

LA GRANDE NAUTICA » L'ADDIO ALLA DARSENA

SanLorenzo porta a La Spezia le barche in acciaio

Il celebre marchio chiude l'esperimento nel capannone ex Fipa
Tra i motivi della scelta l'eterna lotta con le incognite del fondale

di **Donatella Francesconi**

VIAREGGIO

SanLorenzo concentra a La Spezia l'intera produzione in acciaio insediandosi negli storici cantieri San Marco con i quali ha stipulato un'intesa che garantisce occupazione nuove assunzioni. Dunque, termina in parte l'esperienza viareggina di utilizzo dei capannoni Fipa nell'area di Polo Nautico. San Lorenzo ne utilizzerà da qui in poi uno solo dei due che lo avevano visto ridare fiato alla cantieristica in quest'area, dove avrebbero dovuto vedere la luce cinque barche in acciaio, lasciando a Viareggio la produzione in vetroresina. Con tutto quello che ne consegue in termini di perdita di posti di lavoro diretti e dell'indotto.

A spingere Massimo Perotti, patron di San Lorenzo, verso la scelta definitiva degli spazi disponibili a La Spezia, sono stati almeno tre fattori di criticità che la nautica dei mega yacht incontra a Viareggio, e non da oggi. Primo fra tutti il problema del fondale: le draghe che negli ultimi due anni l'Autorità portuale ha messo all'opera fanno decisamente meglio di quasi vent'anni di draghe aspiranti e refluenti al lavoro inutilmente pagate a peso d'oro con il denaro della Regione. Ma sempre buche e "montarozzi" lascia dietro di sé, mentre la sabbia viaggia veloce e senza sosta da Sud verso Nord. Un milione in escavo e mille euro in certi da accendere per invocare l'assenza di mareggiate. Altrimenti è un attimo e si ricomincia. Non sarà un caso che il segretario dell'Autorità portuale, Fabrizio Morelli, appena in-

sediatosi (ormai quasi tre anni fa) ha riproposto l'impianto fisso, ovvero il sabbiodotto che l'amministrazione Marcucci volle a tutti i costi smantellare. A conferma che il problema resta, per quanto si scavi e si spenda, il fatto che la difficile manovra di entrata ed uscita rimane segnalata sul Portolano. «Mi pare si stia lavorando in maniera esasperatamente pericolosa, in una situazione di sicurezza pari allo zero», dichiarava qualche mese fa al Tirreno Alessandro Marchetti, capopilota in porto a Carrara, a proposito dell'accesso a Viareggio

via mare. Ed ancora si racconta in Darsena di quell'arabo che voleva farsi costruire tre barche ma quando ha saputo dei problemi di entrata ed uscita in porto ha scosso la testa e girato i tacchi.

La seconda questione è an-

cora relativa a misure: non profondità, ma altezze. Quelle dei capannoni: 17 metri invece dei 22-23 necessari per costruire maxi yacht. Non è mistero, inoltre, che Massimo Perotti si stato uno degli imprenditori della nautica che meno ha di-

gerito il no al frazionamento dell'area di Polo Nautico. Sommare le criticità locali, mescolare con le esigenze di tenuta delle aziende che hanno attraversato per lungo e largo la crisi, ed il cocktail è servito...si chiama "addio".

