

Livorno: porto in crisi di crescita

Rapido sviluppo e prospettive di ammodernamento dello scalo marittimo - La proposta della Compagnia portuale per l'ampliamento del porto commerciale - Ampî consensi per la realizzazione della darsena Toscana - Occorre sbloccare banchine, piazzali e magazzini ancora a disposizione delle forze armate U.S.A.

Le strutture portuali alle Regioni

Con ogni probabilità il traguardo dei trecento milioni di merci sbarcate e imbarcate previsto per il 1970 è stato raggiunto alla fine del 1969 e questo è un fatto che non dipende dalla volontà politica dei governi. La programmazione del deficit (entro sinistra) ha fatto naufragio. Le contraddizioni e le distorsioni dello sviluppo precedentemente esistenti sono venute aggravando il sistema portuale nazionale (che tale è solo sulla carta) verso in condizioni talmente gravi che presto se non si prenderanno provvedimenti radicali diverrà una strozzatura gravida di conseguenze negative per lo sviluppo stesso del Paese. Bisogna pensare che il 90% delle importazioni e il 80% delle esportazioni passano attraverso i nostri scali marittimi. Se non si conoscesse l'incapacità dei governanti che si sono succeduti oltre tutto di mediare gli stessi interessi generali della borghesia sembrerebbe addirittura incredibile che un Paese obbligato per la sua stessa conformazione a servirsi prevalentemente delle vie del mare abbia a tal punto trascurato il settore marittimo dell'economia fino a farlo precipitare in una crisi strutturale di grandi proporzioni.

Tutti riconoscono l'estrema gravità della situazione e ognuno propone la sua medicina. Per il capitale armatoriale l'unica via sicura sta nel rinunciare al carattere pubblico dei porti lasciando al privato di risolvere i problemi (soluzione che in ultima istanza si riduce a togliere di mezzo le compagnie portuali) mentre in sede governativa dovendo fare i conti con una dura realtà si cercano delle idee nuove. Così per reagire alla lentezza esasperante della macchina burocratica dello Stato (si pensi che i 75 miliardi stanziati a stralcio dei 200 previsti dal programma economico nazionale andando di questo passo saranno effettivamente spesi non in cinque bensì in 10 anni!) si propone l'ipotesi della creazione di una azienda nazionale portuale che a simiglianza dell'ANAS possa rapidamente spendere i fondi a disposizione appaltando le opere portuali ad aziende IRI.

Se comprendiamo le ragioni che spingono a cercar soluzioni diverse per affrontare questi problemi non condividiamo però le conclusioni cui si giunge e per due principali ordini di motivi. Una azienda nazionale portuale significa ulteriore accentramento di un settore che invece abbisogna di un massimo di articolazione che non può non riferirsi alla Regione chiamata in causa. In IRI significa accentuare l'intervento dell'industria di partecipazione statale nelle infrastrutture e nei servizi mentre invece occorre che questo strumento a disposizione dello Stato sia indirizzato essenzialmente nel settore industriale.

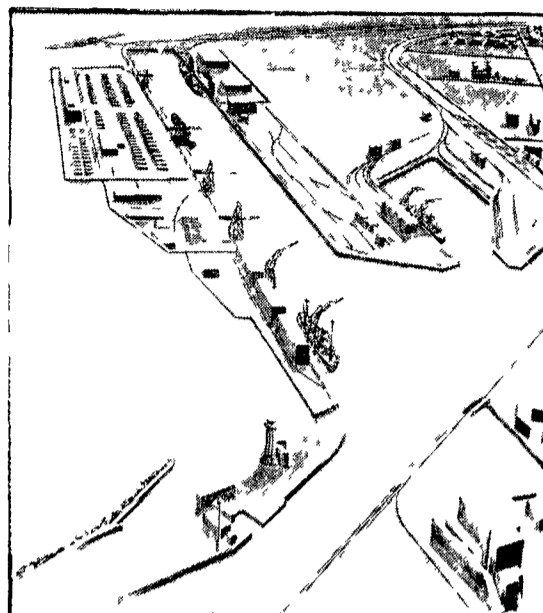
La strada per affrontare e risolvere i problemi aperti nel settore a nostro avviso deve essere ben altra. Innanzitutto deve essere chiaramente affermato che non si tratta semplicemente di adeguare gli scali marittimi alle esigenze che nel corso degli anni sono cresciute e si sono accumulate, bensì occorre valutare il sistema portuale come una delle grandi infrastrutture al servizio di una politica di piano veramente democratica che può e deve concorrere al superamento degli squilibri territoriali e settoriali che angustiano il Paese. Conseguentemente deve essere elaborato un piano il cui fondamento sia la organizzazione di un sistema portuale nazionale articolato regionalmente e gestito democraticamente.

In questa linea demandare alle Regioni (che con le prossime elezioni saranno attivate) la programmazione e la esecuzione delle opere portuali affinché queste siano in armonia con l'assetto territoriale regionale costituisce una finanziaria pubblica per opere portuali che sia in grado di garantire alle Regioni i mezzi necessari per la esecuzione delle opere, rendere democratica la gestione dei porti attraverso una legge quadro che fissi dei principi comuni demandando alle assemblee regionali la attuazione degli enti indispensabili. Inoltre riconoscendo che alla articolazione democratica deve corrispondere il momento unitario della direzione, chiediamo che le diverse competenze sui porti oggi divise fra molti ministeri siano unificate nel ministero della Marina Mercantile facendo di questo il centro di direzione della politica marittima e del settore portuale.

Queste sono le nostre idee. Le sottoponiamo al confronto con quanti vogliono concretamente affrontare i problemi aperti. Esse sono frutto di una esperienza fatta con i lavoratori e con le città marittime e con i lavoratori con la loro lotta. Siamo certi che andranno avanti.

Nelusco Giachini

L'incremento ininterrotto di crescita che si è verificato in questi anni ha messo in crisi l'intero sistema portuale italiano. L'incremento ininterrotto di crescita che si è verificato in questi anni ha messo in crisi l'intero sistema portuale italiano. L'incremento ininterrotto di crescita che si è verificato in questi anni ha messo in crisi l'intero sistema portuale italiano.



La flotta italiana il 31 dicembre ha raggiunto la consistenza di 7 milioni di tonnellate. Nonostante l'incremento quantitativo valutabile in circa un milione di tonnellate in 5 anni la flotta non ha assolto una funzione di sostegno dell'economia né ha seguito il ritmo dell'espansione mondiale. Ancora oggi il 75% delle importazioni e l'85% delle esportazioni è trasportata dalla bandiera estera. La bilancia dei trasporti marittimi presenta un deficit sempre più preoccupante. D'altra parte in una struttura produttiva in larga parte imperniata sulle importazioni di materie prime e sulla esportazione di manufatti il costo dei trasporti marittimi assume un valore decisivo. L'industria punta sempre più verso soluzioni che tendono ad integrare i problemi del trasporto marittimo nel quadro più ampio del processo produttivo. Ciò determina una crescente penetrazione del capitale industriale nel campo armatoriale.

L'85% delle merci esportate viaggia su navi straniere

La flotta non aiuta l'economia nazionale - La FINMARE non ha programmi di rinnovamento ed espansione della sua capacità di trasporto

La flotta italiana il 31 dicembre ha raggiunto la consistenza di 7 milioni di tonnellate. Nonostante l'incremento quantitativo valutabile in circa un milione di tonnellate in 5 anni la flotta non ha assolto una funzione di sostegno dell'economia né ha seguito il ritmo dell'espansione mondiale.

Le stesse grandi battaglie contrattuali condotte nel 1968 nel settore pubblico e attualmente nell'armamento privato assumono un carattere decisivo. I notevoli aumenti salariali conseguiti e che stanno per concretizzare il soddisfacimento delle fondamentali esigenze degli equipaggi, il riposo rappresentano un salutare scossone alle vecchie strutture dell'impresa armatoriale e l'eliminazione delle scie di sottoparlato impediscono anche il permanere di sistemi aziendali basati unicamente sullo sfruttamento vergognoso degli equipaggi.

Il recupero da parte degli armatori degli oneri contrattuali potrà imporre un più rapido rinnovamento della flotta con la costruzione di navi specializzate di più ampia portata in grado di assicurare una maggiore produttività. Questa possibile linea di tendenza dovrà essere favorita con l'adozione di una politica marittima che tenga conto della esigenza di garantire al paese un trasporto marittimo sicuro, continuo e a bassi costi. Quei provvedimenti non sono però condivisi dalla maggior parte degli armatori che perseguono il recupero dei profitti con altre politiche destinate ad esempio ad aggravare la situazione dell'industria cartacea in quanto si richiede la libertà di costruire le navi all'estero.

I problemi dell'economia marittima tornano ad investire quindi settori particolari come la cantieristica e l'intera struttura produttiva italiana. Il trasporto marittimo rivela sempre più la sua natura di servizio di interesse pubblico alla cui soluzione è attualmente connesso il intero movimento operaio italiano.

Renzo Ciardini

Da giugno entreranno in funzione i super-jet Alitalia

L'anno che si apre vedrà una trasformazione delle aviazioni commerciali. Sulle linee di maggiore traffico e di maggior interesse turistico entreranno in servizio i grandi jet capaci di ospitare alcune centinaia di passeggeri col massimo di comfort. Sulle linee dell'Alitalia a partire dalla primavera del 1970 entreranno in funzione quattro super-jet Boeing 747.

Per comprendere meglio cosa rappresentino questi aerei per le flotte commerciali dei prossimi anni è bene esaminare alcune cifre a pieno carico di decollo. Il peso di un Boeing 747 supera le 300 tonnellate (il più grande dei DC 8 della flotta Alitalia pesa al decollo a pieno carico 160 tonnellate), nella configurazione prescelta dall'Alitalia il B 747 potrà trasportare 369 passeggeri (di cui 32 in prima classe e 337 in classe economica). L'aereo è lungo oltre 70 metri e la superficie alare si supera i 500 metri quadrati. L'estremità superiore del timone verticale s'innalza 20 metri di altezza. La cabina passeggeri è larga quasi sei metri ed alta più di due metri e mezzo. Una scala a choccia porta dalla cabina passeggeri ad un elegante salottino bar.

Si tratta in sostanza di un aeroplano che negli anni non trova il confronto nell'aviazione commerciale. La macchina è più moderna, più silenziosa, più confortevole, più spaziosa, più sicura, più pratica, più moderna, più silenziosa, più confortevole, più spaziosa, più sicura, più pratica.

Nuove tariffe per il turismo

Il 1970 — dicono gli esperti — sarà l'anno del « boom » dei viaggi aerei. Due sono i fattori sui quali si basa la previsione: l'entrata in funzione dei grossi aerei (superjet) capaci di ospitare centinaia di passeggeri e l'azione delle tariffe. Fino ad oggi il costo dei viaggi aerei ha rappresentato un serio ostacolo al turismo medio. Le tariffe concordate dalle varie compagnie con l'accordo IATA non sempre sono cessate alla grande massa dei viaggiatori. Il primo obiettivo da raggiungere per la larga e la platea del turismo aereo è quindi quello di una revisione delle tariffe. È stata questa la prima azione svolta dall'Alitalia nel 1969. La nostra compagnia di bandiera ci metterà a cordere il nuovo accordo IATA per i voli del Nord Atlantico. Le nuove tariffe per i voli transatlantici sono così entrate in vigore: New York - Roma - New York e Canada. Una prima mossa per vedere tutti i voli diretti.

In quanto alle tariffe di servizio, vedremo che le nuove tariffe per il turismo aereo in Italia saranno fatte alla stessa maniera di New York - Roma - New York.



Nuove tariffe per il turismo

Il 1970 — dicono gli esperti — sarà l'anno del « boom » dei viaggi aerei. Due sono i fattori sui quali si basa la previsione: l'entrata in funzione dei grossi aerei (superjet) capaci di ospitare centinaia di passeggeri e l'azione delle tariffe. Fino ad oggi il costo dei viaggi aerei ha rappresentato un serio ostacolo al turismo medio. Le tariffe concordate dalle varie compagnie con l'accordo IATA non sempre sono cessate alla grande massa dei viaggiatori. Il primo obiettivo da raggiungere per la larga e la platea del turismo aereo è quindi quello di una revisione delle tariffe. È stata questa la prima azione svolta dall'Alitalia nel 1969. La nostra compagnia di bandiera ci metterà a cordere il nuovo accordo IATA per i voli del Nord Atlantico. Le nuove tariffe per i voli transatlantici sono così entrate in vigore: New York - Roma - New York e Canada. Una prima mossa per vedere tutti i voli diretti.

In quanto alle tariffe di servizio, vedremo che le nuove tariffe per il turismo aereo in Italia saranno fatte alla stessa maniera di New York - Roma - New York.

