

PROPOSTE DEI SINDACATI

La Toscana e il Piano delle F.S.

Ottenuto l'impegno per fare del trasporto su rotaia l'asse portante del sistema nazionale di trasporti

Nel momento in cui si affrontano, seppure sommariamente, i problemi relativi al programma pluriennale di finanziamenti per un importo di 400 miliardi, onde conferire alle Ferrovie dello Stato quel ruolo preminente nel settore dei trasporti, dal quale si comincerà davvero a sostanzialmente, nell'interesse di tutta la collettività e dello stesso sviluppo armonico dell'economia nazionale, la previsione del trasporto collettivo e pubblico su quello individuale e privato, nel momento, diciamo, che si affrontano tali problemi, non riesce possibile sottrarsi dal sottolineare come i ferrovieri, attraverso la loro ultima piattaforma rivendicativa (1971-1972) riusciti a realizzare quella saldatura fra obiettivi di carattere contrattuale e obiettivi di riforma.

Infatti, nel quadro della strategia delle riforme e della risposta della classe operaia all'attacco padronale ai livelli di occupazione, i lavoratori delle Ferrovie hanno ottenuto l'impegno della controparte politica a realizzare investimenti che, privilegiando il Mezzogiorno d'Italia, consentano di fare del trasporto su rotaia l'asse portante del sistema di trasporti nazionale.

La lotta ha avuto un primo successo con l'approvazione, da parte del Parlamento, di un piano triennale di 400 miliardi e con l'impegno di darvi seguito col nuovo piano decennale di 4000 miliardi, che trovasi, peraltro, già da troppo tempo all'esame preventivo del CIPE.

Il risultato conseguito è migliore, oltre che della battaglia unitaria condotta dai ferrovieri, del fronte di alleanze che sugli obiettivi di largo interesse sociale si era formato e perché su di essi, obiettivi, si è, seppure in misura diversa, riusciti a coinvolgere le più importanti organizzazioni sindacali e democratiche del paese. Il tipo di procedura concordata fra i sindacati unitari e la controparte aziendale e politica, instaurata per la gestione di questo importante successo, ci consente per il momento di constatare che i rapporti sono maturati e interessanti al punto per stanziamenti dell'ordine di circa 220 miliardi che attualmente trovano una loro specificazione di parte aziendale che dovrà, nella prevista fase successiva, essere oggetto di confronto e di impegno con i sindacati e i livelli, col governo regionale e con tutte le altre forze sociali interessate anche tali investimenti, obbedendo ad una logica di sviluppo socio-economico della regione, ne siano elemento propulsivo per una diversa politica del territorio, per il riassetto e l'ampliamento dei centri urbani e per uno stimolo promozionale di quelle zone che avvertono un sempre più crescente rarefazione del loro potenziale produttivo ed economico.

Per realizzare, però, simili risultati, già da ora occorre impegnare forze e sforzi per modificare certi indirizzi che il governo e l'azienda F.F.S.S. intendono perseguire nell'utilizzo degli investimenti previsti dal piano. Il fatto che anche per la nostra regione una preponderante parte dei finanziamenti da assegnare sia concentrata sulle linee fondamentali o principali prestigiose, sostanzialmente orientamento di carattere generale che per il settore dei viaggiatori si voglia insistere nel privilegiare il servizio rivolto a pochi (maggiore comfort, altissime velocità) a detrimento di quello occorrente alle masse. Si vuole, insomma, proseguire nella costosa ed errata politica dei treni bandiera e super-rapidi, proprio nel momento in cui, dalla utenza alle esigenze economico-sociali, riafferma il ruolo primario della rotaia per il trasporto di massa.

La tesi che meglio si avvicina alle reali condizioni del trasporto su rotaia della nostra regione, non certamente avulsa dal contesto nazionale, rispetto alla domanda di trasporto, è quella che si fa carico di superare gli squilibri tra il treno velocissimo e quello che stenta a raggiungere i 40-50 chilometri orari di velocità commerciale: fra il treno super confortato e le vetture vetture ancora in circolazione sulle quali penano i nostri pendolari non rimandoci ulteriore spazio per anche velocemente trattare l'altro argomento del trasporto merci, nonché esprimere alcune considerazioni in ordine all'impiego particolareggiato per linee, bacini di traffico, insediamenti industriali e commerciali dei 220 miliardi che da parte dell'azienda F.F.S.S. si propone destinare alla regione toscana, ripromet-

tendoci di affrontare in altra e, speriamo, molto prossima occasione, vorremmo concludere auspicando che quelle forze sociali cui dianzi ci siamo riferiti ponessero piena ed impegnata attenzione al grosso discorso che va maturando relativamente alla non trascurabile dimensione degli investimenti produttivi che il piano pluriennale F.F.S.S. destinerà alla regione stessa, sempre che la sua navigazione non ceda tranquilla in questo mare politico-economico cupo (quasi nero) e burrascoso consenta al piano stesso di arrivare in porto.

I lavoratori delle ferrovie ed i loro sindacati unitari, mettono fin d'ora a disposizione di queste forze democratiche la loro capacità combattiva, le loro conoscenze ed i loro convincimenti per rendere il confronto che ci sarà fra sindacati, azienda, F.F.S.S., partiti e governo regionale positivamente finalizzato alla elaborazione definitiva del nuovo piano di investimenti F.F.S.S. In modo che siano recepite le istanze di democratico e popolare sviluppo della regione toscana nel contesto di una vigorosa ripresa economica e sociale di tutto il nostro paese.

ENZO PAOLI Segretario regionale SFLCGIL

Le sue attività sono collegate al porto di Livorno

NASCE LA COOPERATIVA SERVIZI DI TRASPORTO

E' lo sbocco cui tendono numerose ditte individuali, gruppi e cooperative che operano nell'area - I problemi delle relazioni ferroviarie e viarie con l'entroterra della Toscana e con tutta l'Italia



Operazioni di scarico nel porto di Livorno

Nel settore dell'autotrasporto artigianale e autonomo operano da molti anni a Livorno numerose cooperative e gruppi, aderenti alla Fita e alla Fita. Si tratta di strumenti associativi per far fronte ai grossi impegni di lavoro in un settore in rapida crescita e dove si ripercuotono (forse qui più visibilmente che in altre branche dei servizi) le conseguenze negative di un tipo di sviluppo economico che ha puntato alla concentrazione delle attività nelle grandi aree metropolitane.

Perché gli autotrasportatori possano, dunque, influire nelle decisioni che si prendono nel settore occorre in primo luogo che gli strumenti associativi diventino degli organismi economici, con una loro autonoma capacità tecnico-economico-organizzativa, con precise specializzazioni per ogni singolo settore dell'autotrasporto. Con queste prime annotazioni di carattere generale abbiamo avviato un colloquio con un gruppo di autotrasportatori artigiani e autonomi aderenti ai gruppi Rai, Gar, Gal e raggruppamento San Marco che complessivamente dispongono di circa 170 macchine.

Essi operano prevalentemente sul porto di Livorno e sul territorio circostante, stabilmente sulle conseguenze negative che la mancanza di mezzi e di moderne infrastrutture ha sul trasporto delle merci dallo scalo livornese verso l'entroterra regionale e da qui al resto del paese. Gli autotrasportatori livornesi tengono, quindi, a

sottolineare la necessità che il porto, insieme alla realizzazione della Darsena Toscana, abbia un adeguato sviluppo delle banchine e mezzi di sollevamento che siano per numero e qualità all'altezza delle operazioni di carico e scarico. Particolarmente sentita è poi la necessità di una regolamentazione del trasporto, del coordinamento dei depositi, della strada-rotaria e di uno smilimento delle operazioni doganali che, spesso, comportano lunghe perdite di tempo e ore morte che incidono sulla qualità e sui costi di trasporto. E' per questo che la Fita provinciale ad esempio, si sta muovendo per la costituzione di una grande cooperativa di servizi, collegata alla Compagnia Portuale di Livorno, che è attualmente in fase di studio.

L'Arnaccio, oltre ad essere insufficiente, presenta molti pericoli, come dimostrano i numerosi e gravi incidenti che ogni anno vi si verificano. La precarietà del sistema viario richiede quindi l'adeguamento del collegamento Livorno-Civitanova alla realizzazione della superstrada Livorno-Firenze e della Lucca-Modena, assieme allo sviluppo e delle gallerie, della viabilità interna, orizzontale capace di collegare nei due sensi il paese.

Fissati questi punti - che restano il problema di fondo - dalla cui soluzione il trasporto può trarre consistenti benefici - gli autotrasportatori decidono di riunirsi in un'associazione che si propone di risolvere i problemi che più da vicino riguardano la categoria. L'introduzione dell'Iva ha portato ad un aumento del costo delle merci, con un aumento delle tariffe. E' qui che si inserisce il discorso su alcuni punti centrali delle rivendicazioni degli autotrasportatori livornesi: l'adeguamento del porto, l'adeguamento delle banchine e dei mezzi di sollevamento, la viabilità interna, la viabilità regionale, la viabilità nazionale.

Un'altra questione fortemente sentita è quella assicurativa. Le assicurazioni, infatti, sono molto alte e pesano fortemente sulle spese; esse non tengono conto dei chilometri percorsi, ma solo del tempo effettivo di lavoro in un anno meno di 200 giornate.

Da qui la proposta di una assicurazione che sia obbligatoria ma che abbia come concetto centrale il rapporto assicurazione-consumo del carburante. Inoltre essa deve assumere carattere sociale e diventare un istituto a gestione pubblica. Per i trasportatori artigiani, infine, si pone il problema di un adeguamento del sistema previdenziale (le pensioni oscillano attualmente tra le 24 e le 28 mila lire), mentre, in particolare per i trasportatori autonomi occorre che sia garantito un credito agevolato per lo acquisto degli automezzi.

Il costo dei mezzi - ci dicono gli autotrasportatori - è raddoppiato rispetto ad otto anni fa, e i guadagni non sono cresciuti proporzionalmente all'aumento del costo della vita.

Fabio Baldassarri

LIVORNO, 29

In un mondo nel quale le relazioni economiche tra i popoli si intensificano e si estendono progressivamente, e dove il trasporto marittimo svolge il ruolo più importante nel trasferimento di materie prime e di prodotti lavorati dai centri d'origine al consumo, è indubbio che, l'ammmodernamento delle strutture portuali, rappresenta una condizione essenziale per lo sviluppo della produzione e del commercio dei beni economici.

Per questo è necessario che lo Stato non indugi ulteriormente nella decisione di assegnare i fondi essenziali per l'adeguamento alle moderne necessità dei principali porti nazionali, nel cui quadro anche quello di Livorno verrebbe finalmente potenziato con la «Darsena Toscana», da molto tempo richiesta, ma purtroppo ancora nella fase di progetto.

Alla «Darsena Toscana» infatti si ricollegano i processi innovatori della complessa vita delle attività economiche presenti nel raggio di

influenza dello scalo marittimo livornese, e tutti quegli stimoli di carattere promozionale destinati a consolidare ed accrescere il ruolo stesso dell'economia toscana.

La stessa città e la provincia toscana risentiranno positivamente gli effetti del rafforzamento qualitativo e quantitativo del servizio portuale aprendo nuove prospettive all'occupazione, con la creazione di migliaia di nuovi posti di lavoro per quei giovani che da tempo attendono di essere inseriti attivamente nella vita produttiva. In egual misura verrebbe superata la grave situazione delle zone adiacenti al porto commerciale per la circolazione mista delle autovetture e dei pesanti autocarri diretti o provenienti dalle banchine operative, in quanto la «Darsena Toscana», sorgendo lontano dal centro urbano, sarà collegata facilmente con la grande viabilità arteriale provinciale, mediante tratti brevi.

Ma perché quest'opera di interesse così vitale non abbia a rimanere nei desideri di tutti coloro che in essa hanno

ripreso la speranza di estendere e potenziare le proprie attività, occorre aumentare la pressione di tutte le forze economiche, politiche e sindacali, locali e regionali, al fine di piegare le ultime resistenze e impedire eventuali ripensamenti nella assegnazione dei fondi, previsti per la realizzazione della «Darsena Toscana».

Valga a questo proposito - anche come verifica della validità della richiesta che andiamo sostenendo - l'esame svolto dal CIPE sulla necessità del più sollecito intervento statale nei porti, in ordine alla loro funzione e all'esigenza di adeguarli strutturalmente al servizio che ad essi viene domandato. Scopriremo allora che Livorno è uno tra i primi scali marittimi meritevoli di ogni attenzione e ciò non solo per i suoi lavoratori ed operatori economici, ma anche per superare una pesante strozzatura nel programma delle linee di sviluppo delle opere portuali pubbliche, al servizio dell'economia regionale e nazionale.

Italo Piccini

Successo a Piombino della politica di municipalizzazione del servizio di trasporto

Collegate con autobus fabbriche scuole città

Approvato il bilancio 1973 che prevede un ampliamento dei servizi e la graduale attuazione di un piano che porterà a cambiare/profondamente i collegamenti con l'entroterra

PIOMBINO, 29. Il bilancio preventivo per il 1973 dell'Azienda Trasporti Municipalizzata ha raccolto il voto favorevole del Consiglio Comunale che, contemporaneamente, ha valutato in modo positivo l'esperienza fatta durante l'anno trascorso. La municipalizzazione fu votata oltre un anno fa onde supplire all'inadeguatezza degli investimenti pubblici in questo settore - addirittura parzialmente inutilizzati nel programma nazionale 1968/70 - promuovendo una politica dei

trasporti tale da delimitare ed investire la tendenza alla congiunzione delle aree urbane adovuta all'uso irrazionale degli automezzi privati.

In questo contesto la municipalizzazione dei trasporti è venuta incontro alle esigenze della città e del comprensorio, pur non rinunciando al discorso di prospettiva che è sempre presente la necessità di una programmazione regionale anche in questo settore.

I risultati positivi non sono mancati. La finalizzazione del

servizio in senso sociale si è concretizzata nella realizzazione del trasporto gratuito di alcune categorie di studenti e nella differenziazione delle tariffe tesa a privilegiare categorie come quella dei grandi invalidi o dei pensionati. In questo quadro diventa sempre più necessaria l'estensione della gratuità del servizio ai lavoratori, tanto più dopo l'acquisizione delle autostrade «Castrucci» che pongono alla ribalta il problema dei collegamenti con gli altri paesi del comprensorio dai quali provengono molti pendolari: Campiglia, Monterotondo, Suvereto e S. Vincenzo.

Mentre su questa questione resta aperto un dibattito che interessa anche le Aziende presso le quali operano questi lavoratori, nel riconoscimento delle sempre crescenti esigenze di spostamento dei cittadini e dell'intento di scoraggiare ulteriormente la circolazione privata, con la certezza di contribuire al riconoscimento del trasporto come servizio sociale, nel bilancio preventivo 1973 sono state prefigurate alcune nuove iniziative:

1) un servizio operaio gratuito interessante i lavoratori dei 3 turni della Dalmine, Trencio Medio Piccolo, Acciaierie ed eventuali impianti di nuova costruzione;

2) un servizio operaio capace di interessare circa 700 operai i quali, raccolti in larga parte della città, siano trasportati alle tre principali delle acciaierie, curando attentamente percorsi, orari, fermate affinché si realizzi un efficiente servizio, rapido e raddoppiato rispetto ad oggi, con un risparmio del 40 per cento sulla tariffa;

3) ampliamento del trasporto studentesco allargando pertanto il servizio in quelle zone che sono interessate dal provvedimento, ma hanno una notevole corrente di traffico orientato verso gli istituti scolastici;

4) un servizio operaio capace di interessare circa 700 operai i quali, raccolti in larga parte della città, siano trasportati alle tre principali delle acciaierie, curando attentamente percorsi, orari, fermate affinché si realizzi un efficiente servizio, rapido e raddoppiato rispetto ad oggi, con un risparmio del 40 per cento sulla tariffa;

5) un servizio operaio capace di interessare circa 700 operai i quali, raccolti in larga parte della città, siano trasportati alle tre principali delle acciaierie, curando attentamente percorsi, orari, fermate affinché si realizzi un efficiente servizio, rapido e raddoppiato rispetto ad oggi, con un risparmio del 40 per cento sulla tariffa;

Fabio Baldassarri

PIOMBINO

Per il porto tutto dipende dall'interno

Oltre 1.200.000 passeggeri si sono imbarcati a Piombino, nel 1972, diretti all'Isola d'Elba in Sardegna, Corsica, in Adriatico, in Ionio, in Tirreno, in Mar Rosso, in Portofino e, di queste, circa 500.000 dovute al traffico commerciale. Auto e camion sono stati imbarcati per un peso complessivo di circa 300.000 tonnellate, ed altre centomila di migliaia sono state trasportate via mare.

«Dal 1970 ad oggi, il traffico che passa per il Porto di Piombino è più che raddoppiato, ma lo sviluppo delle attrezzature portuali non ha certamente corrisposto a questa realtà. Il piano triennale del 1967, varato in base alla legge 1200, prevedeva ben 3 miliardi di lire di investimenti. Ebbene, da allora solo 500 milioni sono stati stanziati per Piombino».

Chi dice queste cose, è il console della Compagnia dei lavoratori portuali, Pedroni. I portuali - che tra occasionali, soci e dipendenti superano le 100 unità - sono coloro che, insieme alle altre 200 persone circa operanti nel porto (oltre ai lavoratori del settore industriale), cercano di far fronte con ogni mezzo, alla precarietà di questa situazione.

EUROTERMINAL CONTAINERS I.C.I. S.p.A.

Capitale Lit. 500.000.000 - Superficie 110.000 mq.



Nella foto: uno dei piazzali dell'E.T.C. dove avviene la containerizzazione dei contenitori russi destinati nel Mar Baltico di proprietà della rete lineare sovietica

Magazzino merci nazionali - Magazzino merci estere - Magazzino Doganale privato - Piazzale deposito contenitori e merce nazionale - Piazzale deposito contenitori e merce estera - Piazzale Doganale privato - Sezione Doganale e uffici Finanza - Recordo ferroviario, Siaz, Livorno-Calambrone - Impianto elettrico per refrigerazione contenitori - Gru cavaliere e Side Loader - per contenitori da 20', 30', 35', 40' - Servizio trasporto merci e contenitori con semirimorchi portacontenitori da 20', 40' - Consolidamento e containerizzazione merci palletizzate con sistema signode e sistema termoretraibile - Officina riparazione contenitori - Impianto lavaggio e decontaminazione contenitori.

UFFICI COMPLETAMENTE ATTREZZATI PER GLI OPERATORI O COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE CHE DESIDERINO AVERE UNA LORO SEDE PRESSO L'EUROTERMINAL.

57100 - LIVORNO - Via Enriquez, 15 - Casella Postale 630 - Tel. 402.322 (10 linee) - Telex 50205

Indirizzo Ferroviario: LIVORNO S. MARCO, Bivio Calambrone per raccordo EUROTERMINAL