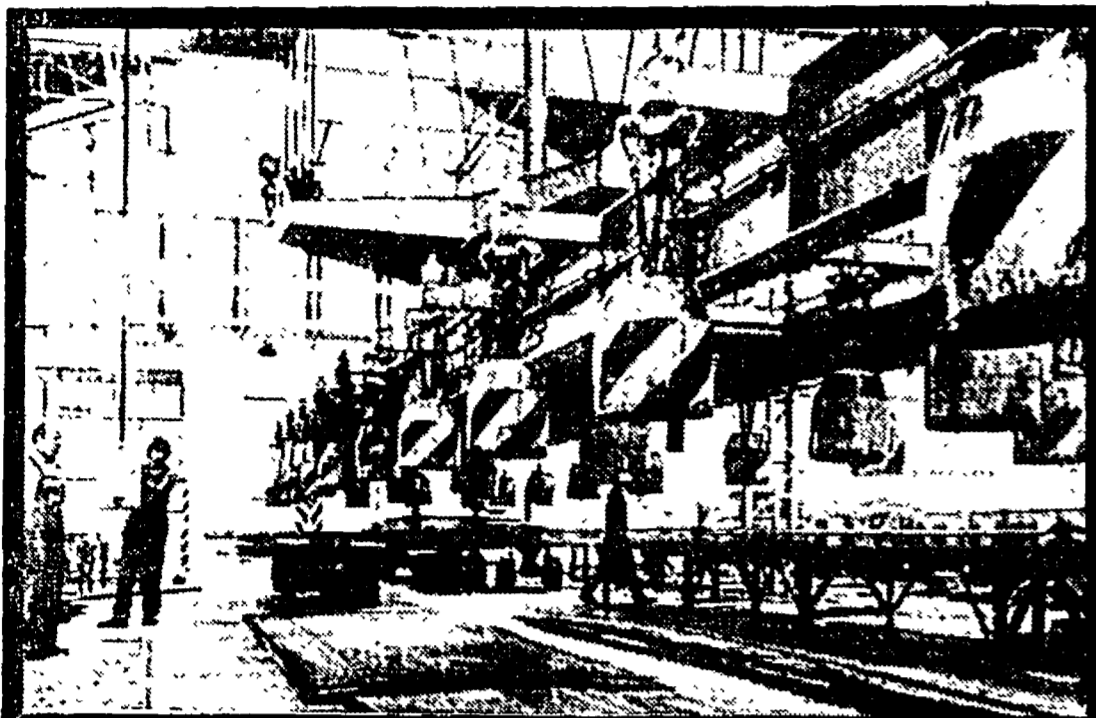


Ufficio
Promozione
e Pubbliche Relazioni

4



**SPECIALE
PORTO DI
LIVORNO**



Gianfranca Salvadori, donna dei cantieri,
parla della realtà dello scalo livornese

Cantieristica Cenerentola senza scarpe

Il timore iniziale era quello che non ci fossero abbastanza interessati; invece, alla riunione costitutiva del «Centro Intermodale Toscano S.p.A.» (per la raccolta e lo smistamento delle merci) di sottoscrittori ce n'erano fin troppi. Il Centro Intermodale sorgeva nel comune di Livorno, a Guasticce, in mezzo al triangolo Pisa-Livorno-Pontedera; si tratta di una infrastruttura molto importante per le attività produttive della zona e di tutta la Toscana; viene ipotizzata la presenza di oltre un milione di container.

Alla riunione, presso il Centro Studi della Cassa di Risparmio di Pisa, erano presenti i rappresentanti degli enti pubblici - la Provincia di Pisa, i comuni di Pisa e Livorno, l'assessore regionale Magnolfi

È nata la S.p.A. per l'interporto a Collesalvetti

La legge regionale fissa infatti al 51% la quota azionaria degli Enti locali (di cui il 24% della sola Regione); il problema emerso al momento di definire la partecipazione dei privati è stato quello della divisione del restante 49%. La nuova società per azioni ha infatti attirato molti enti ed associazioni di categoria, interessati a consistenti pacchetti azionari. Un dato positivo — i capitali non mancheranno,

già si parla di «ricapitalizzazione» — ma che rallenta di qualche settimana la costituzione della società. Tra i sottoscrittori citiamo la Società Porto Industriale, la Compagnia lavoratori portuali livornesi, la Società Aeroporto toscano, l'Iri, la Cma, le Ferrovie dello Stato, l'Agip Petroli, la Lega delle Cooperative, l'Associazione piccoli industriali, l'Azienda mezzi meccanici del porto di Livorno. Titubanti e prudenti invece

le Unioni industriali di Pisa e Livorno, che sottoscrivono l'1%, una quota minima per far parte del consiglio di amministrazione; al contrario, le Camere di commercio di Pisa e di Livorno si sono mostrate interessatissime ed hanno posto il problema se essere considerati o meno «Enti pubblici» per entrare nella parte di enti che si ritrovano nel 51%. Nei prossimi giorni i comuni di Pisa e di Livorno continueranno a raccogliere le adesioni, mentre la Regione penserà a trovare il modo di farci rientrare tutti. Il presidente della Provincia di Pisa Tozzi, ha invitato a non rallentare di fronte a queste difficoltà di crescita e ha detto che è importante che la struttura parta al più presto per la sua funzione propulsiva.

È SOMMERSA da fatture e bolle di accompagnamento. Sul tavolo i blocchetti degli assegni per effettuare i vari pagamenti. È in costante agitazione. A prima vista potrebbe sembrare una semplice ragioniera di un'azienda qualsiasi. Gianfranca Salvadori invece, assieme al padre ed al fratello, titolare di un'impresa un po' particolare per una donna: un cantiere navale, il Cantiere Navale Salvadori.

Un settore che conosce più, forse, della partita doppia o della denuncia dell'Iva. Ne parla con passione come un vecchio lupo di mare parla della propria nave e delle proprie avventure. È molto giovane, ma ha un'ampia conoscenza della cantieristica e della realtà del porto di Livorno. Lo scalo livornese ha grandi possibilità — sostiene — sia per la sua configurazione logistica, non essendo rinchiuso in un golfo ed avendo alle spalle ampi spazi per una possibile espansione, sia dal punto di vista professionale, ma ormai navi di grandi dimensioni non se ne costruiscono più. C'è rimasto solo il Cantiere Oriando della Fincantieri, ma anche per loro esistono problemi e spesso sono dovuti ricorrere alla casa integrazione. Le commesse per le navi militari vengono dirottate a La Spezia, mentre quelle private vanno ad Ancona. A Livorno sono rimaste solo alcune riparazioni navali e la costruzione di piccole imbarcazioni. Il nostro cantiere che ha trenta dipendenti, ad esempio, ha costruito l'ultima grande nave nel 1974. Oggi lavoriamo prevalentemente sulle riparazioni e alla costruzione di rimorchiatori per il servizio portuale, che hanno una stazza di 50-100 tonnellate e possono trainare navi da 3.500 tonnellate. Per realizzarne uno, quando ci sono le commesse, occorrono al massimo due mesi di tempo.

Ma forse le commesse vengono perché mancano le strutture per realizzare navi di grosse dimensioni. «Il problema non è questo — ribatte Gianfranca Salvadori — infatti a Livorno abbiamo uno dei più grandi bacini di carenaggio d'Italia, che ha una capacità di 250 mila tonnellate. Ed esistono attrezzature e capacità professionali per realizzare questo tipo di commesse. Il nostro cantiere ad esempio dispone di una pressa capace di modellare qualsiasi tipo di lamiera, ma è sottoutilizzata e siamo costretti a darla in locazione.

Stia aumentando il prodotto nazionale lordo, ma nel nostro porto non abbiamo visto alcun beneficio. Anche se da alcune parti si sostiene che sta aumentando la movimentazione container, molti di essi viaggiano vuoti. È mancato, e manca tuttora un intervento dello stato teso a valorizzare questo scalo, che sta al centro del Mediterraneo. Una carenza non solo sulle grandi scelte economiche e strategiche, ma anche sulle piccole cose come la manutenzione delle strade e delle strutture all'interno della cinta portuale. Per fare questi tipi di interventi l'utenza portuale, che è costituita da operatori privati, è dovuta ricorrere alla istituzione di una sovranità del 4% sui noli i cui fondi vengono gestiti dalla Camera di Commercio. E questa città se il porto non funziona, non vive».

Ma cosa si può fare per cambiare questa linea di tendenza? «Quando chiediamo — continua Gianfranca Salvadori — un maggiore intervento del potere pubblico, non chiediamo assistenzialismo. Chiediamo di valorizzare Livorno per quello che può rappresentare a livello nazionale, di interrompere quella politica che tende a ridurre le capacità operative di razionalizzare la presenza degli operatori portuali, di favorire l'associazionismo, di migliorare anche tutto l'apparato ricettivo per le migliaia di turisti che transitano dalle banchine del porto. Far lavorare meglio e produrre questa città, credo sia un vantaggio non solo per i livornesi ma per l'intera collettività nazionale».



Le proposte avanzate dai comunisti

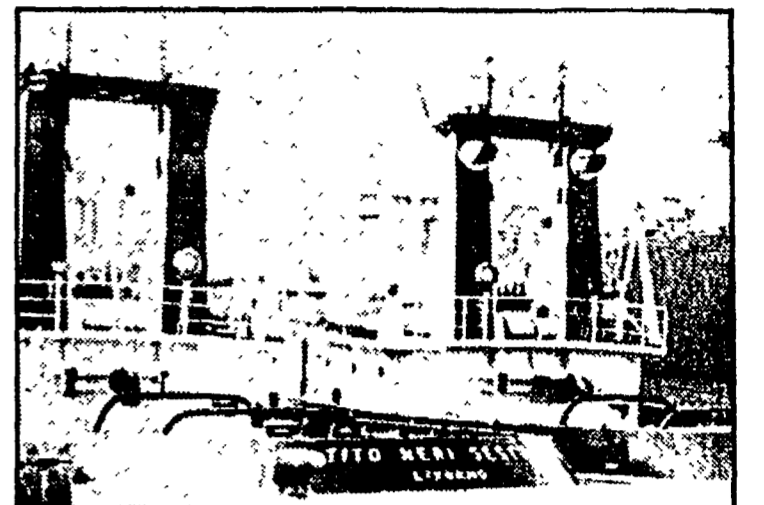
Uno sbocco al mare per rilanciare il Cantiere Navale

LIVORNO — I problemi e le prospettive della cantieristica a Livorno sono al centro anche della riflessione delle forze politiche. I comunisti in un documento hanno avanzato proposte chiare sia per il Cantiere Navale Oriando della Fincantieri, che per le aziende dell'indotto. «Ecco cosa si afferma tra l'altro che la città e le sue caratteristiche economiche (porto, cantiere, aziende di riparazione navale) sono vitalmente interessate allo sviluppo di una politica che valorizzi la risorsa mare in tutte le sue componenti, per questo motivo siamo da sempre sostenitori ed assertori di una politica di sviluppo del porto e dei suoi traffici in stretto collegamento con una politica di costruzione mercantile e riparazioni navali. E occorre dire che questa scelta in questi anni si è dimostrata giusta.

«Un porto delle dimensioni di quello di Livorno porta necessariamente con sé l'esistenza di un comparto industriale, navalmeccanico di costruzione e di riparazione.

«Già da tempo, i lavoratori del cantiere, delle piccole e medie imprese e con loro il sindacato, sono riusciti a far emergere, facendola diventare la proposta di tutta la città, l'indicazione del cantiere nuovo.

«Questa proposta si basa sulla convinzione che per la so-



pravvivenza del Cantiere, inteso sempre nella duplice caratterizzazione di costruzione e riparazione, occorre pensare ad un suo nuovo sviluppo con sbocco al mare abbandonando lo specchio d'acqua della Darsena che non ha mai reso piena giustizia alle reali potenzialità produttive. Lo sbocco a mare si presenta necessario e vitale per il cantiere sia in una prospettiva di sviluppo delle potenzialità esistenti sia in una prospettiva di mantenimento delle sue attuali capacità produttive.

«L'uso più razionale delle aree è di per sé fattore di economicità di gestione e la collocazione sul Morosini lascia aperte future possibilità di sviluppo nel settore della costruzione, e pone da subito la condizione per un incremento delle potenzialità produttive dell'industria pubblica e privata di riparazione navale. Lo sbocco al mare è necessario, anzi vitale per un modo di produrre moderno come può essere garantito, appunto, dalla dotazione di strumenti come il Synchronift e si inserisce in una linea di tendenza che accomuna, dal Giappone alla Corea del Sud a Singapore all'Europa, tutta la carpenteria metallica moderna.

«Che cosa è quindi il Synchronift? Si tratta di un grande ascensore marino dotato di piattaforma che viene calato in mare al di sotto della chiglia di una nave in modo che dopo che questa è appoggiata e bloccata sulla taccata, la piattaforma e la nave vengono sollevati insieme, fino al piano di lavoro.

«L'impianto è dotato di un sistema transfer che permette tramite carrelli e rotole di predisporre nell'area retrostante posti nave attrezzati per la riparazione e per la costruzione fino alla portata lorda di 50.000 T.s.l.

«È ovvio che per questo tipo di impianto si impone la nuova collocazione che non può essere quella del chiuso della Darsena, ma bensì quella che da tempo è auspicata dallo sbocco a mare sul molo Morosini.

«Lo spostamento del Cantiere a mare, libera aree, tra cui quelle del Matalco, immediatamente prospicienti, che possono essere utilizzate a servizio dell'industria cittadina, secondo una vocazione sulla quale il Comune di Livorno si è più volte pronunciato positivamente».



Livorno: nodo cruciale nel sistema integrato di trasporti. Le FS arrivano in porto

Nel recente incontro con le forze politiche e imprenditoriali livornesi, il presidente dell'Ente FS Lodovico Ligato ha riaffermato il grande interesse che le Ferrovie dello Stato accordano ai traffici portuali e all'importante scalo toscano, in modo particolare. Livorno, tra i porti del bacino mediterraneo, detiene il primato nel trasporto dei container, movimentandone oltre 500.000 all'anno, contro, solo per citare un altro grande porto italiano, i 325.000 di Genova. È evidente che un simile tipo di trasporto, in costante aumento e con prospettive di sviluppo decisamente rosee, non può non interessare un Ente come le FS che all'incremento del traffico merci, e in particolare di quello specializzato e a treno completo, sta dedicando risorse ed energie crescenti, traendone risultati confortanti in termini di immagine e di produttività. Dal 1970 al 1985, nell'insieme del traffico merci ferroviario, l'incidenza dei trasporti a treno completo è passata dal 10,8% al 32,4% e quella dei trasporti intermodali dal 2,8% al 16,3%, suddividendosi abbastanza equamente fra trasporti containerizzati (4.817.000 tonnellate trasportate nell'anno scorso) e trasporti combinati (4.020.000 tonnellate). Nonostante ciò, la quota occupata dalle FS nel traffico portuale dei container è ferma ad un 15% del volume globale del traffico, un valore inadeguato alle potenzialità intermodali del mezzo ferroviario, soprattutto se si tiene conto che il restante movimento dei container si svolge su gomma. Non è pensabile, infatti, uno sviluppo equilibrato del trasporto containerizzato se lo si condanna a trasferirsi dall'acqua alla terraferma attraverso un unico modo di trasporto, quello stradale, che non può sopportare un'ulteriore intensificazione del traffico pesante senza pagare un pedaggio altissimo in termini di costi economici, di sicurezza e di degradazione ambientale.

Livorno, dunque, porto leader nel trasporto containerizzato guarda alle FS come le FS guardano a Livorno per consolidare, città ed Ente, una posizione commerciale di indubbio rilievo. È una corrente di simpatia, però, che, per spirare con più fertile intensità, deve poggiare sulla concretezza di iniziative e realizzazioni oramai indifferibili. Il carico e lo scarico sottobordo a costi contenuti che l'Ente FS intende assicurare per reggere competitivamente il confronto con la strada, deve trovare le condizioni preliminari

per essere svolto vantaggiosamente nello sviluppo di una linea ferroviaria interna al porto, nel potenziamento dello scalo livornese e nell'adeguamento delle infrastrutture. La necessità di movimentare celermente le merci dal porto di Livorno a un centro di raccolta e di scambio intermodale interno, e da qui alle diverse destinazioni nazionali e internazionali impone un'attenzione particolare alle problematiche poste dal «nodo» e dal «corridoio» tirrenico, verso cui, a fronte di onerosi e travagliati impegni delle FS, si rileva invece un interesse solo recentemente determinato dalle autorità di governo. In particolare, la ferrovia Pontremolese (Parma-La Spezia), che si innesta sulla linea litoranea tirrenica, costituisce lo sbocco funzionale verso l'area padana del traffico portuale livornese, che non può continuare a gravare sulla Bologna-Firenze-Roma, già affollata di treni fino ai limiti delle sue possibilità. Ottocento miliardi rappresentano il primo finanziamento per il raddoppio e il potenziamento della linea, ma la legge 17/1982 consente di estendere il collegamento ferroviario alla Darsena Toscana e di rinnovare la tratta Livorno-Collesalvetti, che conduce dallo scalo portuale all'area in cui è previsto l'insediamento dell'Interporto di Guasticce. Nella società di gestione di questo nodo di scambio, le FS, a dimostrazione della serietà delle intenzioni di penetrare nel bacino di traffico del porto di Livorno, si sono impegnate ad entrare al più presto assumendo un ruolo non secondario.

Quella di stimolare una ripresa dell'integrazione marittima nel nodo di Livorno, per concludere, non è solo una scelta tesa ad acquisire traffico e, perciò, di semplice promozione commerciale. È una scelta che conduce alla soddisfazione di esigenze diverse e tutte degne di considerazione: lo sviluppo economico dell'area alto-tirrenica, perché la arricchisce di un moderno sistema di trasporti integrati razionalizzando le direttrici e i nodi di scambio intermodale; la salvaguardia dell'ambiente, perché evita le congestioni del traffico utilizzando la via d'acqua e, con pochi ritocchi, i già esistenti tracciati stradali e ferroviari; il decentramento territoriale perché dirama le correnti di traffico ferroviario, evitando di accentrare la totalità del traffico merci — in aggiunta a quello viaggiatori — sulla direttissima Roma-Firenze.



AGENZIA MARITTIMA

ANTONIO CONTI S.p.A.

AGENTE LLOYD TRIESTINO

LIVORNO	P.zza Micheli, 3	0586/843000 TLX 500090
MODENA	Via Notari, 103	354237 TLX 216636
FIRENZE	Via G. Monaco, 29	473165 TLX 573459
M. CARRARA	V.le Colombo, 9 bis	630434 TLX 590483