

# Un porto "cerniera" tra CEE e Medio Oriente

*Il porto di Monfalcone in un sistema integrato dei trasporti*

*di Osvaldo Ferrari*

## **Il ruolo propulsivo dei trasporti**

È indubbio che oggi più che mai si sente, non solo in Italia, il senso della crisi, sia pure in misura diversa a seconda dei comparti. Ma è anche vero che in questo clima si scorge che il sistema dei trasporti sta vivendo una fase di profonda trasformazione, certamente positiva, con le innovazioni ed il progresso tecnico che operano congiuntamente alle esigenze di rinnovamento e adeguamento degli assetti istituzionali e regolamentativi.

Si tende anzitutto rafforzare e per tanti aspetti recuperare la funzione del nostro Paese, non tanto e non solo come via di traffico tra l'Europa e il Terzo Mondo, ma anche, e soprattutto, come piattaforma di trasformazione industriale inserita nel medesimo contesto.

È proprio in questo quadro che il ruolo della portualità italiana può assumere un crescente rilievo ai fini sia dei rapporti economici internazionali e dei trasporti collegati, sia dello sviluppo dell'economia industriale del Paese e ciò anche a causa della crescente integrazione delle diverse economie nazionali. Tutto questo perché i porti trasformandosi in meccanismi economici di grande rilievo, oltre a facilitare i traffici commerciali di trasporti in genere, potranno suscitare fenomeni moltiplicatori e diffusori di iniziative e processi produttivi determinando una incidenza nuova delle fasce costiere anche verso vasti retroterra.

## **Lo sviluppo del traffico di cabotaggio**

Evidente pertanto anche la necessità di sollecitare un oculato potenziamento di flotte specializzate, un incremento di utilizzazione di naviglio nazionale tale da consentire una variazione, in senso favorevole, della bilancia dei noli, assicurando anche l'auspicata ripresa della nostra industria cantieristica.

Una notevole importanza riveste poi, per un ulteriore impulso economico dei trasporti nazionali, uno sviluppo del traffico di



**Una  
programmazione  
in ambito CEE**

cabotaggio, inteso non come alternativo, ma come complementare degli altri modi di trasporto, anche per una maggiore valorizzazione e come strumento di più incisiva penetrazione del prodotto meridionale nel centro Europa.

In questo quadro generale della funzione portuale è evidente la necessità di considerare che la via più rapida e diretta tra l'Europa comunitaria e il Mediterraneo Orientale, l'Estremo Oriente e i Paesi d'oltre Suez, passa attraverso il nostro territorio che svolge l'importante funzione di cerniera terra-mare. A nessuno pertanto potrà sfuggire la particolare attenzione che dobbiamo riservare ai problemi dei trasporti e al nostro sistema portuale come strumenti fondamentali per una reale integrazione europea in stretta connessione con il rilancio della nostra economia. Tutto ciò chiama in causa, per quanto ci riguarda da vicino, il potenziamento e il ruolo dei porti di Trieste e di Monfalcone teso a stimolare ordinatamente le attività indotte, in stretta connessione con la rete ferroviaria e stradale, sia pure con le lacune oggi esistenti nella viabilità normale e minore.

L'inclusione dell'Adriatico settentrionale nel processo di unificazione europea, approvata dallo stesso Parlamento Europeo, attraverso l'utilizzazione dei porti di Trieste e Monfalcone, rafforza e riafferma il ruolo crescente che è chiamata a svolgere la nostra rete di trasporto, in particolare con l'ingresso della Gre-



**Le tendenze  
alla  
specializzazione**

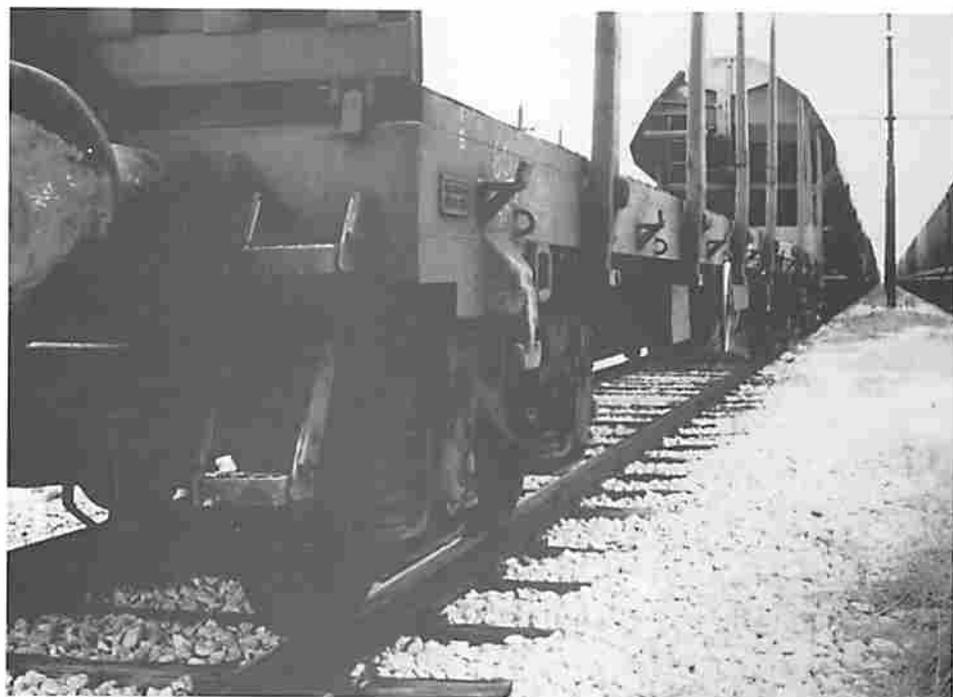
**Una visione  
d'insieme  
per uno sviluppo  
complessivo**

cia nella CEE e il progressivo ampliamento della Comunità verso il Mediterraneo e gli accordi della stessa CEE con la Jugoslavia.

È evidente che anche Portorosega in questo quadro generale dovrà corrispondere a nuove esigenze e quindi il suo potenziamento, la sua qualificazione, il suo miglioramento tecnologico dovrà collocarsi a livello comunitario.

Le tendenze sempre più manifeste alla specializzazione sono da stimolare e promuovere, da un punto di vista unitario in una visione globale d'insieme anche in rapporto alle scelte da farsi circa la destinazione degli investimenti (regionali, nazionali e comunitari) secondo problemi di priorità e di concentrazione. In questo contesto va salvaguardata la specificità del ruolo che compete al porto di Monfalcone assicurando ad esso i mezzi necessari per sviluppare le più ampie articolazioni operative nell'ambito di una sufficiente e garantita autonomia, programmandone lo sviluppo coordinato in base alla realtà economica e di quelle che sono le loro obiettive potenzialità.

Problemi da affrontare a livello regionale senza prevaricazioni da una parte e complessi di sudditanza dall'altra, con realismo e coraggio: soprattutto con la lungimiranza di chi non teme di guardare lontano e in avanti, pur tenendo presente, per superarli, gli egoismi e gli interessi particolari, le difficoltà e le con-



Vagoni merci delle Ferrovie dello Stato in sosta a Ronchi dei Legionari Nord (gennaio 1985).

tradizioni insite nella realtà stessa della portualità italiana derivante da una prolungata mancanza di programmazione.

E proprio in questa visione d'assieme che si richiede, dall'altra parte della "cerniera", una idonea ed efficiente rete di comunicazioni terrestri al fine di ridurre i tempi di percorrenza tra i porti regionali e il Centro Europa.

Quindi l'autostrada Udine-Coccau, il traforo di Monte Croce Carnico, la ferrovia Pontebbana, lo scalo di Cervignano, la viabilità carsica, l'utilizzo ottimale degli autoporti di S. Andrea e Ferneti, sono elementi indispensabili di un sistema da realizzare, da migliorare e da potenziare nel contesto generale dei trasporti.

#### **Il nodo del trasporto ferroviario**

Non possiamo inoltre trascurare la necessità di realizzare accorciamenti di distanze con rettifiche sulle tratte già esistenti e di approfondire lo studio relativo ad eventuali nuovi tracciati ferroviari, (la Pontebbana ha ormai superato il secolo di vita) come, per esempio quello presentato a Roma alla "Conferenza Nazionale dei Trasporti" per una via rapida Trieste-Monaco, utilizzando l'esistente tracciato fino a Villa Santina per continuare, analogamente a quello autostradale, attraverso il traforo di Monte Croce Carnico verso Oberdrauberg, Lienz, Matrei, Mittersill, pervenendo ad uno sviluppo totale di soli 361 Km. di cui circa 204 già esistenti, riducendo la distanza Trieste-



### **I collegamenti con Portorosega**

Monaco in ferrovia di ben 156 Km.

Ma proprio valutando questi grossi problemi di ordine programmatico, oltre che tecnico-finanziario, non si può non rimanere perplessi e sfiduciati di fronte ai ritardi nella realizzazione del raccordo ferroviario Redipuglia-Cormons, del completo ripristino del doppio binario sulla Trieste-Udine, del nodo ferroviario di Gorizia e del raccordo di specifico interesse portuale e industriale a Monfalcone.

Oltre a questa realtà, è certamente utile ricordare l'esigenza di agevolare il rapido scorrimento viario nell'immediato retroterra di Portorosega, previsto dal Piano Urbanistico Regionale (P.U.R.), sia per il collegamento tra l'autostrada e l'aeroporto, sia per il miglioramento del tracciato verso l'aeroporto di S. Andrea, e il nodo ferroviario di Gorizia, (Statale 55).

In questo quadro di particolare attenzione alle esigenze di integrazione e di collegamento tra i vari modi di trasporto, non si può sottacere quello aereo. Infatti l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, se convenientemente valorizzato, potrebbe divenire un elemento insostituibile del sistema alla cui integrazione con gli altri modi di trasporto sarebbe chiamato a partecipare.

Sono tutte "tessere" di uno stesso mosaico che, sia pure di diversa importanza e difficoltà realizzatrice, vanno collocate a livello regionale ognuna al proprio posto in un quadro d'insieme

**Coordinare e unificare gli sforzi per abbassare i costi**

di un sistema terra-mare-aria che il "Piano regionale integrato dei Trasporti e delle vie di comunicazione" dovrà esaltare.

Nella consapevolezza che proprio i trasporti e le vie di comunicazione influenzano in modo determinante l'economia della società del nostro tempo, dobbiamo porre fine alla mancanza di una visione complessiva e unitaria che ha manifestato inadeguatezze e insufficienze allarmanti in un sistema di trasporto terrestre, marittimo, portuale ed aereo, a basso livello di produttività e di efficienza, che grava con i suoi limiti sulla collettività con costi sempre più elevati.

Ecco perché nella complessità del momento economico dobbiamo unificare gli sforzi, evitando di comportarci come disorganiche individualità, quasi fosse possibile perseguire ciascuno il proprio scopo senza armonizzarlo con quello degli altri.

È auspicabile, pertanto, una collaborazione e integrazione di sforzi, concentrazione e fusione di mezzi e pianificazione che tengano conto di tutti i complicati e complessi aspetti di meccaniche e dinamiche in continua evoluzione, ma che, nel contempo, si sviluppino nella piena compatibilità con le realtà viciniori, destinate a trarre dal sistema grandi benefici. Se ciò sarà da tutti compreso, con il rapido accantonamento di posizioni individualistiche e settoriali, di convinzioni, di comportamenti e metodi arcaici, sarà possibile una ripresa economica del Friuli-Venezia Giulia, pronta e sicura.

## **UNA PROTESTA DELL'USPI PER LE MANCATE PROVVIDENZE ALLA STAMPA PERIODICA**

Il Consiglio Nazionale dell'Unione Stampa Periodica Italiana riunitosi a Roma il 22 ottobre 1984, preso atto dello stato di applicazione della legge 5.8.81 n° 416 con particolare riferimento alle provvidenze ivi previste per la stampa periodica ne denuncia il grave ritardo ed i conseguenti rilevanti danni subiti dagli editori. Rilevato che le asperità del testo legislativo — ripetutamente evidenziate anche dal Garante dell'attuazione della legge per l'editoria insieme con l'urgenza di modifiche e di integrazioni — non bastano a giustificare le sostanziali forti inadempienze sin qui riscontrate nelle strutture preposte a concretare le previste provvidenze, manifesta la sua profonda indignazione per l'insostenibile disagio procurato agli operatori e agli utenti della editoria di periodici. Constatato come la carente, parziale, e stentata applicazione delle provvidenze ad oltre tre anni dalla emanazione della legge vanifica aspettative legittimate dalla legge medesima, e sostanzialmente elude gli intendimenti programmatici del legislatore, protesta vibratamente a nome delle quattromila testate associate all'USPI e di quante altre subiscono le conseguenze di una inammissibile insufficienza strutturale, e dà mandato agli organi dell'USPI di farsene interpreti presso il Parlamento, il Governo ed il Garante, motivando analiticamente, se del caso, le fondate ragioni della loro allarmata preoccupazione.

Il Consiglio Nazionale dell'USPI impegna inoltre tutte le testate associate ed i loro editori ad una mobilitazione totale, da attuarsi anche mediante una adeguata campagna di stampa mirante ad informare compiutamente la pubblica opinione sul reale stato delle cose, per esigere la corretta, integrale, e puntuale applicazione della legge a tutela dei comuni interessi.