

Citi vuole fare un esercizio per saggiare il grado di consapevolezza dei gruppi dirigenti (in senso politico) può fare un confronto fra le questioni illustrate in questo supplemento ed il pur dettagliato, per certi aspetti nuovo, Piano triennale del ministro del Bilancio. Si vedrà che quell'abbondanza di potenziali economici (risorse) di cui qui si parla, documentati e non immaginari, non trovano riscontro nelle previsioni di iniziativa e di investimento.

Siamo davanti ad una carenza non solo di governo ma anche di gruppi imprenditoriali. L'economia marittima è, come l'agricoltura, una cenerentola storica dell'apparato economico italiano. Beninteso, quando ci sono state rendite da sfruttare (una volta le commesse navali belliche; altra volta le costruzioni civili e le linee marittime sovvenzionate largamente) non sono mancati gli imprenditori. Mancano regolarmente al compito di innovare, creare le condizioni per utilizzare le risorse potenziali, si tratti dei cantieri di costruzione o della gestione delle stesse potenzialità naturali del mare.

Quando parliamo di risorse economiche ci riferiamo, naturalmente, sia a disponibilità fisiche che a potenzialità tecniche. Dal punto di vista fisico le acque territoriali rappresentano per l'Italia una estensione importantissima del suo territorio. L'unico settore in cui questa esten-

Risorse abbondanti scarsa imprenditorialità

C'è una sproporzione, di vecchia data, fra le possibilità offerte dalla posizione geografica dell'Italia e la sua « economia marittima » Lo sviluppo scientifico e tecnico tende a riprodurla in dimensioni ancora più grandi

zione sembra sia stata apprezzata, almeno in parte, è quello della ricerca di gas e petrolio. Ci sono ritardi anche nell'esplorazione mineraria dei fondali ma già oggi dai fondali dell'Adriatico, Jonio, Canale di Sicilia viene un notevole apporto di risorse all'economia italiana.

Ma anche per le ricerche petrolifere — e ciò vale di più per altri tipi di risorse — il discorso sulle entità fisiche (area, riserve probabili) è meno se non si collega a quello tecnico-economico. Lavorando nel fuoricosta italiana ci si possono acquisire le conoscenze, sviluppare una tec-

nologia, formare degli uomini. Produrre cioè proprio quelle risorse di cui sono scarsi tutti gli altri paesi in via di sviluppo e quelli che si affacciano sulla sponda Sudorientale del Mediterraneo in particolare. L'Italia, paese a medio sviluppo industriale, ha il dovere di prendere il suo posto nella divisione internazionale del lavoro prima ancora che nella spartizione delle aree da prendere in concessione alla ricerca di risorse fisiche il cui sfruttamento economico sarà sempre condizionato da fattori politici, tecnici ed economici.

Abbiamo sempre ritenuto possibile far uscire l'economia marittima dallo stato di cenerentola, facendone un settore traente, con ritmi e qualità di sviluppo più elevati di altri settori, per ragioni obiettive. Non solo perché la polemica e la lotta possono pur far breccia nei gruppi dirigenti ma anche per le caratteristiche delle forze imprenditoriali che operano in quest'area. Si tratta di aziende pubbliche, a partecipazione statale, talvolta anche autogestite dagli stessi lavoratori. La crescita di imprenditorialità si scontra, in questi organismi col controllo assunto da formazioni burocratiche o politiche di un certo segno. Talvolta con rifiuto di fornire le risorse. Esiste tuttavia testimonianza anche dalla partecipazione diretta a questo supplemento, la possibilità che si sviluppi una capacità di progettazione nuova sotto la spinta dei lavoratori e delle organizzazioni sociali.

Il tipo di imprenditorialità necessario, in questi casi, non si può copiare dall'esperienza privata. Si tratta di dare, infatti, uno spazio senza precedenti ad una chiara visione del futuro — all'innovazione — ed alla attivazione delle interconnessioni fra settori, e fra imprese, fra economie di paesi diversi, in misura molto più grande che in qualsiasi altra attività imprenditoriale.

Per fare questo sono a disposizione le forme imprenditoriali. Si tratta di utilizzarle in accordo con le risorse.

L'iniziativa della Camera di Commercio

La Spezia a pieno carico: ha bisogno di attrezzature e di collegamenti

La realtà del porto spezzino è sotto gli occhi di tutti. Nel 1980 i traffici hanno nuovamente superato, come nell'anno precedente, i 15 milioni di tonnellate di merce; la stessa qualità dei traffici è in netto miglioramento, con un incremento delle merci varie e delle merci in contenitori; questi, che nel 1974 erano stati 40.000, nel 1979 hanno superato i 100.000 e nel 1980 hanno raggiunto la cifra di 125.000.

A dispetto di varie difficoltà contingenti (indisponibilità di banchine, problemi dei varchi di accesso, alcune riduzioni di traffico in settori specifici), l'impegno degli enti locali, la capacità degli operatori, il sacrificio delle maestranze portuali, hanno ancora una volta consentito di raggiungere risultati preziosi.

La Camera di Commercio è come sempre impegnata nella difficile opera di programmazione. La Camera di Commercio, unitamente agli altri enti cittadini, ha ritenuto a ragione i lavori ottenendo nuovi finanziamenti, l'affidamento dell'appalto a una impresa di provata capacità, la stessa energia in funzione del bacino di carenaggio, coinvolto nella vicenda accennata, con vantaggio sicuro per lo sviluppo portuale e per l'incremento delle attività della navalmecanica.

Superata questa fase, molti altri problemi restano da risolvere. Se nel settore ferroviario si registra una schiarita, grazie al recente stanziamento di 150 miliardi e alla costituzione di una unità operativa apposita per il potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese, (essenziale struttura di collegamento tra i porti di Livorno e La Spezia e il Nord), restano aperte molte altre gravi questioni. La stessa navalmecanica è ancora incerta sul suo destino, strettamente legato allo sviluppo portuale, e occorre il massimo impegno per ottenere la costruzione delle nuove aree industriali nella zona a mare dello stabilimento militare di San Bartolomeo, che assicurerà un equilibrio tra le dislocazioni industriali e quelle commerciali nel golfo.

Il piano regolatore portuale, approvato nel 1979 dagli enti locali dopo una maturazione di pensiero che ha trovato concordi tutte le forze politiche, economiche e sociali interessate al settore marittimo, non ha ancora ottenuto l'approvazione definitiva perché in attesa del parere regionale, subordinato, a quanto risulta, all'approvazione del PRG urbano, e questo ritardo rischia di compromettere l'acquisizione dei necessari finanziamenti.

E' ormai una realtà il secondo bacino portuale a levante del molo Garibaldi, con circa 80 metri di banchine, che dovranno essere messe a disposizione nel più breve tempo possibile, superando le attuali difficoltà di ordine tecnico e burocratico, che sommandosi, l'una all'altra ne hanno procrastinato l'entrata in funzione.

La Camera di Commercio non ha neppure trascurato i rapporti con l'estero, e con lungimiranza ha istituito da alcuni anni una agenzia permanente a Monaco di Baviera che tiene aggiornato l'ente camerale sulle possibilità di sviluppo dei traffici. Infatti il porto della Spezia, per la sua ubicazione strategica, risponde alle esigenze di un vasto hinterland che potrà essere sempre meglio servito attraverso l'Autocamionale della Gisa e la Pontremolese raddoppiata, fino all'Italia settentrionale e oltre il Brennero, coinvolgendo traffici a livello internazionale.

Avv. Francesco Boracchi
Presidente della Camera di Commercio di La Spezia

SUPERBA

COSTIERO LIGURE PETROLCHIMICO
AL SERVIZIO DEL PORTO PETROLI DI GENOVA

LA VIA DELLA PETROLCHIMICA DA E PER IL MONDO

ATTILIO CARMAGNANI «AC»

GENOVA - MULTEDO DI PEGLI S.p.A.
1904 - 1981 - oltre 75 anni al servizio dell'industria
- oltre 100 Dipendenti a Genova
- Filiali con Deposito a Milano, Torino, Roma

COMMERCIO E DISTRIBUZIONE

Prodotti Petrolchimici, alcoli, e resinosi—
SERVIZI PER CONTO TERZI

- DEPOSITO COSTIERO per prodotti chimici
- LABORATORI CHIMICI DI ANALISI disponibili anche per problemi attinenti l'inquinamento ed il trattamento delle acque

COOPERATIVA TRATTORISTI PORTUALI
Telefono 35308 (Piazzale dei Marmi porto)
Telefono 39390 Ufficio (Alto fondale porto)
Telefono 37170 Officina
Telefono 57100 LIVORNO

57100 LIVORNO - VIA GRANDE, 223
Phone 23313 - 23314 - 23315
Telex 590677

MESSERI s.r.l.

TRASPORTI INTERNAZIONALI

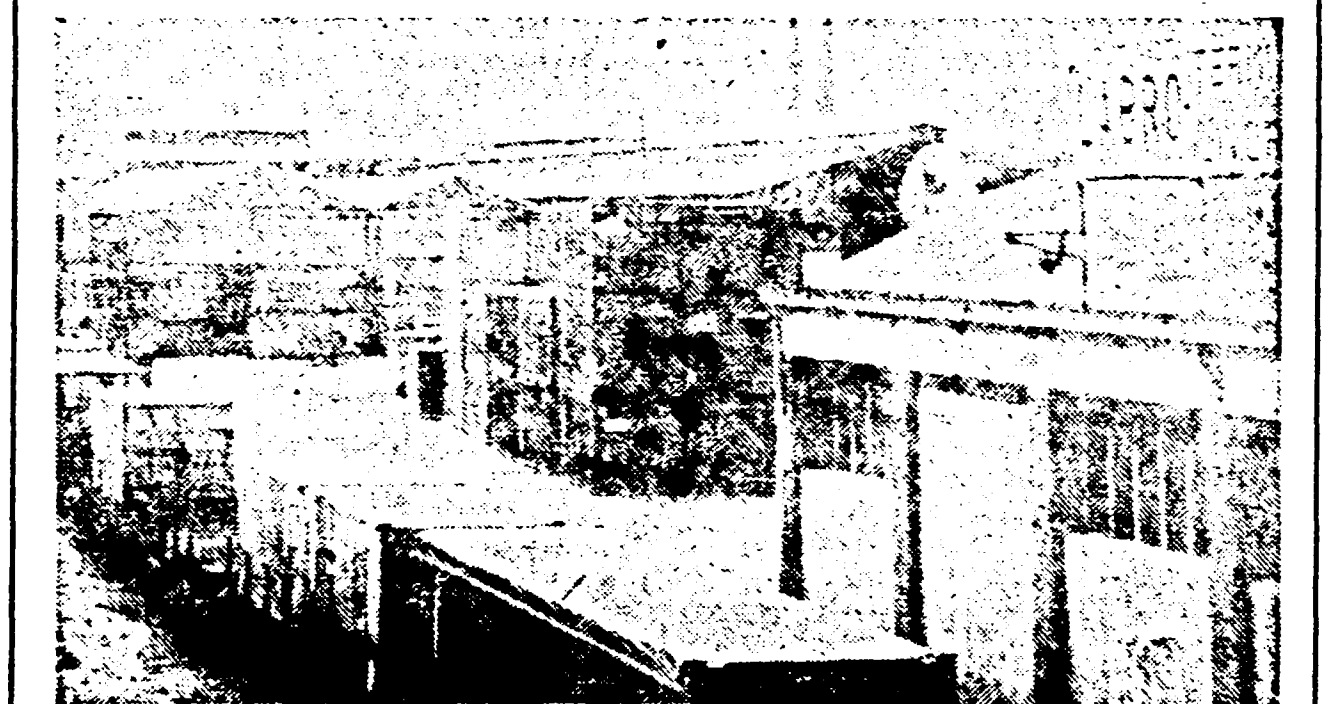
CANTIERE NAVALE Gianfranco Salvadori

Via Calata Pisa - Porto Industriale - LIVORNO - Tel. (0586) 32005 - 27363
TELEX 590384 NAVSAL

COSTRUZIONI, RIPARAZIONI, TRASFORMAZIONI E ALLUNGAMENTI NAVALI
REVISIONE POMPE E MOTORI MARINI
IMPIANTI ELETTRICI DI BORDO
RIAVVOLGIMENTO MOTORI ELETTRICI

labro terminal srl

via della cateratte, 126
tel. 0586/36243
telex 500351
57100 LIVORNO



Il complesso è situato in un'area di 60.000 mq. e utilizza per il pre-stoccaggio dei contenitori un'area di 10.000 mq. nell'ambito portuale che rende l'intera superficie disponibile al terminale 75.000 mq. in totale.

- Magazzino per merci nazionali e di importazione.
- Area di parcheggio per merci e contenitori nazionali e di importazione.
- Uffici doganali e guardia di finanza.
- Carrozzina tipo «Rubery Owen» capace di movimentare contenitori 20", 35", 40".
- Cavalletti Belotti e gru «Belotti B 75» capace di movimentare contenitori 20", 35", 40".
- Forklifts fino a 25 tonne per la movimentazione dei contenitori.
- Presse elettriche per contenitori frigoriferi.
- Impianto per la pulizia e la disinfestazione dei contenitori.
- Area per la manutenzione e la riparazione di contenitori e macchine.
- Rifornimento e svuotamento contenitori.
- Centro meccanografico.
- Servizio di groupage.
- Raccordo ferroviario con la stazione di Livorno San Marco (m. 900 di binario).
- 36 rimorchi portacontenitori.
- 14 motrici per traino semir-morchio.

Le realizzazioni di un decennio ed i progetti in corso

Palermo è tornata ad essere capolinea di traffici mondiali

Palermo, per secoli emporio marittimo tra i più importanti del Mediterraneo, geograficamente al centro delle principali rotte nazionali ed internazionali, ha saputo in quest'ultimo decennio, avvalendosi di interventi gestionali e finanziari idonei, riprendere il suo antico ruolo ed assicurare a scalo di riferimento internazionale, moderno, efficiente, competitivo, sia pure in un contesto di generale atterramento del sistema portuale isolano.

Si deve, probabilmente, a questa capacità di richiamo del traffico tradizionale e nuovi se la Sicilia ha potuto, nel complesso, mantenere a livelli apprezzabili gli scambi commerciali marittimi.

Nell'anno 1979 il movimento merceologico ha fatto registrare un incremento nell'ordine del + 13% rispetto al 1978, incremento, che viene confermato anche per il 1980.

SEA LAND, BARREL LINES, CONTSHIP hanno scelto Palermo per il disimpegno delle operazioni di transhipment non trasalando il traffico locale, per il quale vengono assicurati collegamenti regolari con quasi tutto il mondo.

Nei traffici RO-RO l'entrata in servizio delle nuove navi della Tirrenia, di

maggiori dimensioni e velocità, ha permesso, congiuntamente con gli aumenti fatti registrare dall'autotrazione, in questi ultimi tempi, hanno fatto segnare, anche in questo settore, un fortissimo incremento del tonnellaggio delle merci trasportate che è passato dalle 880.000 tonnellate del 1978 ad 1.550.000 nel '79 e del numero dei passeggeri che è salito dalle 496.000 unità del '78 alle 622.000 unità nel '79, con un incremento pari al 25%.

Per il 1980 il numero dei passeggeri è di 863.000 unità, con un incremento del 74% rispetto al 1978 e del 30% rispetto al 1979.

In funzione delle realizzazioni e delle prospettive l'Ente Porto ha già approntato progetti per la realizzazione delle seguenti opere di potenziamento.

1) Progetto per un nuovo terminal contenitori, da realizzare su di un'area di 38.000 mq. (ex Enel), posta a ridosso dell'attuale terminal contenitori. L'area verrà attrezzata con 3 transaliner per la movimentazione a terra dei contenitori, 12 semirimorchi speciali del tipo a cellula foto-elettrica per contenitori da 20", 35" e 40", 3 trattori pesanti, 5 carrelli elevatori a forchetta, attrezzature minori varie ed avrà una possibilità di

stoccaggio di oltre 2.000 contenitori. E' inoltre prevista la installazione, sulla banchina antistante, di una nuova gru a carrello rotante da 42 tonnellate, scorrevole su binari.

2) Studio per la costruzione di un terminal per le rinfuse secche (carbone in particolare), sulla banchina Sammuzzo, quasi totalmente automatizzato, dotato di due grandi caricatori capaci di resa complessiva di 1.000 tonnellate e della necessaria attrezzatura per la ripresa da terra ed il caricamento via mare.

3) Progetto per la realizzazione, in località Acquasanta, di un impianto di depurazione e trattamento delle acque di zavorra.

4) Lavori di escavazione a -15 mt. dei fondali antistanti il molo trapezoidale.

5) Progetto per la costruzione di un impianto di stoccaggio per oli minerali, presso il Deposito Franco, costituito da 9 serbatoi della capacità complessiva di mc. 1.800.

6) Progetto per la costruzione di un magazzino per merci varie, presso il Deposito Franco, di complessiva mq. 3.600, corredato da piano caricatore e servito da binario ferroviario direttamente collegato con la rete nazionale.

7) Progetto per la costru-

zione presso il complesso Magazzini Generali della Sicilia sul molo Piave, di un edificio di mq. 2.000, per lo stoccaggio delle merci, attrezzato con reparto frigorifero costituito da 15 celle con capacità complessiva di 3.000 mc.

I progetti relativi alle suddette opere rientrano nell'ambito del progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo e sono già stati inviati alla «Cassa» per l'approvazione.

Inoltre, su finanziamento sempre della Cassa per il Mezzogiorno, sono stati, di recente, appaltati i lavori per la costruzione di 4 banchine operative al lato del superbacino di carenaggio.

Molte opere, infine, di preminente interesse per lo sviluppo del Porto inserite nel Piano Regolatore, sono ancora in attesa dei necessari finanziamenti o risultano finanziate solo in parte.

In analogia a quanto previsto per altra importante area meridionale del paese si potrebbe fare ricorso, per le rimanenti opere di potenziamento, evidenziate e non finanziate, al Fondo Europeo di Sviluppo e ciò soprattutto, per l'interporto, per la ristrutturazione del Magazzini Generali della Sicilia, per l'Autoporto,

Cassa di Risparmio di Genova e Imperia

La banca della Liguria

115 sportelli in Liguria
4 Uffici di Rappresentanza
FRANCOFORTE/M. - LONDRA - NEW YORK - PARIGI

La Cassa di Risparmio promuove e diffonde lo spirito di previdenza. Raccoglie e investe risparmi in Liguria, per favorire lo sviluppo economico della regione.

G. PANESSA & C. S.R.L.

AGENZIA MARITTIMA - SPEDIZIONI STEAMSHIPS AND FORWARDING AGENTS

LIVORNO - Scali del Corso, 11
TELEGRAMMI: PANESSASSON
TEL. INT. 33.356 - 30.541 - AOH 52.320
CASSELLA POSTALE N. 139
TELEX 500018 PANESSA

SPEDIAMAR

Agenzia Marittima - Casa di Spedizioni
— Spedizioni in tutto il mondo —

LA SPEZIA - V.le S. Bartolomeo 213
Tel. (0187) 509540 - Tlx 213101

LEVITRANS

di LENZI & VIGONI s.n.c.

Trasporti internazionali

SEDE DI LIVORNO
Ufficio di Querceta (Luca) Via Fiume, 71 - Tel. 37473-37690
Via VIII, 16 C.A.P. 55046 Tel. 50250 LEVIT
Tel. 769.515 Magazzini Via Lamarmora - Tel. 22.410

F.lli SGARALLINO s.n.c.

SBARCHI - IMBARCHI - CASA DI SPEDIZIONI - AGENZIA MARITTIMA
DEPOSITO - RIPARAZIONI - CONTENITORI - IMPIANTI SABBIAIURA

ADDRESS: Via Veneto, 21 - 57100 LIVORNO
TEL. 0586/38081 - 23293
TELEX 500373
TERMINAL 407315
TELEX TERMINAL 590551