

A colloquio con il presidente di Assointerporti Padrin La situazione italiana: strutture e investimenti

■ L'Assointerporti, il consorzio che raggruppa i principali interporti del Paese, si è costituito nel 1988 ed affianca il ministero dei Trasporti nella gestione dei finanziamenti previsti dalla legge 240. A capo è Leonardo Padrin, trentatré anni il più giovane fra tutti i presidenti di interporti. Democristiano, ha una laurea in Scienze politiche conseguita all'Università di Padova, dirige l'interporto della città patavina, al quale spetta assieme a quelli di Bologna e di Verona la primogenitura del Consorzio.

Un supplemento riflessivo da parte dello Stato? Se così fosse sarebbe il benvenuto, ammette senza tante reticenze Padrin, convinto assertore di una linea politica che assuma la prudenza come primo comandamento nella costruzione di nuovi interporti. Lui, dice di aver parlato chiaro agli onorevoli della Camera e di aver fatto i nomi delle lobbies che sciamano attorno agli interporti in forza di un business male interpretato. L'interporto, precisa, va inteso come strumento d'uso, non come aumento di ricchezza del territorio. E in caduta libera Padrin sgrana le cifre delle consorelle europee: la Germania ha 17 interporti, la Francia 20, la Gran Bretagna 10 per l'Italia ne sono previsti 39.

programazione economica dei trasporti) in materia di porti che allungano solamente la già lunga serie di equivoci. In altri termini che si dica di quanti porti ha necessità il Paese, quali valorizzare e quali chiudere.

Intervista a Trapani, segretario nazionale Fita Interporti: sì alla legge ma la categoria è poco coinvolta

■ Gli autotrasportatori si dicono d'accordo a metà. Il taglio positivo è riferito agli intenti più generali della legge sugli interporti. Il pollice verso va invece all'indirizzo di una presunta marginalizzazione di cui sarebbe vittima la categoria nelle società di gestione degli interporti.

La categoria, la sua dispersione in migliaia di aziende non è comunque un biglietto da visita invitante in un quadro di scelte finanziarie...

Ma all'orizzonte si profila una secca cura dimagrante della categoria che non renderà il sindacato certo molto popolare tra gli stessi iscritti.

di ad un massimo del 97 per cento per i treni di qualità. Nuovi obiettivi. Secondo uno studio recente le Fs incontreranno difficoltà a sviluppare autonomamente l'offerta in alcuni segmenti di mercato ed in alcune aree di business.

Ferrovie dello Stato: cinque anni di impegno forte per il trasporto merci

■ Sul trasporto merci le Ferrovie dello Stato sono impegnate in un intenso sforzo di programmazione per i prossimi cinque anni. Il 1992 è consociato con l'avvio del progetto che ha tra i suoi obiettivi prioritari il pareggio del conto economico con un incremento del ricavo per unità prodotta che recuperi almeno l'inflazione reale (non quella programmatica) e con una riduzione dei costi di esercizio e di gestione commerciale del 20 per cento.

di ad un massimo del 97 per cento per i treni di qualità. Nuovi obiettivi. Secondo uno studio recente le Fs incontreranno difficoltà a sviluppare autonomamente l'offerta in alcuni segmenti di mercato ed in alcune aree di business.

Riserva di capacità dell'attuale offerta ordinaria Le Fs hanno nella loro offerta ordinaria una capacità residua di trasporto a disposizione della clientela

DIRETRICE	Tonn./giorno offerte	% di offerta ancora disponibile	
		Nord/sud	Sud/Nord
1) CHIASSO-NAPOLI	39.000	18%	10%
2) TORINO-ROMA	37.500	14%	23%
3) MODANE-VILLA OPICINA	42.000	21%	14%
4) BOLOGNA-LECCE	18.000	19%	40%
5) NAPOLI-PALERMO	22.500	22%	30%

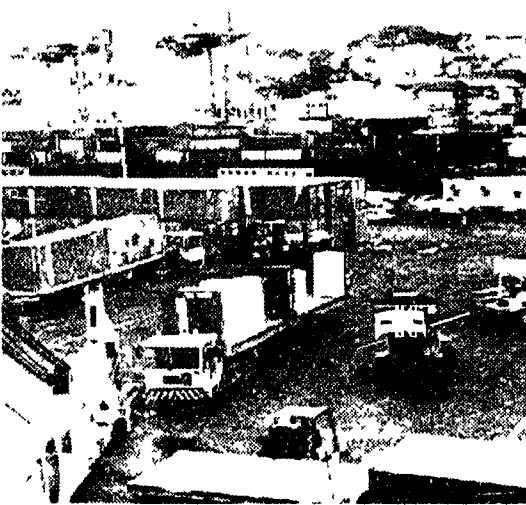
A colloquio con il direttore Belletti Maritalia: sviluppo costante ma si teme la privatizzazione Sapir

Le navi di «Maritalia» toccano i porti del Mediterraneo, del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano. Sei linee, tredici paesi serviti dall'agenzia marittima e di spedizioni internazionali con sede a Ravenna, che sta ora progettando di varcare anche Suez e Gibilterra. Intervista col fondatore-direttore Giovanni Belletti, che si sofferma sul nodo della «Sapir».

chiediamo che anche in futuro scorra avanti la riforma gestionale dei porti e se di pari passo avanza il processo di privatizzazione dei grossi enti statali la Sapir spartirebbe la maggioranza del suo capitale nelle mani degli enti pubblici della Sapir oggi fanno parte Comune, Provincia, Camera di commercio, Eni e stanno entrando come azionisti anche la Regione e le Fs. Se viceversa ciò non avvenisse lo spazio operativo della nostra azienda come delle altre cinquantina che aderiscono all'Associazione si ridurrebbe ulteriormente perché avrebbero il meglio i gruppi privati più forti. Da soli questi gruppi controllano già oggi il 60-70 per cento delle banchine del porto. Per quanto riguarda la non privatizzazione del lavoro la nostra proposta è di costituire una società di gestione fra la Sapir che dispone delle banchine, delle gru e dei magazzini, la nostra categoria di agenti marittimi e spedizionieri che dispone delle merci e la compagnia portuale che ha tutta l'esperienza necessaria per organizzare sbarchi ed imbarchi. Si creerebbe così una sinergia fra le tre fonti principali che possono garantire lo sviluppo della Sapir e contemporaneamente delle piccole e medie aziende che operano sul porto.

Per rispondere alla prima domanda è necessaria una premessa che è anche una considerazione mi sembra che ci sia in generale molta preoccupazione per le capacità concorrenziali dell'Italia con l'estero. Detto questo come «Maritalia» non ci chiamiamo comunque pessimisti. Contiamo sulle linee di containers che abbiamo sviluppato in questi anni e sul piano di sviluppo che prevede l'apertura con l'anno entrante di nuove destinazioni in particolare per il Mar Rosso, il Golfo Persico e l'Estremo Oriente. Per quanto riguarda il mercato con l'ex Unione Sovietica abbiamo registrato globalmente un aumento del 10 per cento di traffico e soprattutto dell'impiantistica che negli ultimi due anni è calata del 20 per cento. Le singole repubbliche che d'ora in poi vanno considerate nella loro diversità dovranno procedere alla loro riorganizzazione interna. Ciò significa che le nostre prospettive di una ripresa del traffico commerciale con loro non sono a breve termine, anche se potrebbe esserci una sensibile ripresa nel '93 grazie alle linee e ai crediti finanziati dal governo italiano per circa mille miliardi di cui 750 per la Russia e 250 fra Ucraina e Bielorussia.

Per finire quali sono le vostre prospettive per il '93? F, in particolare, come vanno i rapporti come



Le tappe legislative del piano quinquennale degli interporti di primo e secondo livello

■ Queste le tappe che hanno condotto all'approvazione del piano quinquennale degli interporti. L'intera discussione nel Parlamento è stata conclusa il 15 marzo 1992. La legge n. 245 del 15 giugno 1984 prevedeva l'elaborazione di un piano generale dei trasporti e in particolare l'art. 2 della sopradetta legge istituiva un apposito Comitato interministeriale (C.I.T.). Il piano generale dei trasporti è stato approvato con decreto del presidente del Consiglio il 10 aprile 1986. Il 11 marzo 1988 viene approvata a sua volta la legge n. 67 che prevede interventi per la realizzazione di impianti fissi, scivoli e attività di interporto.

Intervista al direttore Montella SAFAT: servizi efficienti ad un mercato in crescita

■ NAPOLI. A dieci minuti dalla stazione centrale, il Centro direzionale Isola G. Al 14° piano si trova la Safat, consorzio di imprese e logistiche di trasporti. Un gruppo di cento tra piccole e medie imprese che ha conquistato nel sud della nostra penisola il posto di rilievo nel sistema dei trasporti. 70 mila mq di depositi, 90 autotreni, 120 automezzi adibiti alla distribuzione delle merci più di 400 addetti. Un piccolo colosso che fattura 30 miliardi l'anno e le cui prospettive economiche sono tutte ottimistiche. Alla testa della società il dott. Giovanni Battista Montella, ex sindacalista della Fiat Cgil e noto arbitro internazionale di pallacanestro.

Un passaggio che vi obbliga a sfruttare il trasporto su rotaia.

È stata un'operazione fortunata, decisamente vincente. La Merloni aveva deciso in un piano complessivo di ristrutturazione aziendale di creare a propria gestione un magazzino. Si era così aperta a una vertenza con i Merloni e i lavoratori che chiedevano garanzie per il posto di lavoro. Gli stessi lavoratori avevano proposto la formazione di una cooperativa che gestisse l'attività. Proposta non accettata dall'azienda. In questo contesto si sono interrotti non rilevando la gestione del magazzino e contemporaneamente assicurando il mantenimento di tutti i posti di lavoro.

Sti come «Maritalia» che come Associazione degli agenti

Non lo è. E lo spiega. Non