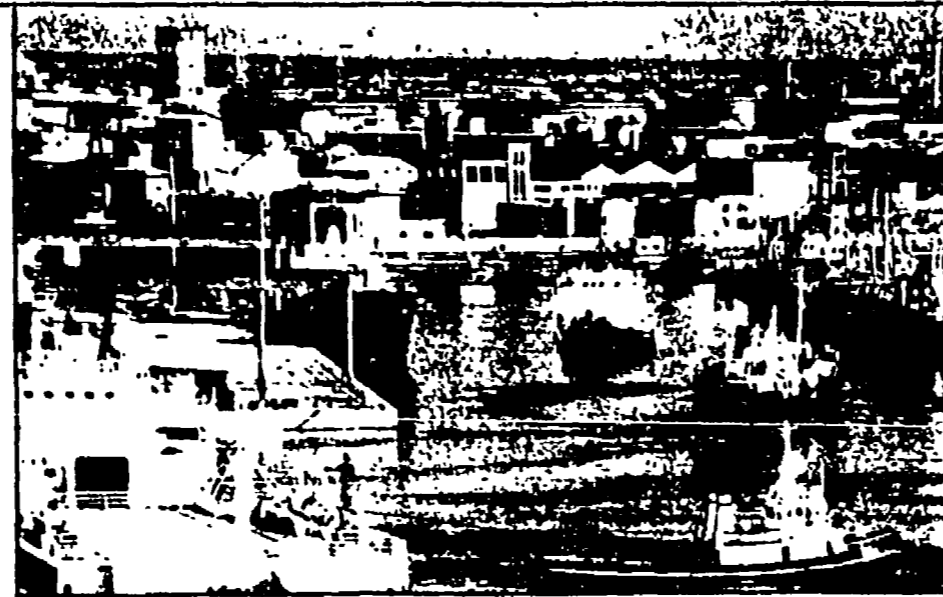


Ufficio  
Promozione  
e Pubbliche Relazioni

# 1



## SPECIALE PORTO DI LIVORNO

**D**I LIVORNO, del suo porto, dell'Italia centrale e dell'Europa, sappiamo già molto. Ma è una realtà in movimento che impone una continua revisione di valutazioni e giudizi pena la caduta nel luogo comune. C'è l'avversa congiuntura internazionale, c'è la caduta del dollaro, la vicenda del petrolio, c'è un retroterra da costruire fatto di scelte capaci di anticipare il futuro, come quella dei 'containers' o del Piano regolatore del porto, ci sono le infrastrutture viarie, ferroviarie, di servizio, come il Centro Intermodale. Ne parliamo con Italo Piccini, Console della compagnia portuale e probabile futuro presidente della coordinamento fra le compagnie dei maggiori porti italiani costituito nel dicembre scorso e che proprio a Livorno avrà la sua prima sede. Cominciamo con le previsioni, traggiamole a questa fine di millennio ormai prossima e alle scelte che le hanno preparate a cominciare dalla Darsena Toscana oggi funzionante al 50 per cento, la cui totale messa a regime potrà portare la movimentazione delle merci secche da 7 a 12 milioni di tonnellate l'anno.

«Voglio innanzitutto precisare che non ha ragione chi ci accusa di aver favorito la scelta dei 'containers'. Avevamo intuito che si andava in quella direzione e non ci siamo fatti cogliere di sorpresa. Ma non abbiamo trascurato altre alternative. Nel 1985 il traffico è cresciuto del 14 e mezzo per cento, mentre la parte afferente ai contenitori è aumentata dell'11,40, il che dimostra non solo che curiamo tutti i settori ma che abbiamo anche una organizzazione del lavoro flessibile, fondata sui 1800 lavoratori portuali, la cui età media di 33 anni favorisce la professionalità e l'acquisizione di tecnologia facendo di Livorno il porto più 'giovane' in Italia».

Anche le scelte del Piano regolatore anticipano i tempi?

«Sicuramente, anche la nascita di una nuova banchina è frutto di una visione non improvvisata che ci ha permesso di intuirne la funzione da qui al Duemila, nonostante gli scetticismi di molti. Per qualcuno la Darsena Toscana era sufficiente e non si doveva pensare alla Darsena Europa. Ebbene i fatti dimostrano che abbiamo avuto ragione. Gli spazi della Darsena Toscana sono già tutti occupati, compresi quelli del 50 per cento non ancora in funzione e la Darsena Europa è una condizione indispensabile per il futuro del porto di Livorno».

Ma le previsioni sono confermate?

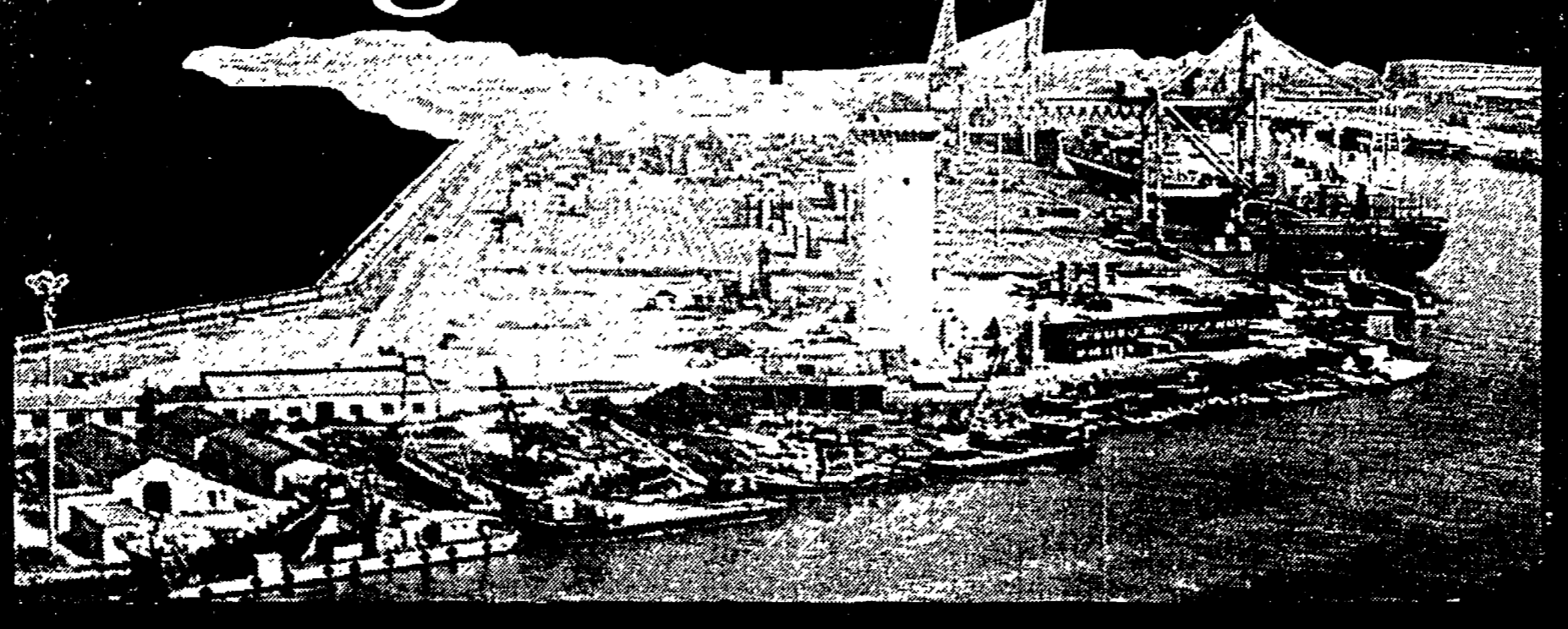
«Faccio alcune cifre. Nel 1985 abbiamo movimentato quasi 7 milioni di tonnellate di merci secche e altrettanti di petrolio. Prevediamo per l'86, considerando le novità nella vicenda petrolifera, il superamento dei 7 milioni e mezzo di tonnellate. Se si considera la possibilità di un superamento della fase critica internazionale, il traguardo di 20 milioni di tonnellate annue nel Duemila, non è davvero nella sfera dell'impossibile. Ecco il valore della Darsena Europa, con il suo sviluppo di 3500 metri di banchina».

Anche Livorno è stata colpita dalla crisi?

«Sì, ma anche se la crisi è stata piuttosto lunga, 4-5 anni, sono convinto che si è trattato di una fase di transizione che dovrà essere recuperata con scelte che favoriscano la ripresa. Si aprono nuovi mercati, dalla Cina all'Australia, al terzo e quarto mondo che deve progredire. La prima condizione sta quindi nella pace che è essenziale per i traffici. E allora le scelte. Quelle che abbiamo compiuto non sono state affatto condizionate dalla crisi esplosa al momento in cui l'aumento del prezzo del petrolio contribuì a modificare le ragioni di scambio in-

**Parla Italo Piccini, console della compagnia portuale di Livorno - Non c'è una monocultura del container - Dopo la darsena Toscana ecco la darsena Europa**

# Pensiamo il porto degli anni 2000



ternazionale. L'attività portuale ha avuto una contrazione, ma ora ci sono già segni importanti di ripresa. Per questo programiamo il porto degli anni duemila, considerando che dal 12 posto per quantità di merci manpolate, siamo ormai al secondo in Ita-

lia, insidiando nel tonnellaggio e nella mano d'opera il primo porto: Genova».

E per i 'containers'?

«Siamo primi, così come per la tecnologia e la specializzazione nell'imballaggio, i primi non solo in Italia, ma nel Mediterraneo. Quest'anno

abbiamo sfondato il tetto dei 500 mila 'containers', ma pensiamo di arrivare al milione negli anni novanta».

Questo creerà problemi alla città.

«Abbiamo già invaso tutte le aree portuali creando difficoltà alla città e ai suoi ab-

bitanti, bisogna ricercare le condizioni perché lo sviluppo del porto abbia i suoi presupposti in un retroterra capace di favorirlo. C'è un scontro nella concorrenza internazionale fra le grandi società armatoriali che si misurano con navi della quarta e quinta generazione capaci di 4000-4500

'containers', ma che richiedono una maggiore ricettività portuale, fatta di grandi fondali, e spazi di banchina».

E allora?

«O l'Italia si adegua o i porti italiani diverranno quelli atlantici costringendoci a spostamenti per ferrovia o con

navette, danneggiando l'economia portuale e quella nazionale, ma anche il mercato del noli. Da qui la proposta di sviluppare 2-3 porti che possano ospitare queste navi, e Livorno potrebbe essere il primo, anche perché richiede minori investimenti. Potrebbe adeguarsi addirittura entro il prossimo anno se non fosse stato penalizzato nei finanziamenti FIO».

L'anno scorso arrivarono come mai quest'anno no?

«Fummo scelti come primo porto nazionale dal Cipe con un finanziamento di 143 miliardi, poi spostati al porto di Brindisi che non ha speso una lira anche perché era senza prelievi. Con grosse pressioni ottenemmo 50 miliardi, giunti con ritardi incredibili, ne attendevamo ancora per quest'anno, invece sono stati spesi centinaia e centinaia di miliardi senza nessun criterio programmatico e soprattutto di uno sviluppo che tenesse conto dei fattori che prima indicavo».

Come affrontare il problema?

«Nell'unico modo possibile: con la proposta e la lotta. Lo abbiamo già posto nelle assemblee che discuto il bilancio sottolineando la necessità di cambiare l'indirizzo economico del governo per arrivare a programmare lo sviluppo portuale, altrimenti anche noi saremmo responsabili».

Ma occorrono anche altre condizioni sul territorio.

«Già, le infrastrutture. Anche nel passato abbiamo scontato ritardi, ora con le battaglie condotte qualche risultato l'abbiamo ottenuto, con alcuni finanziamenti e l'impostazione di alcuni lavori per una nostra penetrazione a Sud che è essenziale visto che proprio l'assetto viario condiziona una nostra presenza che ora è appena dell'8 per cento. E' già stata impostata la porto-Firenze, nel tratto darsena Toscana, a 4 corsie, fino all'Aurelia, si tratta di accelera-

re i lavori visto che nel tratto pisano sono in stato più avanzato. Le stesse ferrovie stanno muovendosi col progetto di penetrazione nella Darsena Toscana. Il discorso, come abbiamo visto, è diverso per gli investimenti portuali. Dobbiamo fare in fretta perché uno sviluppo del porto si riflette immediatamente sull'occupazione che dal porto si riverbera sull'indotto che ha già un rapporto da 1 a 5».

E il centro intermodale?

«Anche per quello occorre chiarezza, i finanziamenti devono essere destinati ad un centro di prima categoria multifunzionale non di seconda, collegato solo al porto. Deve accogliere merci in entrata e uscita dal porto, il traffico ferroviario e stradale, deve essere un centro di stoccaggio per merci e materie prime, assicurando così anche una maggiore elasticità delle strutture portuali in banchina e per gli stessi 'containers'».

Qual'è il ruolo della compagnia?

«Di motore del processo di sviluppo, che ha a suo fondamento un altissimo livello di tecnologia e di computerizzazione della manipolazione delle merci e di tutte le fasi di lavorazione. Un motore che ha il suo carburante nell'autogestione, congeniale da un lato allo sviluppo del traffico e alla funzionalità del porto, dall'altro al rapporto democratico che si esprime all'interno della compagnia, le cui decisioni sono frutto del confronto e della partecipazione. Il prestigio di Livorno non è determinato solo dalla sua posizione geografica, ma anche dalle scelte compiute con l'autogestione e con una direzione che consente il più ampio confronto sulle decisioni concrete. Per questo Livorno è punto di riferimento per le altre compagnie portuali».

A cura di:  
**Renzo Cassigoli**

**I**L CONTAINER viaggia sempre di più sulle banchine del porto di Livorno. E, ormai da tempo, cominciano a stringere. La nuova darsena avrebbe dovuto assicurare lo spazio vitale per lo scalo marittimo numero uno del settore. Spedizionieri, manager della compagnia portuale, amministratori e lavoratori avevano fatto la bocca ai miliardi promessi dal fondo investimenti e occupazione, detto in sigla Fio. E ora la commissione tecnica e qualche ingerenza politica romana, hanno giocato un brutto scherzo a Livorno. Un colpo basso che, anche perché inatteso, è stato mal digerito. Le proteste sono state immediate. Appena saputo che la darsena era stata esclusa dal finanziamento Fio, il porto è sceso in sciopero. Da tutti i palazzi che contano della città sono partiti telegrammi di fuoco alla volta del ministero retto da Nicolazzi. Una valanga di proteste rese ancora più aspre dalla coscienza che Livorno da troppi anni viene regolarmente dimenticata. Rispetto ad altri scali marittimi, questo porto toscano ha sempre ottenuto minori attenzioni da parte dell'amministrazione centrale. Eppure ha tutte le carte in regola per mostrare quello che vale: il grafico che indica il movimento di containers punta sempre più in alto. Il primo del Mediterraneo. Il suo nome è ormai un punto di riferimento certo per le navi mercantili del mondo. Proprio in questi giorni gli amministratori regionali si sono incontrati con rappresentanti della città e dell'economia livornese. La Regione ha ribadito che farà tutto quanto è in suo potere per recuperare le risorse necessarie. E per questo ha troncato di finanziamenti Fio del 1986. Un appuntamento da non mancare.

Ma nel palazzi della Regione toscana non si pensa solo a batter cassa ai forzisti romani. Un porto marittimo non può essere un'isola sulla terraferma. Perché mantenga la posizione di prestigio e l'efficienza occorre che le banchine siano servite da un'articolata e scorrevole rete di collegamenti. È giusto, quindi, parlare di strade, ponti, ferrovie, centri intermodali. In questo campo

l'amministrazione regionale ha illustrato le proprie proposte. Ne parliamo con l'assessore ai trasporti della Toscana, Alberto Magnolfi.

Assessore Magnolfi, a che punto è la costituzione del centro intermodale di Guastice?

«Ci sono state delle difficoltà dovute alla bocciatura da parte del commissario di governo della relativa delibera regionale. Ora il problema è stato risolto ed abbiamo quindi il via all'iniziativa. Siamo lavorando per costituire la società. Non è né facile né scontato».

Che tipo di società costituirà?

«Una società per azioni nella quale la parte pubblica detenga il 51% del pacchetto». Per il restante 49% stiamo cercando la partecipazione più ampia possibile. Sono convinto che raccoglieremo tutte le adesioni che contano: gli industriali, gli artigiani, gli operatori del porto, le camere di commercio. Il primo obiettivo dovrà essere di studiare un progetto di massima che ancora non esiste. Per questo anno abbiamo avuto cinque impegni di finanziamento da parte del ministero dei trasporti».

E il centro intermodale di Prato, quello che sorgerà a Guastice?

«Questa iniziativa è vista in stretta interconnessione con Guastice: è un suo terminale nell'area del centro toscano. Il lavoro è avviato. Anche in questo caso nasce una società mista che ha acquistato le aree. Esiste già un progetto di massima. Ci sono i presupposti per stringere».

Come si inseriscono i centri intermodali nella rete delle

infrastrutture toscane?

«Il centro intermodale è la condizione di cui dobbiamo intendiamo quando parliamo di sistema di collegamenti moderni, capace cioè di ottimizzare l'uso dei veri mezzi di trasporto e la loro interconnessione funzionale. Certo, dobbiamo dire che, su questi aspetti, la Toscana ha accumulato ritardi pesanti. Qui siamo ancora alle premesse quando altre regioni sono molto più avanti. Anche per questo bisogna accelerare. Avremo modo di parlarne più approfonditamente in occasione della presentazione del Prit, il piano re-

**Via libera alla costituzione di una spa con il 51% del pacchetto azionario affidato agli enti locali. A colloquio con l'assessore regionale Alberto Magnolfi**

# Il Centro Intermodale diventa una realtà



Continua a salire il peso dello scalo livornese nei traffici merci nel Mediterraneo. Nel 1985 è stata superata la barriera del mezzo milione di «teus» (unità di misura della capacità dei containers) movimentata sulle banchine del porto toscano.

Lo scorso anno si è toccato i 506 mila teus, rispetto ai 454 mila del 1984 ed ai 366 mila del 1983. In pratica in due anni il movimento containers è aumentato del 40% portando Livorno ad essere il primo porto europeo per que-

Un «boom» che continua nonostante la crisi

## Primo scalo mediterraneo per i containers

sto tipo di traffici.

E' in aumento anche la movimentazione delle merci secche, ovvero di tutti quei prodotti, trasportati con containers o meno, che non siano petrolio.

Lo scorso anno sulle banchine del porto sono passate 6 milioni e 700 mila tonnellate. Nel 1984 erano state 5 milioni e 928 mila tonnellate e nel 1983 si era toccata quota 5 milioni e 432. Nell'ultimo biennio si è avuto un incremento anche in questo settore del 23%.

gionale integrato del trasporto».

A Livorno e lungo tutta la costa tirrenica si sottolineano ritardi anche per quanto riguarda i collegamenti stradali. Aurelia e autostrada Livorno-Civitavecchia sono motivo di continue proteste.

«Le recenti campagne dell'opinione pubblica hanno mosso le acque per quanto riguarda l'asse tirreno. Personalmente mi sento fiducioso. La posizione della Regione sulla Aurelia è ormai arcinota, l'abbiamo ripetuta decine di volte a Firenze, come a Livorno come a Roma. Per quanto riguarda l'autostrada tirrenica stiamo facendo i conti con il fatto che il tracciato, in alcune parti, interessa il parco di Migliarino San Rossore. Questo apre una problematica nuova: siamo molto sensibili ai problemi di impatto ambientale. Non escludo, pertanto, che si possa giungere ad una riconsiderazione del tracciato, ma non penso ad alternative "interne". Penso sempre a slittamenti che salvaguardino zone di particolare rilevanza ambientale».

Parlare di autostrada tirrenica, significa ormai parlare anche di camionale. Più di una volta è stata espressa preoccupazione che i lavori per la A1 sacrificino la Livorno-Civitavecchia.

«Per quanto riguarda la camionale siamo fermi alla disponibilità che la Regione ha dichiarato ad entrare nel merito del problema. È stata prospettata una commissione, istituita dal ministero dell'Ecologia con le regioni e gli enti locali, per valutare l'impatto ambientale e mettere a punto il tracciato. Nel frattempo ci giungono voci di iniziative preoccupanti: abbiamo appreso che hanno richiesto al comune di Barberino un parere su un progetto di tracciato. Questo non corrisponderebbe alle intese sottoscritte. Le valutazioni di impatto ambientale devono essere preventive. Se le cose stessero così, questa procedura, la giudichiamo pericolosa perché tendente a diminuire il controllo reale su un'iniziativa così delicata e complessa da parte delle regioni».

Al di là delle specifiche questioni Aurelia e autostrade, resta un generale malcontento nella società toscana

per lo stato della rete viaria.

«La Toscana, negli anni passati, è stata vista in un'ottica di collegamenti nazionali: un territorio di passaggio tra la Pianura padana e Roma. Ne sono rimaste sacrificate le esigenze specifiche della regione. Un territorio caratterizzato da una forte produttività del modello produttivo che necessita di essere sostenuto da una rete locale diffusa. Un sistema che poggi sugli assi longitudinali ma che si chiude con maglie trasversali. Su questo pesano ritardi gravi, quali la Firenze-Pisa-Livorno e, più a Sud, la Grosseto-Siena-Fano».

Perché questi ritardi?

«C'è stata una oggettiva sottovalutazione a livello nazionale. Ma hanno pesato anche certe posizioni oscillanti tenute su queste questioni. Non tutto è stato lineare. Pensiamo alla direttrice tirrenica: se si fosse potuto procedere con l'autostrada sarebbe bastato riammodernare l'Aurelia per non ritrovarsi nella drammatica situazione odierna. Ci sono state scelte contraddittorie e ritardi nella definizione del tracciato. tutto questo non ha aiutato. E poi negli ultimi anni si è registrato un ritardo nell'attivazione dei meccanismi che, in altre regioni come l'Emilia, hanno permesso cospicui investimenti».

A cosa si riferisce?

«Sono le possibilità offerte dalla legge che prevedono la possibilità da parte degli enti locali, Regione e altri soggetti di finanziare parzialmente alcune strade. Queste risorse farebbero da volano per gli impegni dell'Anas. Ho intenzione di porre questo strumento al centro della discussione. Non serve per risolvere i grandi problemi ma può rivelarsi molto utile per affrontare concretamente interventi piccoli e anche medi. Penso a certe strutture viarie dovute ad attraversamenti di centri urbani, a piccole varianti. Ho avuto un incontro su questa materia con il direttore generale dell'Anas che si è detto disponibile a discutere con la regione l'argomento e ad mettere a punto un programma di lavoro».

g. l.