



Economia marittima, il Pci lancia la sfida dell'efficienza e dello sviluppo

Cambiamo strada, scegliamo il mare

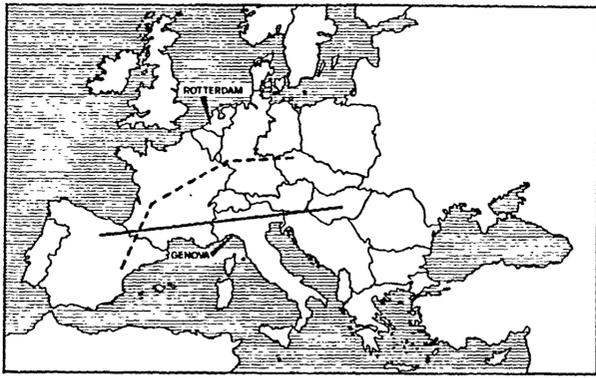
L'Alto Tirreno dichiara guerra a Rotterdam

L'asse Livorno-Savona mobilita meno di un quinto del traffico containers del Mare del Nord - Ogni anno almeno un milione di contenitori se ne va dalla Val Padana per raggiungere, via terra, gli imbarchi in Olanda - Innovazione tecnologica e aumenti di produttività - Genova cerniera di un sistema integrato?

GENOVA — Nel 1985 i porti della Liguria hanno realizzato un movimento di 14 milioni di contenitori, contro i 10 milioni del 1984. Genova, con i suoi 324.500 Teu ha segnato un mercato recuperato rispetto ai momenti più duri della sua crisi, mentre La Spezia (105mila Teu) ha conosciuto per la prima volta in dieci anni una sensibile flessione, dovuta in gran parte alla chiusura del Terminal Merzario, Savona, con appena 17.300 contenitori, ha confermato la sua vocazione di porto industriale.

dam ha movimentato 2 milioni 634mila Teu, più una volta e mezzo il traffico registrato nel Savona-Livorno Range. E se mettiamo insieme le città del Nord Range (Le Havre, Amburgo, Anversa, Rotterdam) raggiungiamo la vertiginosa cifra di 5 milioni 686mila Teu.

produttività dei due sistemi: nei porti nazionali la tariffa media per container è di 145 dollari contro i 65 del Nord Europa, mentre la velocità di carico e scarico si riduce alla metà. 520 Teu/giorno nave contro 1.000 del Nord Europa. «È come se un'auto di media cilindrata, invece di costare 12 milioni e viaggiare a 140 km orari, costasse 24 milioni e non superasse i 70 all'ora», ha commentato Mussò. Eppure è qui che il Mediterraneo gioca le sue carte di mare strategico. Genova e L'Alto Tirreno hanno due grandi problemi: recuperare quel milione di container che oggi valicano le Alpi; accreditarsi come piattaforma competitiva, sicura, affidabile per le rotte giurandone e i futuri, colossali traffici con l'Estremo Oriente. Sono gli obiettivi indicati nel maggio 1984 da Roberto D'Alessandro, con il suo arcinoto libro sul rilancio del porto di Genova.



I confini della battaglia europea

Nella cartina geografica si legge bene la gravità della sfida tra i porti italiani e quelli del Nord Europa. La linea superiore tratteggiata delimita l'equidistanza territoriale tra i due sistemi portuali, quindi è il confine geografico dei potenziali mercati di riferimento. La linea inferiore continua è invece il confine attuale dell'influenza dei porti italiani: una «trincea» che passa molto al di sotto delle Alpi e che taglia la stessa Pianura Padana. A causa delle disfunzioni operative i porti italiani hanno perso circa il 50 per cento del traffico generato dal «bacino territoriale naturale», con una perdita di oltre un milione di container. Solo una strategia nazionale di rilancio del sistema portuale-infrastrutture potrà invertire questa situazione.

La Us Line ha recentemente abbandonato Marsiglia, la Sea Land e la Evergreen — che pure operano con efficienti terminali sulla costa spagnola — potrebbero alla lunga fare altrettanto.

Intanto in Liguria si torna a discutere degli ambiti del sistema, in relazione alle scelte del piano generale dei trasporti: il progetto di holding dei porti liguri, proposto da D'Alessandro e affidato all'ammiraglio Leonardo Fontana, segna il passo per le resistenze opposte dalla Spezia, porto collocato a metà strada fra Genova e Livorno e che quindi guarda ad un bacino naturale più vasto. Infatti l'azienda Mezz Mocciani ha già optato a favore di un sistema non solo ligure, bensì dell'Alto Tirreno: appunto il famoso Salira, Savona-Livorno Range, le cui tracce cominciano a rinverire in qualche lettera internazionale di carico. Il tutto suddiviso in due sottosistemi: il Genova-Savona e il Livorno-Marina di Carrara-La Spezia, tanto per non scontentare nessuno. Potrebbe essere questa — perché no? — la dimensione sulla quale si giocherà la scommessa del Mediterraneo (geografia dei grandi traffici mondiali); anche se Genova manterrà — salvo la disgraziata eventualità di un disastroso fallimento — un ruolo strategico per l'intero settore marittimo-portuale italiano.

Ma non basta agire sulla leva portuale: i modelli gestionali più traumatici (sempre che siano ammissibili) e le tecnologie più avanzate finiranno per naufragare se non si realizzerà un efficiente sistema di strade e ferrovie, e se non nascerà una nuova figura di operatore capace di occuparsi delle merci «door to door», cioè dal luogo di partenza alla destinazione finale, e non solamente da porto a porto come avviene oggi.

Flotta, cantieri, porti, cabotaggio

Storia di una politica che il governo non ha mai avuto

A colloquio con Lucio Libertini e Lovrano Bisso - Lo Stato italiano spende male in settori trascurati - Gli obiettivi del recupero dei traffici, dell'ammodernamento e dell'integrazione dei servizi - Nuovi attacchi ingiustificati al ruolo delle compagnie portuali

Cambiamo strada, scegliamo il mare. Potrebbe essere forse questo lo slogan riassuntivo del complesso di elaborazioni e di proposte che i comunisti vogliono sottoporre al dibattito economico e politico del paese per rilanciare l'economia marittima. Sembra un paradosso, ma nella già inadeguata politica economica sviluppata dai governi — incluso l'ultimo — di un paese tutto sul mare, i problemi dei porti, della flotta, dei cantieri, delle infrastrutture e dei necessari raccordi con le ferrovie e il trasporto su gomma, sono stati tra quelli poco e peggio affrontati.

La sfida che lancia il Pci è insieme per l'efficienza e lo sviluppo di questi settori. Ne abbiamo parlato col senatore Lucio Libertini, responsabile della commissione trasporti del Pci, e con il senatore Lovrano Bisso, che si occupa degli aspetti settoriali (flotta, cantieri, porti).

«CANTIERI — Il rilancio della flotta è connesso ad una politica di qualificazione e risanamento della cantieristica nazionale. È il quadro internazionale di questo settore — dice sempre Bisso — non si tratta di pensare ad uno sviluppo, ma almeno al mantenimento delle attuali potenzialità produttive. Anche qui bisogna operare nel senso della qualità. La concorrenza dei paesi con costi minori della manodopera si vince infatti sul terreno della tecnologia, della strategia di penetrazione commerciale e della buona assistenza al cliente» armatore, anche sul piano della manutenzione della nave. La cantieristica pubblica italiana — secondo il Pci — conserva rilevanti potenzialità professionali. «Bisogna andare» osserva Bisso — all'autonomia e a una più coraggiosa politica di decentramento aziendale

«PORTI — Gli investimenti per i porti vanno ricondotti ad una logica di specializzazione degli scali, invertendo la pratica di finanziamenti indifferenziati a pioggia. È necessario, tra l'altro, una legge per la classificazione dei porti (che stabilisca cioè le funzioni e vocazioni) in un contesto di programmazione, obiettivo per cui i sindacati si battono da una decina d'anni. «Nei porti — dice Libertini — devono fare fino in fondo la loro parte tutti i soggetti: gli enti di gestione, gli utenti privati e le compagnie portuali. Noi comunisti siamo da tempo impegnati, anche nel confronto con i lavoratori portuali, per la trasformazione delle compagnie portuali in società di gestione portuale. Risultati importanti sono stati ottenuti, per esempio, a Genova

Movimento prodotti petroliferi 1985

NAVI INTERNAZIONALI		
	Navi	Merci (ton.)
Arrivi		
Italia.....	958	21.345.497
Estere.....	2.644	95.843.852
Totale.....	3.602	117.189.349
Partenze		
Italia.....	901	1.443.307
Estere.....	2.677	7.975.728
Totale.....	3.578	9.419.035
Totale.....	7.180	126.608.384
CABOTAGGIO INTERNO		
	Navi	Merci (ton.)
Arrivi		
Italia.....	11.663	28.593.671
Estere.....	3	23.142
Totale.....	11.666	28.616.813
Partenze		
Italia.....	11.666	28.667.395
Estere.....	4	24.331
Totale.....	11.670	28.691.726
Totale.....	23.336	57.308.539

Movimento merci e passeggeri via nave 1985

NAVI INTERNAZIONALI			
	Navi	Merci (ton.)	Passeggeri
Arrivi			
Italia.....	8.051	44.844.222	430.960
Estere.....	25.594	151.348.045	1.041.904
Totale.....	33.645	198.232.267	1.472.864
Partenze			
Italia.....	7.848	6.443.487	442.038
Estere.....	25.487	28.724.487	1.048.465
Totale.....	33.335	35.167.974	1.490.523
Totale.....	66.980	231.400.241	2.963.387
CABOTAGGIO INTERNO			
	Navi	Merci (ton.)	Passeggeri
Arrivi			
Italia.....	213.705	53.013.000	16.783.000
Estere.....	421	33.328	119.001
Totale.....	214.126	53.046.328	16.902.001
Partenze			
Italia.....	213.755	53.090.395	16.807.496
Estere.....	415	34.069	122.257
Totale.....	214.170	53.124.464	16.929.753
Totale.....	428.296	106.170.792	23.831.754

«e a Livorno. Per questo ci opponiamo tanto più fermamente a quanti strappano la politica di governo di una politica di programmazione per i porti sta creando questi problemi. «Non si tratta di richieste campate in aria o campanilistiche», afferma il Pci, «ma di esigenze del traffico, come ha riconosciuto tre anni fa lo stesso nucleo di valutazione del ministero dei Lavori pubblici, che aveva indicato il nostro scalo, come l'unico porto in cui era possibile con investimenti contenuti ed in tempi brevi di fare risposate a queste esigenze del traffico internazionale. Gli unici stanziamenti che però finora sono arrivati sono i 70 miliardi per la costruzione della Darsena Toscana, che resta incompiuta in quanto lo scorso anno e quest'anno siamo rimasti esclusi dal Fondo Fio. L'assenza da parte del governo di una politica di programmazione per i porti sta creando questi problemi. Diventa impossibile reggere la concorrenza con gli scali dell'Europa del nord se non si creano le condizioni per migliorare i collegamenti. Bisogna quindi che anche da parte del governo si facciano delle scelte selettive sui porti italiani non arretrate e visioni puramente di campo».

Livorno sta lavorando anche per la creazione di un centro intermodale, che diventi il punto di afflusso e di smistamento di tutte le merci in arrivo ed in partenza, dotato di tutti i servizi necessari per espletare nel tempo e nei modi più celeri tutte le operazioni d'imbarco e di sbarco. È già stata individuata l'area, è già stata costituita una società in cui sono presenti anche gli enti locali, ma ancora l'operazione stenta a decollare.

«Anche a Livorno — continua il console Piccini — c'è il «partito del perditempo». Si è deciso in quale area sovrana espandersi il porto, ci sono i finanziamenti per adeguare i collegamenti alle esigenze dei traffici, si è costituita la società per il centro intermodale, ma da parte di alcune forze cittadine si tende a rimettere sempre tutto in discussione, e questo atteggiamento dà adito al governo per rinviare l'inizio dei lavori. Corriamo il rischio di perdere il treno».

VENEZIA

Un balletto di poltrone tutte quante lottizzate

Dalla nostra redazione
VENEZIA — Un ammiraglio, un farmacista, un ex sindaco, finalmente un manager: la genealogia più recente dei provveditori al porto di Venezia, per quanto possa apparire articolata, sta tutta racchiusa nell'arco degli ultimissimi anni. Tempi durissimi per il porto e per i suoi lavoratori. Mentre il numero degli addetti scendeva, il turn-over nella stanza del presidente si accendeva come mai era accaduto e i traffici, per motivi congiunturali, strutturali e infrastrutturali, subivano choc paurosi.

uscire da questa direttrice suicida. Fin qui hanno «decapitato» due provveditori democristiani: il farmacista Pilla e l'ex sindaco Longo che, seppure con caratteristiche diverse, avevano iniziato a muoversi con piglio razionale. Tanto è vero che il ricordo storico in base al quale si è decisa l'unificazione del «ciclo di banchina» (trasferendo tutta la movimentazione nelle mani della Compagnia e trattenendo presso l'ente la gestione politico-amministrativa della «macchina») è stato stipulato proprio dal quel Pilla che pochi mesi dopo è stato costretto dai suoi a gettare la spugna.

Livorno — Da qualunque parte ti giri scorgi una pila di container. Ogni spazio utile è stato occupato da queste «scatolette di ferro». Lo sviluppo dei traffici marittimi, che rappresentano una grande ricchezza per la città e per il suo interland, rischia di soffocarsi.

LIVORNO

«Potenziamolo, ecco uno scalo che non è in deficit»

Dal nostro inviato
LIVORNO — Da qualunque parte ti giri scorgi una pila di container. Ogni spazio utile è stato occupato da queste «scatolette di ferro». Lo sviluppo dei traffici marittimi, che rappresentano una grande ricchezza per la città e per il suo interland, rischia di soffocarsi.

«L'unico scalo di accesso a Livorno resta la «stragica» Aurelia. Da anni si parla di un suo raddoppio, che è stato avviato, ma ancora non è stato portato a compimento. La Firenze-porto è realizzata solo in parte, mentre la Livorno-Civitavecchia è stata finanziata, ma ancora siamo lontani dalla sua realizzazione.

Venerdì e sabato a Venezia convegno del Pci

ROMA — Venerdì e sabato prossimi si terrà a Venezia la seconda conferenza nazionale del Pci sull'economia marittima. Sono stati invitati tre ministri: Degan (Marina mercantile), De Michelis (Lavori Pubblici) e il presidente della Commissione della Camera, Spagno, armatori, spedizionieri, F.lli Assolatori, Ferrovie dello Stato, Confetra, le Compagnie dei lavoratori portuali, i consigli di fabbrica delle aziende del settore navalemeccanico, le confederazioni sindacali e le organizzazioni di categoria. I lavori (si svolgeranno al Goldeni) saranno introdotti da una relazione di Lucio Libertini, responsabile della commissione Trasporti del Pci. Presiederà il sen. Lovrano Bisso, dell'8ª commissione della Camera. Sono previsti interventi di Luciano Lama, della direzione del Pci e di Sergio Inzaghi, segretario nazionale della Fiat Cgil.