



La vita dello scalo portuale livornese, nel corso degli ultimi dieci anni, è stata caratterizzata, come è noto, da una linea evolutiva in rapida ascesa, sia per quanto attiene ai quantitativi di merci movimentate, sia alla loro varietà merceologica, sia infine alle dimensioni dell'area territoriale interessata come origine o destinazione delle merci stesse.

Se si analizzano le circostanze nelle quali questa linea di tendenza si è maturata, non si può non rilevare come, nello stesso periodo, la componente del mondo portuale livornese, che ha manifestato il più accentuato mutamento di orientamenti, corrisponda alla Compagnia Lavoratori Portuali.

Il porto di Livorno gode, da sempre, di una posizione geografica di privilegio, al Centro Italia, in una zona pianeggiante che garantisce prospettive di espansione e di disponibilità di spazi se non illimitate, almeno di ampiezza portuale.

Per tradizione la popolazione livornese ha una particolare vocazione per i traffici ed altre attività marittime che fanno capo al polo economico portuale: nessuna città, come la nostra, è stata voluta, progettata e costruita intorno alle banchine di un porto, popolata con genti delle più varie provenienze ed estrazioni, coagulate da un unico comune denominatore costituito dalle attività economico-produttive dello scalo marittimo.

Le categorie economiche che vi operano sono quindi per tradizione e per costume fra le più qualificate del settore. Nessun porto italiano è stato distrutto per eventi bellici più di quello livornese, che, come molti altri, ma in modo anche più pesante, non ha goduto di finanziamenti adeguati per la sua ricostruzione, a causa della colpevole assenza di una politica governativa, tesa, piuttosto, a lasciare, senza alcuna impostazione programmatica, campo libero alla iniziativa privata, che non avrebbe mancato di disperdere e frazionare la unitarietà di un servizio pubblico di così vitale importanza per l'economia dell'insieme territoriale di cui fa parte.

Senza slancio e con opportuni interventi moltissimo è stato fatto, di contro, nella opera di ricostruzione, con i mezzi di coloro che per questo porto ed in questo porto normalmente lavorano.

D'altro canto, veramente scarse sono state fino ad ora le iniziative intese ad adeguare la rete viaria alle possibilità del nostro scalo, che si trova nella singolare situazione di godere di tutte le migliori condizioni naturali per prosperare (e così

## L'autogestione operaia alla base della crescita dello scalo livornese

La Compagnia da anni è uscita da una posizione di pura prestazione d'opera per assumere un ruolo di diretta responsabilità nei confronti della dinamica portuale

contribuire a vivacizzare la economia di tutta la zona (influenzata) e di vederle negativamente, condizionata da un insieme di circostanze che sembrano volere limitare e contenere.

Mentre appare chiaramente necessario l'impegno di tutte le forze e degli enti interessati affinché questa situazione possa essere modificata, eliminando ostacoli e incomprensioni, con tutte quelle forme di lotta per le quali i lavoratori portuali hanno già dimostrato di sapersi pienamente impegnare, si deve rilevare che in questo quadro non sostanzialmente mutato, da tempo, si sia inserito, nel corso dell'ultimo decennio un processo di evoluzione della mentalità del lavoratore portuale, che lo ha portato da posizioni praticamente di puro bracciantato, sia pure qualificato, ad una nuova collocazione, chiaramente trainante nei confronti della politica portuale.

Fino a non molti anni fa, infatti, la Compagnia Lavoratori Portuali ha mantenuto un'impostazione politica economica di una certa tranquillità in quanto impegnata in pratica solamente nell'attività operativa di sua più stretta competenza, lasciando ad altri la responsabilità di molte scelte, ri-

velatesi poi spesso diftose, tanto da costringere i lavoratori, attraverso dure lotte sindacali, a modificare gli indirizzi che se attuati, avrebbero irrimediabilmente compromesso l'armonico e razionale sviluppo del nostro porto.

Da questa situazione è maturata l'esigenza di una più avanzata assunzione di responsabilità da parte della Compagnia che, con l'adozione delle tariffe a forfait chiuso, e con la realizzazione di cicli completi di presa in consegna, movimentazione e riconsegna delle merci a tariffa omnicomprensiva, ha decisamente imboccato una strada del tutto nuova.

Questa strada presenta due aspetti a nostro avviso di estremo interesse, attinenti il primo alla pressoché assoluta credibilità degli oneri da porre in preventivo da parte di chi voglia avvalersi dei servizi del porto livornese, il secondo alla presa di coscienza dei lavoratori portuali, che hanno ritenuto di potere e dovere uscire da una posizione di pura prestazione di manodopera, per assumere un ruolo di diretta responsabilità nei confronti della dinamica portuale.

Ci sembra inutile soffermarsi sul primo aspetto, che

pur corrisponde, in definitiva, all'elemento base del successo del porto livornese, indubbiamente lo scalo nazionale in condizioni di garantire i più certi parametri di costo.

Il secondo ci interessa ovviamente in maggior misura come esempio concreto di autodecisione e autogestione operaia, ovviamente accompagnata, come tutti i processi di transizione, da ampie fasi di riflessione e anche di accessa ma sempre fruttuosa dialettica.

Non è facile attuare processi di conversione così profondi che comportano la assunzione di impegni sia sul piano tecnologico che su quello organizzativo del tutto nuovi e che hanno implicato uno sforzo finanziario non indifferente anche da parte di tutti i lavoratori, che hanno dovuto incrementare in misura sostanziosa, la loro quota sociale per concorrere alla realizzazione delle infrastrutture necessarie.

E non è neanche facile affrontare situazioni del tutto nuove, che possono portare a divari tra costi e ricavi da riequilibrare immediatamente in una visione globale dei traffici, attraverso organismi e strutture del tutto nuove direttamente gestite da parte dei lavoratori.

Si tratta di un processo di strada di trasferimento di funzioni alla categoria operaia del quale riteniamo ci siano pochi altri esempi, almeno a livello nazionale, sia per l'imponenza di elementi economici in gioco (la Compagnia gestisce un parco composto di quasi 200 macchine semoventi, oltre a quattro terminali per oltre 250.000 mq. di area scoperta e 25.000 mq. di superficie coperta), sia per la metodologia di inserimento tra le componenti che determinano le scelte e la condotta dell'attività portuale, metodologia che non solo non ha portato a traumi di competenze, ma ha dato più ampio respiro alle capacità dell'insieme.

Questa nuova realtà il porto di Livorno in otto anni ha visto salire da 12.000 a 150.000 i containers manipolati, mentre le merci varie sono praticamente raddoppiate, puntando decisamente, per il prossimo anno, al traguardo di 5.000.000 di tonnellate. Ma più di tutto ci sembra importante rilevare come dal concentrarsi di più linee marittime sul nostro polo portuale, se ne dilati la vocazione al di là di quella regionale, ostinatamente per troppo tempo sottolineata nelle più svariate sedi politiche ed economiche, per attingere a livello di chiaro interesse nazionale, attraverso un progressivo processo di ampliamento di hinterland, che solo una precaria situazione stradale in qualche modo contiene, ma che troverà comunque sensibile sollievo con la realizzazione della superstrada Firenze-Livorno, che speriamo ormai imminente, come da impegni assunti recentemente dall'amministrazione regionale.

Certo che con la costruzione da tanto tempo auspicata e mai realizzata della Livorno - Lucca - Modena, il passo del Brennero sarebbe a 5-6 ore di autocarro dal porto di Livorno: le prospettive di sviluppo dei traffici di questo scalo verso la Bassa Baviera e l'Europa Orientale, a sud del triangolo d'oro, chiaro elemento di confine nei confronti dei porti del Nord Europa, sarebbero veramente tanto affascinanti quanto difficili da quantificare.

Abbiamo dimostrato, comunque, di avere le carte in regola, lavorando e lottando, continueremo a farlo, sicuri che le forze che ci hanno portato a rilanciare così validamente il nostro porto, continueranno a sostenerci, in misura che non potrà che aumentare, man mano che i risultati saranno più chiaramente palpabili.

Italo Piccini  
(Console Compagnia Portuali)

## Cosa propongono i lavoratori per rendere i costi competitivi

Per la FILP-CGIL regionale, grandi mezzi di sollevamento e aree di stoccaggio rappresentano condizioni primarie per creare una moderna struttura portuale - Ridurre i tempi delle soste delle navi e della movimentazione delle merci

La crisi economica di vaste e drammatiche proporzioni, che investe il nostro paese, doveva scoprire più marcatamente e in termini complessivi il profondo travaglio cui oggi è sottoposto il settore dei trasporti e dei porti in particolare.

In questo senso solo una politica programmatica di investimenti che privilegiasse l'asse nave-porto-ferrovie, può in qualche misura contribuire allo sviluppo dell'occupazione e della ripresa economica.

E' necessario allora pensare ai porti in termini di aziende complessivamente intese avendo presente, in primo luogo, l'esigenza di far crescere la componente produttiva ed economica in funzione della necessaria riduzione dei tempi di sosta delle navi a banchina e di movimentazione delle merci, ottenendo costi di operazione globali tali da rendere i nostri scali veramente competitivi rispetto a quelli del Nord Europa.

Vi è soprattutto da tenere conto dell'inserimento sempre più massiccio, nelle rotte del Mediterraneo e non solo del Mediterraneo, di navi traghetti e di navi portcontaineri le quali possono scalare i nostri porti se ad esse viene offerto un servizio strutturale e infrastrutturale moderno ad alta intensità di capitale.

In questo senso, grandi mezzi di sollevamento e grandi aree di stoccaggio rappresentano, oggi, condi-

zioni primarie, se vogliamo essere seriamente alla altezza del momento competitivo.

Stante, quindi, la situazione attuale non è che possiamo illuderci di conquistare nuovi traffici internazionali, dato il sistema portuale arretrato e in alcuni casi fatiscente, incapace al decollo per i pochi investimenti, fino ad oggi fatti male e prevalentemente finalizzati a logiche clientelari.

E', d'altra parte, in questa lunga fase storica, nonostante le colpevoli assenze dei governi succedutisi da trenta anni a questa parte, che alcune oasi di crescita in Toscana vi sono state, ma soprattutto per effetto degli sforzi produttivi e di autofinanziamento dei lavoratori portuali, sostituendosi così quasi in tutto a compiti e funzioni prettamente statali.

In Toscana, ed a Livorno in particolare, era una scelta questa che si imponesse decisamente, per impedire l'estendersi della privatizzazione nei porti regionali e per evitare di scendere al caos e alla frantumazione dei servizi che avrebbero indubbiamente favorito larghe fasce di parassitismo e di sprechi anche se proliferate in questi ultimi tempi.

In questo senso la prova offerta dai lavoratori è stata veramente corrispondente a quel ruolo di coscienza democratica e nazionale cui la classe operaia deve assurgere sempre di più.

Tuttavia, i profondi mutamenti e le grosse trasformazioni nelle tecniche dei vettori marittimi e dei sistemi di imballaggio delle merci impongono oggi con scioltezza un salto di qualità dell'intero movimento sindacale e dei lavoratori.

Lavorare oggi e scegliere politicamente alla stregua del passato significherebbe trascurarli con politiche di piccolo cabotaggio e rinchiudere il movimento ed i lavoratori in anguste visioni corporative, propinando l'illusione, di difendere ciò che oggi è possibile prima che venga distrutto rapidamente per effetto dell'introduzione delle nuove e più sofisticate tecniche di sbarco e di imbarco, sempre più incidenti sull'insieme del processo produttivo portuale e sui livelli occupazionali.

E' necessario e irrinviabile allora il concentramento degli investimenti in pochi porti italiani chiamando, in pari tempo, le Regioni e gli Enti locali a programmare piani regolatori che tengano conto delle reali esigenze di sviluppo delle zone e del territorio con le necessarie infrastrutture viarie e ferroviarie, affidando ad esse (Regioni) compiti legislativi gestionali capaci di coordinare i servizi portuali con raziocinio produttivo ed economico.

Non si può quindi prescindere dalla necessità di costruire un ente con prestigio e autorità capace di intervenire sull'intero processo produttivo, facendo perno sull'asse-

onio compagnia portuale-ente, sempre più indirizzato alla specializzazione e complementarietà fra Porto e Porto.

Un ente non burocratico, non elitario, ma snello ed economico, capace di armonizzare l'organizzazione del lavoro portuale per offrire all'utenza servizi efficienti meno costosi e più produttivi.

E' lungo questa linea che il sindacato unitario deve rinnovarsi per offrire punti di riferimento certi senza mai dimenticarsi delle drammatiche difficoltà in cui versa il nostro paese, ma tenendo sempre presente la condizione operaia, l'ambiente di lavoro, l'assetto retributivo in relazione alle nuove tecniche, la emarginazione degli anziani in relazione alle nuove professionalità, la mobilità e l'accorciamento della parte variabile del salario in favore di quella fissa.

In questa direzione si muove la piattaforma rivendicativa delle categorie portuali nel filone più generale del movimento complessivo dei lavoratori.

Ciò è indubbiamente cosa politicamente giusta e si tratta, nella pratica di tutti i giorni, di lavorare e di lottare insieme al resto del movimento operaio, per contribuire a fare uscire dalla grave crisi economica, occupazionale e morale, il Paese.

Vincio Cioni  
(Segretario regionale FILP-CGIL)

## NADO NERI trasporti internazionali

Sede: LIVORNO Ufficio: (0586) 32.374.5.6  
Casella Postale n. 525 Ufficio Porto: (0586) 25.214  
Via A. Diaz, 7 Terminal Livorno: (0586) 38.248

Uff.: GENOVA  
Vico Giannini, 3/7

Uff.: TRIESTE  
Via Milano, 4

Uff.: S. CROCE  
Via XXV Aprile, 1

COM.TRAS s.r.l. - TRASPORTI  
Via A. DIAZ, 7 - LIVORNO

## MARIO CHICHIZZOLA

UFFICIO: Via F. Crispi, 70 - p. 6°  
Tel. 28380 - 31149

— LIVORNO —

## IMPRESA SBARCHI ED IMBARCHI

## BISA' & F.lli VOLPI

s.r.l.  
Via Fabio Filzi, 51 - Tel. 410468 - 408694  
LIVORNO

IMPRESA SBARCHI  
e  
IMBARCHI

TRASPORTI TERRESTRI

## EZIO CIPRIANI AGENTE MARITTIMO

57100 LIVORNO LARGO Atlas 13 P.O.B. 602  
Tel. 26561-2-3-4-5 Telex 50150

AGENZIA MARITTIMA  
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

Linee rappresentate:

BLACK SEA STEAMSHIP Co.:  
— BLACK SEA CANADA LINE  
— MEDATLANTIC LINE  
— US GULF MEDITERRANEAN LINE  
— ODESSA OCEAN LINE  
BALTIC STEAMSHIP Co.:  
— BALTAUSTRAL LINE  
AZOV STEAMSHIP Co.:  
— ASITCO LINE  
NIVER LINE WEST AFRICA SERVICE  
NATIONAL SHIPPING Co., KARACHI  
CONSTELLATION NAVIGATION Co., NEW YORK  
TRANSIBERIAN CONTAINER SERVICE

## CANTIERE NAVALE

## GIANFRANCO SALVADORI

Via Calata Pisa - Porto Industriale - LIVORNO - Tel. (0586) 32005 - 27363

COSTRUZIONI, RIPARAZIONI, TRASFORMAZIONI E ALLUNGAMENTI NAVALI

REVISIONE POMPE E MOTORI MARINI

IMPIANTI ELETTRICI DI BORDO - RIAVVOLGIMENTO MOTORI ELETTRICI

## FRATELLI NERI

LIVORNO

Via Pisa, 9

Telefoni 22.541 - 27.254 - 39.579

## IMPRESA LAVORI MARITTIMI E TERRESTRI

SALVATAGGI

RECUPERI

RIMORCHIATORI

PONTONI A BIGHE A VAPORE

PALOMBARI

BUNKERAGGI

TRASPORTI VIA MARE

## RIPARAZIONI E TRASFORMAZIONI NAVALI

OFFICINE MECCANICHE

RIMETALLATURA CUSCINETTI

CARPENTERIA - IMPIANTI

## OFFICINE NAVALMECCANICHE BRASILE S.n.c.

Via Negrelli, 16 - 57100 LIVORNO Tel. (0586) 26168/30423 - Telex 50626 Brasile