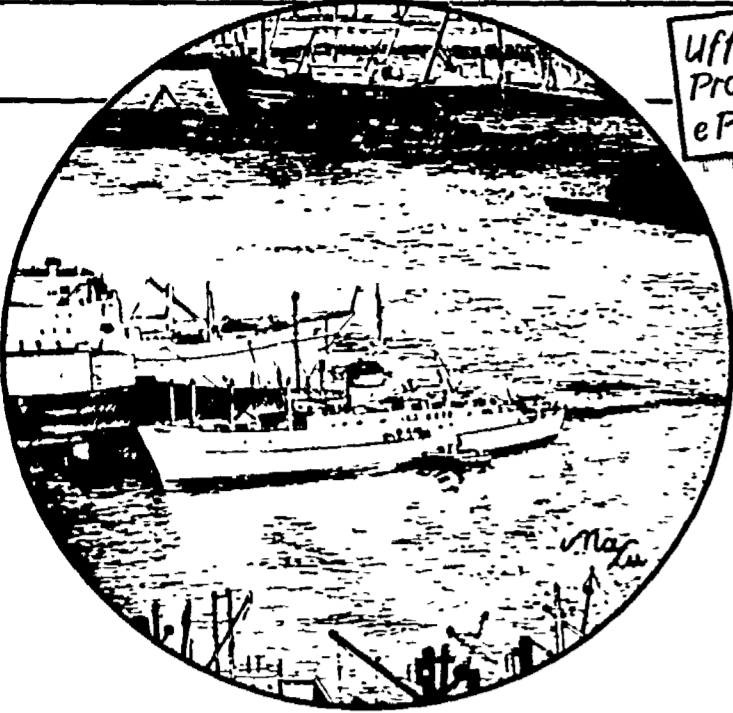


Ufficio
Promozione
e Pubbliche Relazioni

SPECIALE PORTO LA SPEZIA

La Spezia, il porto in serie A

Ci si prepara ad accogliere le navi della IV generazione, con un rivoluzionario Terminal containers - Intervista a Renzo Grassi Catapano



Varchi, strade, binari per non seppellirsi sotto Tir e containers

Tutto lascia prevedere che entro il 1988 passeranno da La Spezia più di trecentomila containers l'anno. Sarà la diretta conseguenza degli investimenti privati in corso di realizzazione al Molo Fornelli, in accordo con l'Azienda Mezzi Meccanici.

Ma se provissimo ad immaginare cosa accadrà negli Anni Novanta, allora scopriremo che lo scalo spezzino potrebbe sviluppare una straordinaria capacità ricettiva, sino a sfiorare la fatidica soglia di un milione di Teu. Non è fantascienza: il completamento del secondo bacino — realizzabile in gran parte con i cinquanta miliardi stanziati dal Fio 86 — i progetti accarezzati da importanti società private (come anticipiamo in questa stessa pagina) le prime ipotesi sulla costruzione del terzo bacino rendono tutt'altro che remota questa eventualità.

Si prospettano quindi almeno due problemi molto complessi: l'eliminazione dei «colli di bottiglia» ai varchi portuali e il potenziamento dei collegamenti con la grande rete di comunicazione, la convenienza fra il porto e una città che giustamente non vuole essere soffocata da grattacieli di containers o da invalicabili muraglie di autotreni. È questa, appunto, la maggior preoccupazione degli amministratori comunali: «Il rapporto fra lo scalo e la viabilità si pone ormai drammaticamente, soprattutto per il quartiere del Canaletto dove la situazione del traffico è già oggi molto pesante — afferma l'on. Flavio Bertone, vicesindaco e assessore all'Urbanistica —. L'Anas ha finanziato con 23 miliardi la realizzazione del nuovo raccordo con le autostrade, che partirà dalla zona del cavaleferrovia di viale San Bartolomeo. Qui in Comune, invece, stiamo lavorando per arrivare presto alla progettazione esecutiva della nuova arteria riservata al traffico portuale che collegherà direttamente lo svincolo Anas al varco doganale in costruzione».

Sarà dunque un «asse attrezzato» in piena regola, capace di evitare l'ingolfamento dell'area urbana a ridosso delle banchine. I maggiori ostacoli sono attualmente di carattere politico-burocratico; mentre l'Anas è pronta a partire con le gare d'appalto, la Regione Liguria sta lavorando per arrivare presto alla progettazione esecutiva della nuova arteria riservata al traffico portuale che collegherà direttamente lo svincolo Anas al varco doganale in costruzione. C'è da augurarsi che il problema venga superato rapidamente, altrimenti per gli spezzini saranno dolori.

Un'altra grande partita riguarda il raddoppio della Ferrovia Pontremolese (Parma-La Spezia): di recente sono stati aperti i cantieri per il terzo binario porto-Vezzano e presto inizieranno i lavori anche a Santo Stefano Magra, dove è previsto un parco metri (con annesso centro intermodale) dotato di quaranta binari e servizi doganali.

Infine la Statale Aurelia: l'Anas ha stanziato, sempre con il piano triennale, un primo contributo di 40 miliardi per rettificare il tracciato fra La Spezia e Borghetto Vara. La questione è seguita di concerto da Comune, Provincia e Comunità Montana, fra i quali è emerso l'orientamento prevalente di destinare la strada alla realizzazione del traforo della Foce. Inoltre è in fase di studio una importante variante dell'attuale tracciato, prima dell'imbocco del traforo, anziché convogliare il traffico verso via Montalcone, la nuova Aurelia potrebbe aggirare la città «a mezza costa», con un percorso quasi interamente in galleria per limitare al massimo i danni all'ambiente, sino a ricongiungersi alla viabilità urbana nella posizione più adatta a ricevere il traffico dell'asse autostradale di via Carducci.

LA SPEZIA — Vuol salire rapidamente in serie A, restarci il più a lungo possibile e soprattutto entrare in zona Uefa. I progetti del porto di La Spezia sono tutti qui: e scusate se è poco. Ingenua ambizione da provinciali? A guardare alla novità di «goli» segnati negli ultimi dieci anni, si direbbe proprio di no. E ogni si ha l'impressione che idee e investimenti convergono verso una seconda fase nella giovane storia di questo scalo mercantile: quella caratterizzata da una forte innovazione, da un massiccio uso delle tecnologie elettroniche, da una marcata proiezione continentale.

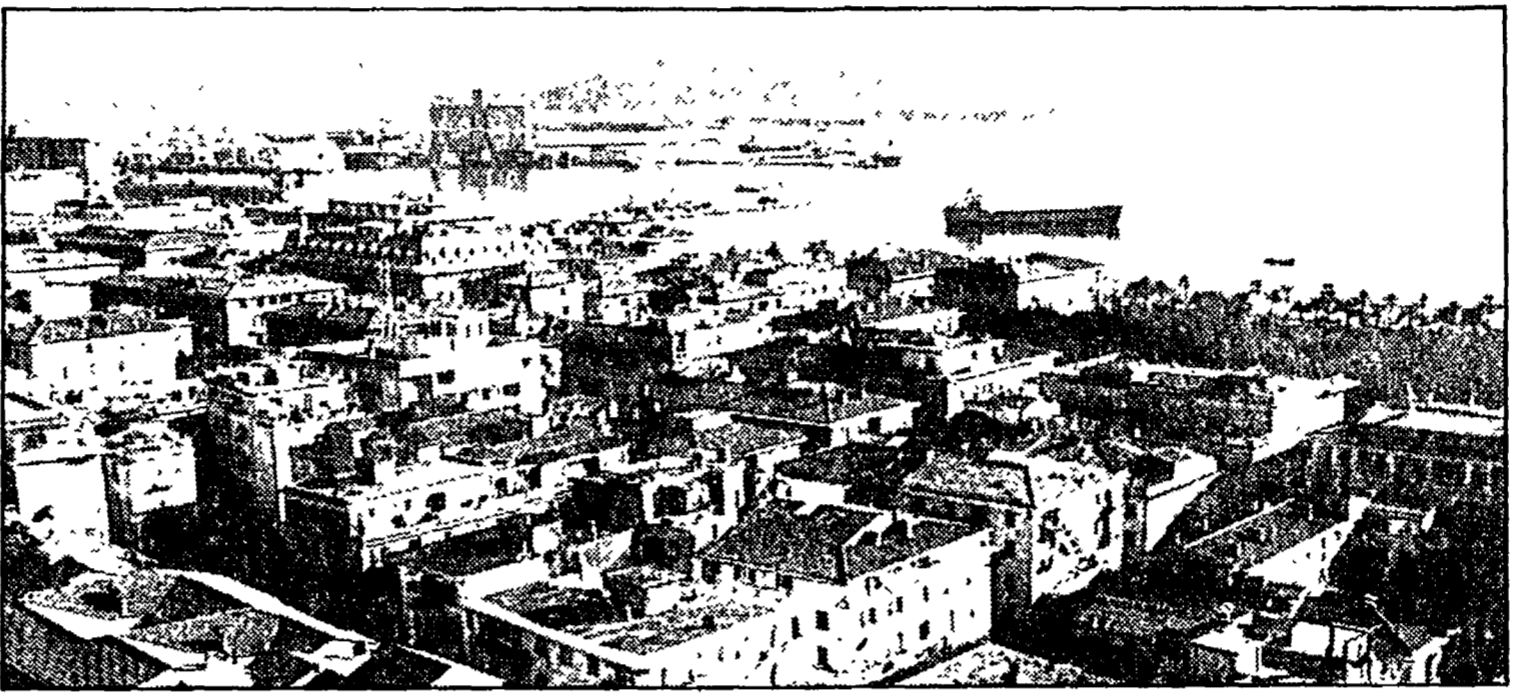
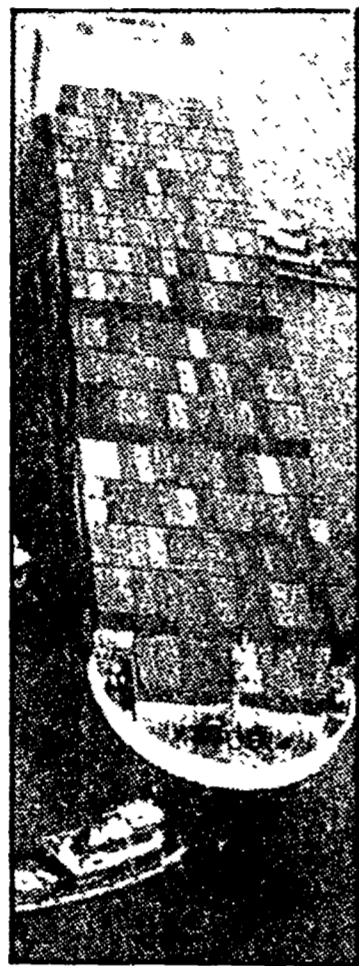
Il segnale più convincente arriva dal nuovo terminal containers, Azienda Mezzi Meccanici Contship, in avanzata costruzione, il primo in Italia capace di ricevere navi «giromondo» della IV generazione (a fianco ne proponiamo una breve scheda tecnica). Quale «filosofia» c'è sotto? Cosa significa, per La Spezia, l'ingresso nel ristretto Olimpo dello shipping mondiale? E soprattutto dove va questo porto sconosciuto sino a pochi anni fa e che oggi si candida al ruolo di nuova «gateway» per i grandi traffici? Lo chiediamo al presidente dell'Azienda Mezzi Meccanici,

Renzo Grassi Catapano, un manager di professione, che attualmente guida la società Intermarine verso la trasformazione in holding e la quotazione nel listino di Piazza Affari. «La funzione pubblica del porto — premette Grassi — consiste nel garantire i servizi necessari e la produttività di base con un elevato grado di efficienza, tale da soddisfare i bisogni nazionali. Accanto ad essa esiste uno spazio illimitato per attività imprenditoriali private. Non c'è alcuna incompatibilità tra le due funzioni, anche se mi pare che le aree di attività pubbliche e private debbano essere separate e de-

marcate. Come si concilia questa «filosofia» — domandiamo — con l'iniziativa del Terminal Contship? «La funzione pubblica ha il compito di attirare più traffico possibile, risolvendo i problemi con molto pragmatismo — risponde —. Stabilito che i traffici mondiali si baseranno su grandi linee (giromondo o simili), il Porto di La Spezia non aveva la possibilità finanziaria, e soprattutto l'organizzazione commerciale, per richiamare in modo stabile queste vitali correnti di traffico. In cambio dell'uso degli spazi portuali, la Contship investe a

prenditoriale pubblico. Cosa significherebbe tutto questo per lo scalo e la città? «È presto detto: i porti d'attracco dei grandi traffici saranno quelli di serie A, paragonabili alle stazioni ferroviarie dove si fermano i treni rapidi. Considerando i traffici «feeder» le attività indotte (ogni posto di lavoro diretto va moltiplicato per cinque) questo fenomeno trasformerà La Spezia. C'è però bisogno di una progettualità nuova, che guardi al porto come alla più grande azienda locale capace, in futuro, di mantenere tutta la città».

Entro il giugno 1987 entrerà in funzione nel porto della Spezia un nuovo terminal containers per navi giromondo della quarta generazione, capaci di trasportare anche 1000 «pezzi» con un solo carico. Le avanzate caratteristiche del progetto, redatto dall'ing. Hebeler dell'Eurokai di Amburgo, il massiccio ricorso ai sistemi telematici in tutte le fasi operative (calcolatore centrale - monitor periferici, anche sulle gru), un software eccezionalmente sofisticato — predisposto da una équipe internazionale di specialisti — porranno il terminal ai massimi livelli tecnologici mondiali. Questa nuova «piattaforma» per le unità giromondo sta assorbito da Molo Fornelli, in base a una convenzione fra Azienda dei Mezzi Meccanici e società Contship di Angelo Itavano.



Panoramica della città e del porto. A sinistra una moderna portacontainers

Intanto Bruno Musso pensa a un terminal da 400.000 «teu»

Cercasi grandi idee per l'Europa

LA SPEZIA — Bruno Musso, armatore della Tarros e «padre spirituale» del Gto (Genoa Terminal Operator), fu il primo negli anni Settanta a «tradir» Genova per trasferire navi e containers nel golfo spezzino. «Se non lo avessimo fatto, saremmo falliti — commenta oggi —. Quando Giuseppe Dagnino, l'ingegnere presidente del Consorzio autonomo del Porto di Genova (Cap), venne qui a proporre una unione dei porti liguri io gli risposi: alla Spezia lavoriamo bene, per favore ci lasci in pace».

Gli anni del pionierismo sono passati, ma lo spirito è rimasto sostanzialmente lo stesso. Anche nei segni esteriori: gli uffici spezzini della Tarros sono tuttora in una curiosa costruzione di container box, una miscelanea di razionalismo e post-moderno che assomiglia nettamente al castello popolare di una nave.

La compagnia ha in serbo grandi progetti per La Spezia. «Abbiamo allo studio un terminal per navi giromondo che potrebbe arrivare a un movimento di 400 mila containers l'anno — annuncia Musso —. Un progetto che, per la prima volta, affronta i problemi oltre il terminal stesso: uscita

veloce delle merci, collegamenti con autostrade e rete ferroviaria. Si immagina cosa provocherebbero, altrimenti, 400 mila cassoni in viaggio per la città? Ma — aggiunge subito l'armatore — siamo ancora in una fase assolutamente preliminare».

Molta cautela, dunque. Però non c'è dubbio che potrebbe profilarsi un nuovo impegno di colossali dimensioni nell'area spezzina. Una scelta cui, probabilmente, non è estraneo il recente «divorzio» tra Bruno Musso e il Gto, la società per azioni che raggruppa armatori privati, Fimare, spedizionieri e agenti marittimi genovesi. Le sue dimissioni dalla presidenza, rassegnate poco più di un mese fa, trovano origine nelle divergenze di valutazione sulla possibilità di successo del terminal genovese di Ponte Ronco, progettato da Roberto D'Alessandro, l'attuale presidente del Cap. Come è noto, il Gto ha aderito alla Spa di Ponte Ronco insieme alla Compagnia unica lavoratori portuali.

«Perché me ne sono andato? Perché ho avuto l'impressione che nessuno volesse cambiare veramente — risponde Musso —. Il piano di D'Alessandro non ha possibilità di riuscita. Mi viene in

mente la Seport, costituita nel 1969 perché diventasse un'impresa efficiente. Accumulò deficit spaventosi e fu assorbita dal Cap nel 1976 con il suo esercito di 4000 dipendenti. Genova rischia di ripetere l'esperienza di dieci anni fa. Abbiamo dimostrato che i porti alto tirrenici possono recuperare un milione di containers l'anno dal Nord Europa: ma devono compiere un salto di qualità autentico in termini di costi e di efficienza, salto di qualità che oggi non riesce proprio a vedere. Sinora abbiamo parlato di Genova — domandiamo —. Ma qui, alla Spezia come stanno le cose?»

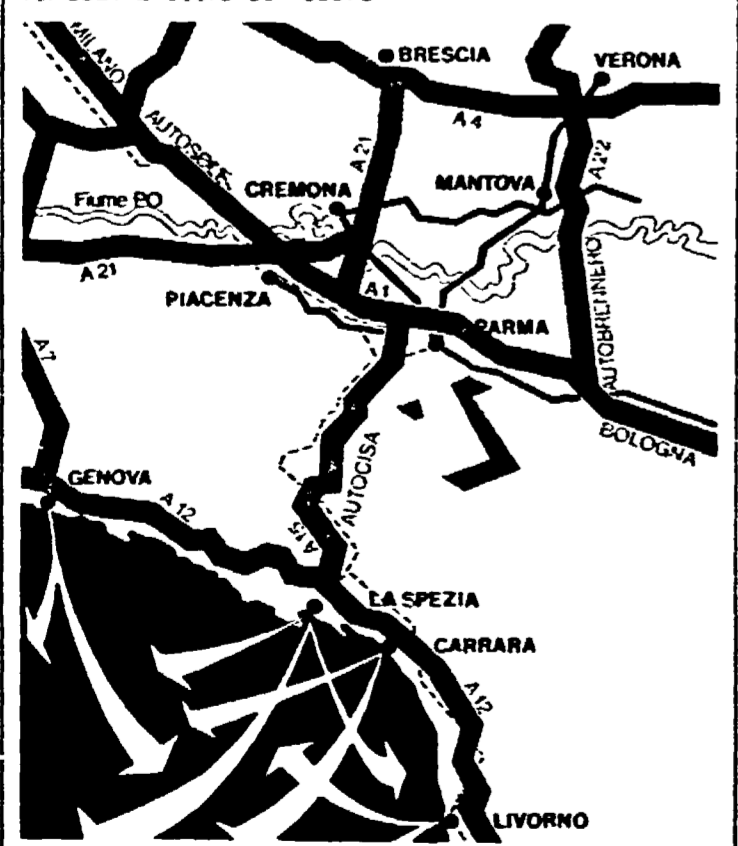
«Il terminal Contship-Ami è un'opera che va nella direzione giusta. Ma è ancora piccolo, la sua capacità ricettiva è la minima per rendere possibile lo scalo delle rotte giromondo. Inoltre la viabilità cittadina rischia di scoppiare. Il progetto che stiamo elaborando noi della Tarros ha l'ambizione di andare più avanti: vuol prospettare una soluzione globale anche rispetto ai collegamenti con la grande rete di comunicazioni. Ma soprattutto vuol dare alla Spezia quella dimensione veramente europea che ancora le manca e che potrebbe segnare una svolta storica nella vita di questa città».

Interporto di Parma

UNA STRUTTURA OPERATIVA RICONOSCIUTA DALLE FERROVIE DELLO STATO COME CENTRO INTERMODALE DI RUOLO INTERNAZIONALE PROIETTATO VERSO I PAESI DEL NORD E NORD EST EUROPA, IN ATTIVITÀ NEL 1986

Localizzazione strategica direttamente collegata con le più importanti autostrade e linee ferroviarie italiane. Terminal ferroviario aperto al traffico intercontinentale. Servizi integrati di intermodalità, doganali, doganali, terziari, amministrativi, ausiliari e collettivi. IN VENDITA AREE PER INSEDIAMENTI DI MAGAZZINI E DEPOSITI PRIVATI.

CENTRO PADANO INTERSCAMBIO MERCI S.p.A. B.go del Parmigianino, 8 43100 Parma Tel. 0521 24909/34504/33973



Da qui al Brennero ci pensa il Cepim di Parma

PARMA — Duecento ettari di attrezzature, magazzini generali per 46 mila metri quadrati coperti, piazzale containers di 60 mila mq, ampliable sino a centomila, edificio «corridor» destinato ai piccoli autotrasportatori, scalo ferroviario con ribalta, stazione di pesatura, piazzale trash-box (il tutto collegato direttamente alla rete FS), zona doganale di 118 mila metri quadrati, parcheggio Tir, tutti i servizi di assistenza e le attrezzature ausiliarie del caso, compresi banca, self-service, motel e locali di riposo. È questo il biglietto da visita del Centro Interscambio Merci (Cepim) che sta sorgendo a Fontevivo, nei pressi di Parma, esattamente al raccordo della autostrada della Cisla con l'autostrada del Sole. Vale a dire in posizione strategica per ricevere e rilanciare le merci, come un gigantesco polmone, dalla Pianura Padana verso i porti tirrenici e viceversa. Lo scalo spezzino è particolarmente interessato al Cepim: molti sostengono addirittura che si tratta del suo re-transporto naturale, verso il quale i containers possono essere «lanciati» con le «fionde» rappresentate dalla Autoisca e dalla ferrovia Pontremolese.

Certamente il porto di La Spezia è il più vicino al Cepim (circa 120 chilometri), ma il presidente della società, Giorgio Lindi, sottolinea che la grande struttura intermodale va considerata come «il retroterra di tutti i porti liguri». Anzi, Lindi sottolinea come il Cepim sia interessato ad un discorso di «sistema portuale» alto tirrenico: «Anche per questo — aggiunge — guardiamo con grande interesse alla holding proposta da Roberto D'Alessandro. La ragione è semplice: il costo dei trasporti in Italia è attualmente il più alto d'Europa. Il problema di tutti è qua-

dagnare in tempi e ridurre i costi. Noi stiamo lavorando in questa direzione: il Centro Interscambio Merci (Cepim) che sta sorgendo a Fontevivo, in modo da attribuire all'impianto una dimensione internazionale. Altri motivi di soddisfazione e di speranza vengono dall'apertura dei cantieri sulla Ferrovia Pontremolese, dove saranno investiti mille miliardi, e dal decreto — emesso nell'ottobre scorso — di riascote della ferrovia Parma-Suzzara, sulla quale non saranno necessarie grandi spese. Si farà anche la bretella autostradale di collegamento all'Autobrennero. Insomma, i problemi di collocazione territoriale e strategica sono stati risolti o avviati concretamente a soluzione. Ma il dato più nuovo è il riconoscimento del ruolo internazionale dell'interporto Cepim: la Regione Emilia ha stanziato più di cinque miliardi, la Regione Liguria si appresta ad aderire con una partecipazione della Fils, siamo dentro alle strategie del Piano Nazionale dei Trasporti, che considera la dorsale tirrenica come uno dei «corridoi primordiali» del Paese».

Insomma, il Cepim è pronto a decollare nelle migliori condizioni. Il futuro di La Spezia e dei porti liguri passa anche di lì.

Il presidente del Cepim insiste su un concetto: l'intero sistema deve «creare convenienze», ogni struttura del ciclo trasportistico deve essere «reciprocamente utile alle altre». A Fontevivo, intanto, si lavora a ritmi sostenuti: gli investimenti già effettuati ammontano a 20 miliardi. Sono pronti un piazzale containers di 30 mila metri quadrati, il primo «modulo» della dogana e dei magazzini generali. Il raccordo ferroviario con la stazione di Castelguelfo sarà operante entro pochi mesi. L'entrata in funzione del Cepim (almeno della prima parte attrezzata) è prevista nella primavera del 1987. Cioè fra appena un anno. Giusto in tempo

per integrarsi con il terminal «giromondo» in corso di realizzazione a La Spezia. Intanto il Cepim ha già cominciato la sua attività al servizio del bacino economico parmense, piazza «neca» di domanda potenziale. Ovviamente a Fontevivo si guarda molto più avanti: si guarda all'asse tirrenico, alla Pianura Padana, all'Europa. La società è a capitale misto: fra gli azionisti, un centinaio, figurano gli Enti locali di Parma, Fontevivo, Fidenza, Reggio Emilia, Ravenna, La Spezia, le Camere di Commercio di Milano, Reggio, Parma e La Spezia: presi globalmente gli Enti locali controllano il 30 per cento del capitale (spasato

da 9 a 14 miliardi), una quota analoga è in mano alle banche, sia locali sia di interesse nazionale come il Banco San Paolo e il Credito Italiano. F.a gli imprenditori la partecipazione più elevata è detenuta da Agip Petroli (20%), ma ci sono anche aziende come Parmalat, Barilla, Assitalia, la stessa Contship, consorzi artigiani e un agguerrito gruppo di cooperative. Le Ferrovie dello Stato detengono il 6 per cento del capitale, una quota limitata ma ritenuta «strategica».

«L'impegno delle Ferrovie — spiega Lindi — è notevole: l'azienda ha inserito il Cepim fra i terminali aperti al traffico intercontinentale, in modo da attribuire all'impianto una dimensione internazionale. Altri motivi di soddisfazione e di speranza vengono dall'apertura dei cantieri sulla Ferrovia Pontremolese, dove saranno investiti mille miliardi, e dal decreto — emesso nell'ottobre scorso — di riascote della ferrovia Parma-Suzzara, sulla quale non saranno necessarie grandi spese. Si farà anche la bretella autostradale di collegamento all'Autobrennero. Insomma, i problemi di collocazione territoriale e strategica sono stati risolti o avviati concretamente a soluzione. Ma il dato più nuovo è il riconoscimento del ruolo internazionale dell'interporto Cepim: la Regione Emilia ha stanziato più di cinque miliardi, la Regione Liguria si appresta ad aderire con una partecipazione della Fils, siamo dentro alle strategie del Piano Nazionale dei Trasporti, che considera la dorsale tirrenica come uno dei «corridoi primordiali» del Paese».

Insomma, il Cepim è pronto a decollare nelle migliori condizioni. Il futuro di La Spezia e dei porti liguri passa anche di lì.

dal 1935
Casa dell'Argenteria
P.zza Montana 28 - 19100 La Spezia - Tel. (0187) 33.441

C.N.A. ASSOCIAZIONE PROVINCIALE ARTIGIANI
SEDE PROVINCIALE Via Parma, 16/24 Tel. 0187/503052 - 19100 LA SPEZIA
CEDAS Centro Elaboraz. Dati Artigiani Spezia Via Parma - Tel. 503039
ALTRE SEDI SEDE NORD - Corso Cavour, 257 Tel. 38229 - La Spezia
SEDE SUD - Via Parma, 20 Tel. 503052 - La Spezia
SARZANA - Viale della Pace, 11 Tel. 621198/621726
CASTELNUOVO M. - Via Aurelia, 153 Tel. 672123
ARCOLA - Via Aurelia, 23 (Ressoro) Tel. 986217
CEPARANA - Via Garibaldi, 9 Tel. 932782
BRUGNATO - Via dei Briganti

Tutti i tipi di assistenza per le aziende artigiane in materia fiscale, sindacale, legale, nonché previdenziale e assistenziale con il proprio Patronato EPASA

organizzazione **zancolligomma**
CENTRI ASSISTENZA PNEUMATICI

SETTORI: VETTURA AUTOCARRO CARRELLO MOVIMENTO TERRA con assistenza su strada	SETTORI: VETTURA MOTO FUORISTRADA GESTIONE ENTI con assistenza su strada
---	---

Piazzale C.S.A. 56
S. STEFANO M. (SP)
Tel. (0187) 630.210

Via Cappelletto 18
LA SPEZIA
Tel. (0187) 503.530

KEROCOSMO S.P.A.
19030 CASTELNUOVO MAGRA (SP)
Via Aurelia, 67
Telefono (0187) 67.40.77 (2 linee)

CONCESSIONARIA
caldorobot
il cuore intelligente del caldo

AgipPetroli
Centro servizi Energia

- PRODOTTI PER RISCALDAMENTO
- IMPIANTI TERMOTECNICI
- GESTIONI DI CALORE
- TERMOREGOLAZIONI
- PICCOLI SERBATOI GAS PROPANO
- PULIZIE CALDAIE