

Il porto di Livorno uno scalo per l'Oriente

LIVORNO, febbraio. Le previsioni di aumento del traffico marittimo con i paesi a sud di Suez a seguito dell'apertura del canale, si sono rivelate largamente superiori alla reale consistenza degli stessi traffici. Ben-berrebbe che vi fosse stato un errore di valutazione sulla capacità di tenuta dei nostri porti con la riattivazione di Suez, ma in effetti si è trattato dell'impossibilità di quei paesi di organizzare e inserire in modo produttivo, con la massima sollecitudine, tutte le macchine e gli strumenti vari importati per la fabbricazione di merci e dei mercati loro occorrenti; sono stati, così, provocati grossi intasamenti in tutti i loro sistemi di comunicazione, incominciando dagli scali marittimi stessi.

Tuttavia i paesi a sud di Suez rappresentati per noi grandi mercati di assorbimento della produzione italiana, e il porto di Livorno, con gli altri, un potente mezzo di raccordo dei traffici marittimi con quei paesi. D'altra parte questo non è che il vantaggio proprio della posizione geografica di Livorno, rispetto al mondo che si è nuovamente schiuso con la riapertura del canale di Suez, posizione che si traduce in minori costi congiunti nel trasporto marittimo. Questo, però, non è tutto, perché ben altre ragioni presiedono al rallentamento del ritmo negli scambi che dà loro il tono e la consistenza.

Infatti, esistono motivi tecnici oltre quelli osservati in precedenza, indipendenti da situazioni del nostro paese, che hanno determinato un grave rallentamento nelle importazioni da parte dei mercati a sud di Suez. Si tratta della carenza di manodopera specializzata, massimamente nel settore dei trasporti in genere, e della grave insufficienza di strade carichi di collegamento tra gli scali marittimi e i vari centri di produzione. Nei porti del Gabon, dell'Iran, della Libia, ecc., le navi in lunga attesa dell'ormeggio per scaricare (le soste vanno da 3 a 6 mesi e oltre) si contano ormai a centinaia, per cui stanno saltando o subiscono pesanti ritardi molti dei piani predisposti per la creazione e lo sviluppo di zone produttive non solo di una ragguardevole parte del vantaggio economico derivanti dalla riattivazione degli oili

Prospettive nuove per il nostro paese dopo la riapertura del Canale di Suez - Esistono difficoltà oggettive che impediscono attualmente lo sviluppo dei rapporti commerciali fra il nostro paese e il Terzo Mondo - Navi ferme per 6 mesi in attesa di ormeggio

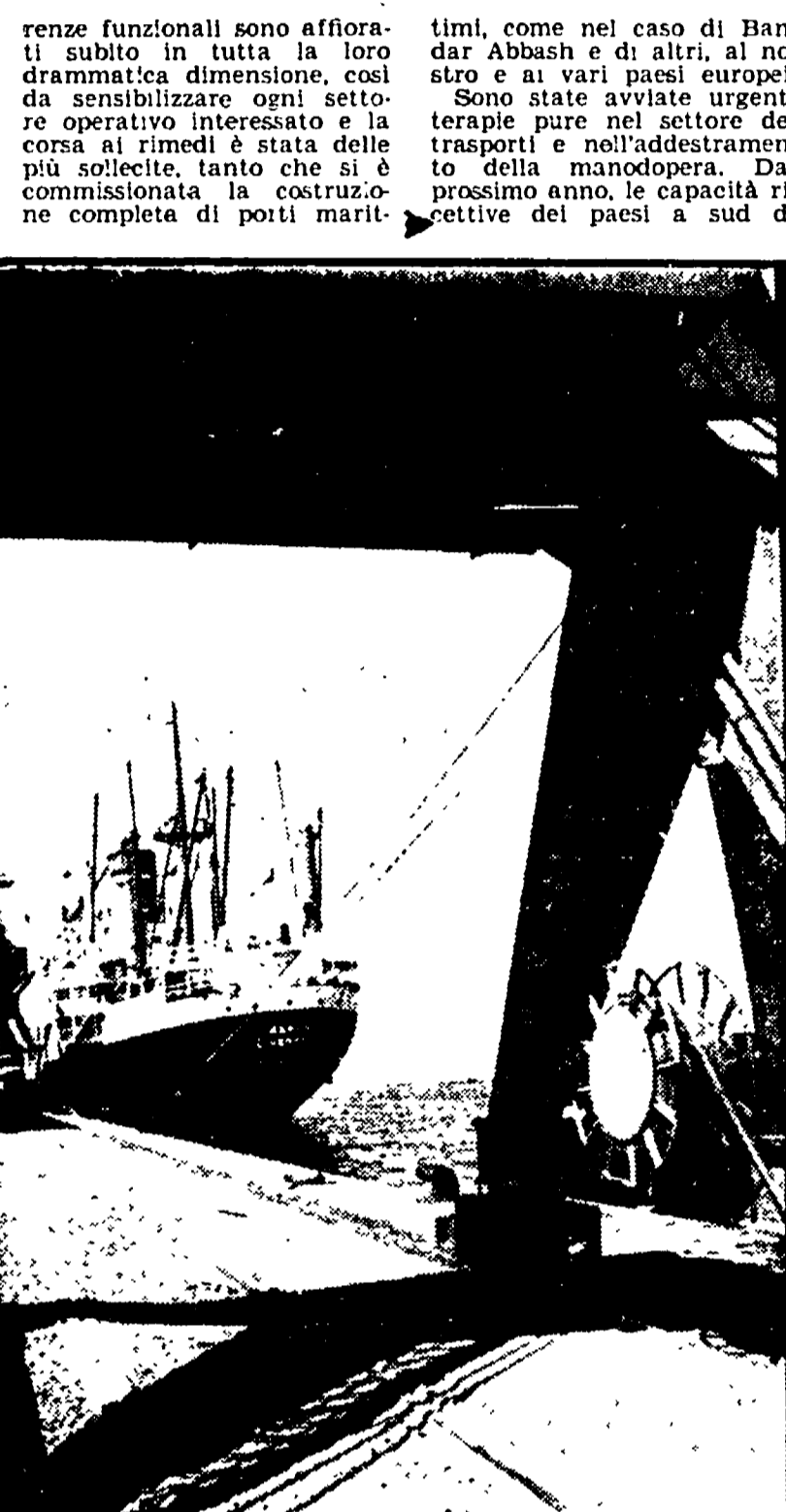
grezzi minerali dei quali sono produttori, vengono rapidamente assorbiti dalle varie dispersioni, per le lunghe attese delle navi che determinano la levitazione costante del prezzo dei noli per le zone a sud di Suez.

Naturalmente difetti e carenze funzionali sono affiorati subito in tutta la loro drammatica dimensione, così da sensibilizzare ogni settore operativo interessato e la corsa ai rimedi è stata delle più sollecite, tanto che si è commissionata la costruzione completa di porti marittimi, come nel caso di Bandar Abbas e di altri, al nostro e ai vari paesi europei.

Sono state avviate urgenti terapie pure nel settore dei trasporti e nell'addestramento della manodopera. Dal prossimo anno, le capacità operative dei paesi a sud di Suez saranno notevolmente ampliate con la conseguenza positiva di incrementare gli scambi economici anche con il nostro paese, che è, tra gli altri, fortemente industrializzato, il più vicino ai mercati a sud di Suez. Tuttavia, per consolidare ed estendere maggiormente le nostre relazioni commerciali, occorre soddisfare ancora alcune condizioni preliminari, basate essenzialmente sulla nostra capacità di promuovere e di condurre una vasta azione politica di rafforzamento dei rapporti con quei paesi, e di tornare ad essere nuovamente il terminal europeo all'interno del Mediterraneo, agevolando così la conquista di posizioni più avanzate da parte dei nostri commerci, rilanciando in tal modo con successo anche i nostri trasporti marittimi.

Ma per questo, si impone una politica di riforma di strutture che risolva nella produzione ordinata i gravi problemi della riconversione industriale e dello sviluppo dell'agricoltura, che sono la base della soluzione dei pesanti problemi dell'occupazione in generale e i presupposti essenziali per consentire ai prodotti del lavoro italiano di resistere alla competitività sui mercati esteri.

In questo quadro anche i nostri scali marittimi giocano un ruolo importante, e non si capirebbe bene la ragione della nostra analisi per individuare la strozzatura nei porti dei paesi corrispondenti al nostro, convalidando le terapie di emergenza che, nella pratica, si risolvono con l'acquisto di interi porti, quando non insistesse anche in questa occasione nel "rimediare" i presupposti dei nostri principali scali nazionali. Si tratta di rafforzare, adeguandoli alle più moderne esigenze, i presupposti che i fondi destinati ai porti siano ancora aumentati ed erogati con estrema rapidità, ricorrendo a snellimenti di procedure burocratiche ormai non più rispondenti al soddisfacimento dei bisogni avvertiti ai tempi nostri, avendo presente essenzialmente la dimensione e l'importanza per la nostra economia nazionale della ripresa economica del paese a sud di Suez e del Terzo Mondo in genere, verso i quali ci dovremo presentare con una serena politica di pace.



Il porto di Livorno.

Ma per questo, si impone una politica di riforma di strutture che risolva nella produzione ordinata i gravi problemi della riconversione industriale e dello sviluppo dell'agricoltura, che sono la base della soluzione dei pesanti problemi dell'occupazione in generale e i presupposti essenziali per consentire ai prodotti del lavoro italiano di resistere alla competitività sui mercati esteri.

In questo quadro anche i nostri scali marittimi giocano un ruolo importante, e non si capirebbe bene la ragione della nostra analisi per individuare la strozzatura nei porti dei paesi corrispondenti al nostro, convalidando le terapie di emergenza che, nella pratica, si risolvono con l'acquisto di interi porti, quando non insistesse anche in questa occasione nel "rimediare" i presupposti dei nostri principali scali nazionali. Si tratta di rafforzare, adeguandoli alle più moderne esigenze, i presupposti che i fondi destinati ai porti siano ancora aumentati ed erogati con estrema rapidità, ricorrendo a snellimenti di procedure burocratiche ormai non più rispondenti al soddisfacimento dei bisogni avvertiti ai tempi nostri, avendo presente essenzialmente la dimensione e l'importanza per la nostra economia nazionale della ripresa economica del paese a sud di Suez e del Terzo Mondo in genere, verso i quali ci dovremo presentare con una serena politica di pace.

Ma per questo, si impone una politica di riforma di strutture che risolva nella produzione ordinata i gravi problemi della riconversione industriale e dello sviluppo dell'agricoltura, che sono la base della soluzione dei pesanti problemi dell'occupazione in generale e i presupposti essenziali per consentire ai prodotti del lavoro italiano di resistere alla competitività sui mercati esteri.

In questo quadro anche i nostri scali marittimi giocano un ruolo importante, e non si capirebbe bene la ragione della nostra analisi per individuare la strozzatura nei porti dei paesi corrispondenti al nostro, convalidando le terapie di emergenza che, nella pratica, si risolvono con l'acquisto di interi porti, quando non insistesse anche in questa occasione nel "rimediare" i presupposti dei nostri principali scali nazionali. Si tratta di rafforzare, adeguandoli alle più moderne esigenze, i presupposti che i fondi destinati ai porti siano ancora aumentati ed erogati con estrema rapidità, ricorrendo a snellimenti di procedure burocratiche ormai non più rispondenti al soddisfacimento dei bisogni avvertiti ai tempi nostri, avendo presente essenzialmente la dimensione e l'importanza per la nostra economia nazionale della ripresa economica del paese a sud di Suez e del Terzo Mondo in genere, verso i quali ci dovremo presentare con una serena politica di pace.

ITALO PICCINI

Vogliamo spendere in modo razionale

LIVORNO, febbraio. Abbiamo incontrato il compagno Fernando Barbero all'indomani dell'approvazione del bilancio '76, al termine di un confronto tra maggioranza e minoranza, che ha portato ad un voto di astensione dei gruppi consiliari DC-PRI-PSDI. È in rapporto appunto al bilancio che abbiamo avuto la conversazione che riportiamo qui di seguito.

In che modo si inserisce il bilancio 1976 nella grave crisi del paese e nella realtà della provincia?

Se amassi il ricorso a frasi ad effetto premetterei che il bilancio 1976 rappresenta un rinnovamento nella continuità. Il rinnovamento è imposto dalle condizioni economiche nazionali e da quelle provinciali, e cioè dalla necessità di salvaguardare i livelli di occupazione e di contribuire alla ripresa dello sviluppo mediante una politica della spesa locale finalizzata e coordinata. La continuità è fra l'altro rappresentata dall'aver mantenuto il mutuo a pareggio sui 9.630.000.000 cioè al di sotto di quanto fra stato previsto per il 1976 dal piano di risanamento approntato nel 1973.

Quali sono gli aspetti più qualificanti del bilancio, quali scelte prioritarie sono state compiute?

Gli aspetti più qualificanti sono:

- a) blocco delle spese correnti;
- b) blocco delle spese per la viabilità;
- c) interventi più ampi per il corretto uso del territorio, per lo sviluppo dell'agricoltura, per la ristrutturazione del patrimonio, per aiuti concreti al turismo e alla pesca.

Riconoscendo che i nostri interventi economici sono poca cosa rispetto al bisogno di creare occasioni di occupazione e di sviluppo, abbiamo concordato con le scelte regionali sulla destinazione dei fondi della legge 412 in materia di edilizia scolastica e che estenderemo l'esperienza dei Consorzi socio-sanitari che, come è noto, hanno avuto un esempio fra i primi in Italia proprio qui, nella nostra provincia, fra i Comuni di Campiglia, Suvereto, San Vincenzo, Castagneto, Sassetta.

Politica accentratrice

Soltanto a questo livello è possibile l'utilizzazione dell'immenso patrimonio popolare di democrazia, di giustizia, di operosità, di moralità, che noi avvertiamo essere presente nel paese e che viene sacrificato da una politica accentratrice, che privilegia, l'autoritarismo, il

Intervista con il presidente della Provincia di Livorno, compagno Fernando Barbero - Scuola e sanità rimangono le scelte prioritarie. Concreti aiuti alla pesca e al turismo

di occupazione ci siamo impegnati a ristrutturare in dipartimenti le ripartizioni provinciali al fine di poter disporre di strumenti più adatti per aiutare i comuni a corrodere dei necessari progetti esecutivi le richieste di finanziamenti straordinari ed ordinari per opere pubbliche (acquedotti, fognature, inceneritori, scuole, ecc.) e per coordinare democraticamente la erogazione di stanziamenti nazionali e regionali.

Scuola e sanità rimangono le priorità di spesa di natura sociale. Anche qui però tendiamo a razionalizzare più che ad ampliare la spesa.

L'edilizia scolastica

E' per questo che non abbiamo concordato con le scelte regionali sulla destinazione dei fondi della legge 412 in materia di edilizia scolastica e che estenderemo l'esperienza dei Consorzi socio-sanitari che, come è noto, hanno avuto un esempio fra i primi in Italia proprio qui, nella nostra provincia, fra i Comuni di Campiglia, Suvereto, San Vincenzo, Castagneto, Sassetta.

In presenza delle gravissime difficoltà finanziarie vissute drammaticamente da tutti gli enti locali, in che modo pensate di passare alla realizzazione del programma, di passare

La minoranza ha espresso voto di astensione sul bilancio e positivo su singole parti di esso: come giudichi questo risultato e quali prospettive apre di più ampio sviluppo nei rapporti tra le forze politiche e democratiche?

Quasi tutti i componenti del Consiglio provinciale sono intervenuti nel dibattito sul bilancio. E' un primo elemento esternalmente positivo perché sta a dimostrare che gli eletti del 15 giugno vogliono interpretare attivamente il loro mandato. Sento il dovere di affermare che la qualità dei rapporti che si sviluppano nella nostra amministrazione fra le forze democratiche è di notevole valore e che il significato del voto della Dc, del Psdi, del Pri sul bilancio 1976 è certamente sulla linea di un comune impegno che, senza annullare le differenziazioni di fondo delle singole componenti, si esprime nella esaltazione del ruolo e delle capacità del nostro Consiglio e nella difesa degli istituti elettivi in senso generale.

Avete presentato a fine dicembre 1975 il piano pluriennale della Provincia, e proprio pochi giorni fa il bilancio 1976: in che rapporto stanno Piano pluriennale e bilancio?

Anche in assenza di riferimenti programmatici nazionali e regionali, la Commissione bilancio e programmazione del Consiglio ha presentato un piano pluriennale che ha trovato vasti consensi nel dibattito consiliare del 19 dicembre 1975 e nel confronto con la società e con i lavoratori. Il bilancio 1976 è coerente con il disegno pluriennale e per tanto deve essere considerato la prima applicazione concreta del stesso.

Le minoranze hanno espresso voto di astensione sul bilancio e positivo su singole parti di esso: come giudichi questo risultato e quali prospettive apre di più ampio sviluppo nei rapporti tra le forze politiche e democratiche?

Quasi tutti i componenti del Consiglio provinciale sono intervenuti nel dibattito sul bilancio. E' un primo elemento esternalmente positivo perché sta a dimostrare che gli eletti del 15 giugno vogliono interpretare attivamente il loro mandato. Sento il dovere di affermare che la qualità dei rapporti che si sviluppano nella nostra amministrazione fra le forze democratiche è di notevole valore e che il significato del voto della Dc, del Psdi, del Pri sul bilancio 1976 è certamente sulla linea di un comune impegno che, senza annullare le differenziazioni di fondo delle singole componenti, si esprime nella esaltazione del ruolo e delle capacità del nostro Consiglio e nella difesa degli istituti elettivi in senso generale.

Avete presentato a fine dicembre 1975 il piano pluriennale della Provincia, e proprio pochi giorni fa il bilancio 1976: in che rapporto stanno Piano pluriennale e bilancio?

Anche in assenza di riferimenti programmatici nazionali e regionali, la Commissione bilancio e programmazione del Consiglio ha presentato un piano pluriennale che ha trovato vasti consensi nel dibattito consiliare del 19 dicembre 1975 e nel confronto con la società e con i lavoratori. Il bilancio 1976 è coerente con il disegno pluriennale e per tanto deve essere considerato la prima applicazione concreta del stesso.

(a cura di M. Tredici)

S'impone una gestione pubblica con strutture snelle ed efficienti

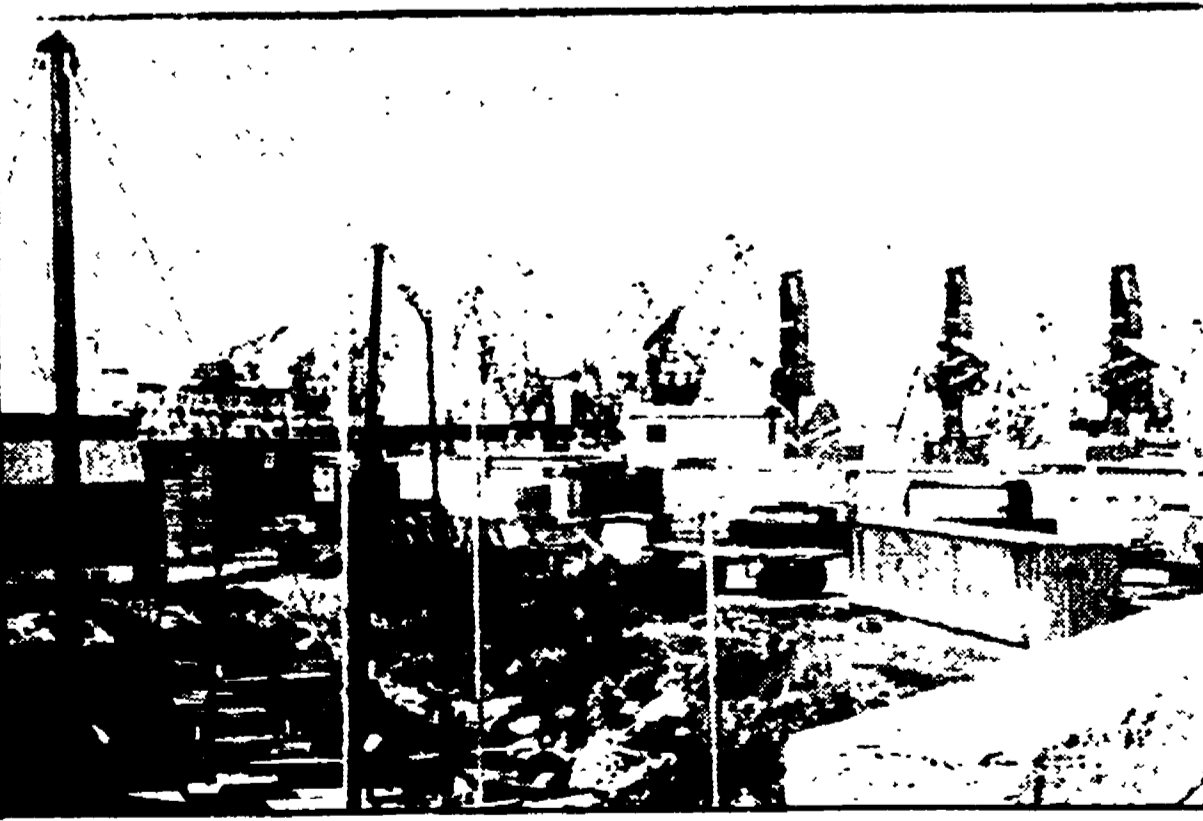
LIVORNO, febbraio. Oggi, molto più che in passato, in tutti gli ambienti interessati è presente un largo dibattito sui problemi riguardanti l'economia marittima e portuale nel suo insieme, e ciò forse anche perché ora appaiono più chiari i ruoli, le ampie incidenze di essa nella realtà economica del nostro paese.

I temi in discussione riflettono lo sviluppo di tutto il settore con particolare cura ai porti per meglio adeguarli alla dinamica dei traffici internazionali, nelle loro moderne varietà tecnologiche. E' questo un obiettivo importante, che potrà essere facilmente raggiunto se saranno trovati nella lotta momentanea unitari con tutte le forze economiche e sociali, interessate all'economia marittima e portuale.

Non certamente di minore importanza è l'aspetto che attiene alla pubblicità dei porti, nel senso cioè che il servizio da essi reso dev'essere aperto a tutti i cittadini che intendono fruirne, e i costi congiunti correlativi devono ripartirsi sempre meno del peso di componenti privatistiche, quali riflessi immediati di strutture tecniche notevoli, ancora nelle mani di singoli o di gruppi privati.

A garantire la funzione pubblica di uno scalo marittimo, consistente appunto nel soddisfacimento di interessi generali, occorre un adeguato strumento di gestione globale, che presupponga intanto un ruolo di notevole rilievo alle compagnie dei lavoratori portuali, quale condizione essenziale per lo sviluppo di tutto il settore in cui esse operano. Purtroppo, sussistono ancora tanti divergenti punti di vista sul carattere e sulle competenze da attribuire agli Enti di gestione, così da suscitare una copiosa produzione di altrettante bozze di progetti, già all'esame delle competenti commissioni parlamentari. Perciò non è il caso di limitarsi ad esprimere l'auspicio che sia trovata al più presto la giusta formulazione di una legge, che realizzi la gestione pubblica dei porti mediante un tipo di Ente nel quale sia assolutamente preminente l'interesse generale, che è rappresentato da tutte le categorie di operatori economici (lavoratori inclusi) che ora si battono per il rinnovamento

Soltanto con il conseguimento di questo importante obiettivo sarà possibile assicurare uno sviluppo organico e costante ai nostri scali. E' necessaria una legge che salvaguardi rigorosamente gli interessi di tutti i lavoratori marittimi



Marina di Carrara

Stazione balneare ai piedi delle Alpi Apuane vi offre un soggiorno tranquillo al verde delle pinete con facilità di escursioni ai giacimenti marmiferi.

Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo Marina di Carrara

strutturale e amministrativo dei singoli scali marittimi.

Occorre invece promuovere una lotta unitaria molto estesa, perché la pratica ormai insegna che, soltanto a questa condizione è possibile spingere e far assimilare alle varie istanze parlamentari quella realtà che dev'essere applicata per ottenere una vera ristrutturazione gestionale dei porti nazionali di carattere assolutamente nuovo e più rispondente alle esigenze dei traffici odierni. Non è, infatti, possibile pensare ad una soluzione che in qualche modo riproduca i vecchi schemi organizzativi e funzionali, che si espressero in strutture pesanti, burocratiche, sotto certi aspetti anche parassitarie, che hanno determinato situazioni di grave disagio nel settore portuale. Perché ciò altro non significherebbe che perdere tempo inutilmente. E' necessario invece comporre un Ente di gestione, capace di non smorzare ma d'accogliere le sollecitazioni provenienti dalle istanze economiche, che possa essere sensibilizzato contestualmente alle necessità della navigazione collegata col porto: che abbia moderna vocazione a soddisfare gli innumerevoli bisogni di un costante aggiornamento tecnologico, che sia nella condizione di non frenare, ma di promuovere iniziative economiche nel territorio che in fluenza, infine, la legge istitutiva di questi enti, dovrebbe prevedere la possibilità di adattare i singoli porti al soddisfacimento dei bisogni, avvertiti dalle attività economiche dei rispettivi hinterland.

Sotto il profilo amministrativo, l'ente di cui abbiamo parlato, dovrebbe rappresentare un conveniente decentramento statale, collocato in opportuna sede regionale, con snella e perfettamente funzionale articolazione locale, in grado di svolgere senza remore di sorta i compiti inerenti alle soluzioni di problemi marittimi e portuali, ai quali attende con la massima cura e sollecitudine.

E' in questo quadro che si esprimeranno appieno i ruoli dei vari operatori portuali, compresa la compagnia, ai quali dovrà essere lasciato il proprio spazio per svolgere nella libera determinazione, tutta la loro attività.

M. BOURNIQUE

AGENZIA MARITTIMA
SERVIZI CONTAINERS
TRASPORTI VARI
MAGAZZINAGGI
ASSICURAZIONI

HERMAN TRUMPY

LIVORNO VIA DE LANZI, 21
Tel. 34.051/2
TELEX 50101 - TRUBOUR

• UNO STRUMENTO MODERNO
AL SERVIZIO DEL COMPRESORIO

Ente per lo Sviluppo della Zona Portuale Industriale Livorno - Pisa

(D.P.R. 5-1-1965, n. 19)

Sede legale e amministrativa:

PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, n. 2 (Palazzo degli Affari)
Telefono 29.534 - PISA