

Documento congiunto delle federazioni di Livorno e Pisa

# Nessuna «guerra di campanie» per la darsena e il canale

Una ferma posizione che mette fine alle interessate speculazioni - Affrontati i problemi delle infrastrutture portuali, viarie e ferroviarie del comprensorio - Presentate una serie di proposte concrete

Chiaramenti rassicuranti della direzione

## Alle Acciaierie non sono in pericolo gli stipendi

Tuttavia la situazione nell'azienda resta molto preoccupante - Non risolto il problema degli acciai speciali

PIOMBINO - Non trova conferma, né smentita ufficiale, la notizia, secondo la quale gli stipendi del mese di gennaio dei 7 mila lavoratori delle acciaierie sarebbero in pericolo. Si tratterebbe quindi, secondo quanto sostenuto in ambienti delle acciaierie, di una forzata interpretazione di una dichiarazione rilasciata dal dottor Giorgio Benigni, direttore amministrativo della società, con la quale venivano fatte presenti le difficoltà finanziarie per alcune opere in corso alle quali si trova il grosso complesso industriale.

Difficoltà che già nello scorso mese di dicembre avevano portato ad uno scaglionamento nel pagamento della gratifica natalizia, il cui saldo è stato pagato ai lavoratori nella prima settimana di gennaio. La notizia ha un po' sorpreso tutti, compresa, a quanto sembra, la stessa direzione delle acciaierie. Lo esecutore del consiglio di fabbrica, che nel corso di un incontro avuto con la direzione ha richiesto chiarimenti sulla questione, ha avuto risposte rassicuranti.

La direzione si è impegnata a discutere la situazione finanziaria della società per fornire le necessarie garanzie ai lavoratori. In un prossimo incontro con l'esecutivo che dovrebbe svolgersi domani, nella situazione delle acciaierie, che è seguita con particolare attenzione dai sindacati, sono presenti elementi oggettivi quali la crisi mondiale della siderurgia e le direttive della Cee per un ridimensionamento della produzione di acciaio, ma non mancano anche elementi di contraddizione. Non giova certamente alla salute finanziaria della società il permanere di molti interrogativi sulla prospettiva produttiva, visto che non è ancora stato risolto il problema relativo alla produzione degli acciai speciali.

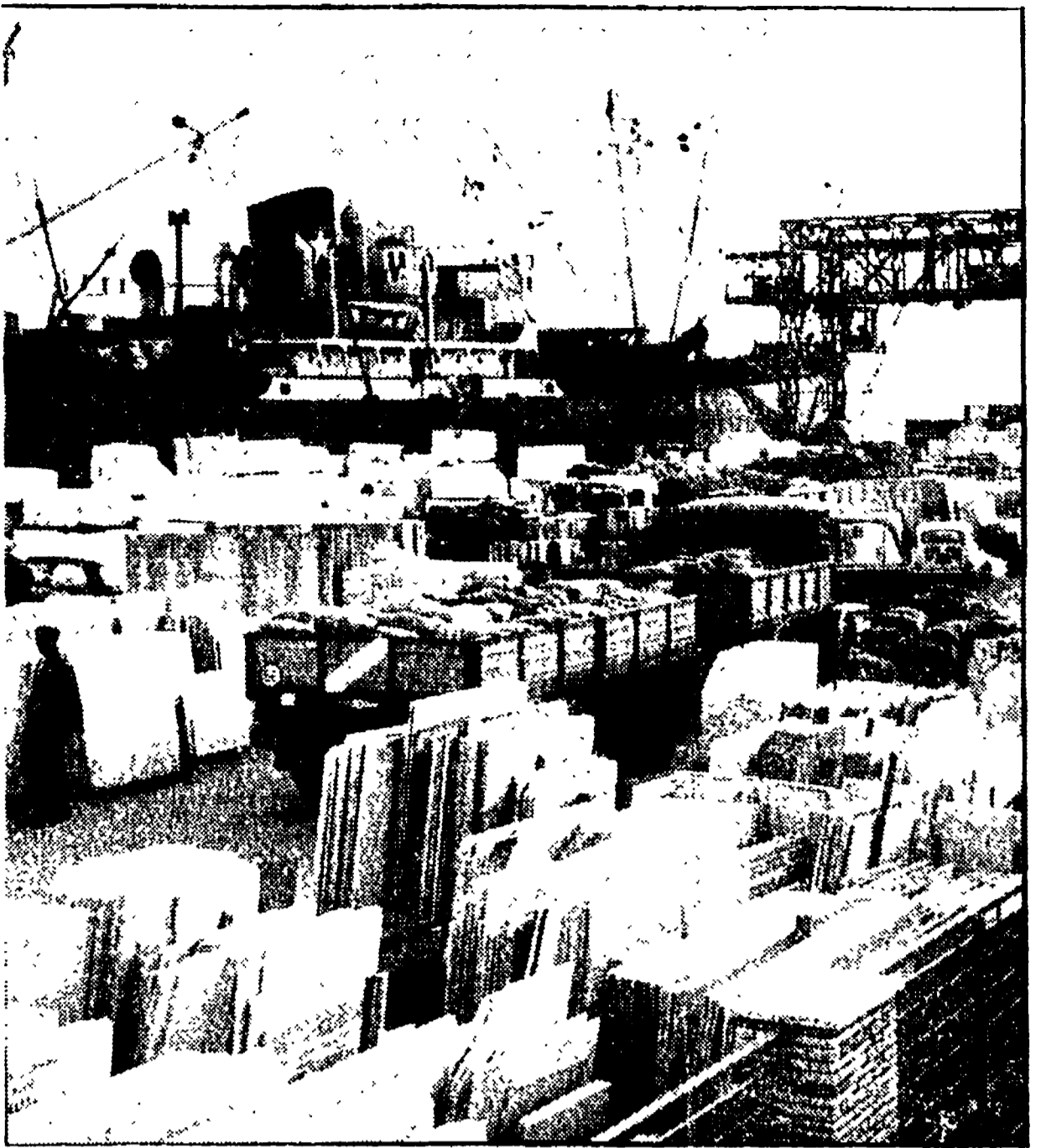
PISA - L'azione dei comunisti «si è sempre fondata su una strategia unitaria tendente a raggiungere obiettivi di sviluppo e di integrazione economica per i comuni del comprensorio pisano e livornese nonostante le sostanziali differenze economiche e sociali che determinano i diversi ruoli delle due città, acuite dall'aspirazione della crisi economica della grave situazione della finanza locale». Inizia con questa premessa, che mette fine a tutte le speculazioni che sulla vicenda del porto di Livorno avevano parlato di «guerra tra campanie», un documento d'intenti delle federazioni comuniste di Pisa e di Livorno in cui vengono affrontati i problemi delle infrastrutture portuali, viarie e ferroviarie del comprensorio.

«Su queste difficoltà oggettive che devono costituire il terreno di impegno unitario per tutti i partiti democratici - si afferma nel documento - alcune forze hanno recentemente sviluppato una campagna che, invece di offrire contributi per la soluzione di importanti problemi economici e sociali, ha tentato di esasperare i contrasti riproponendo anacronistiche baggiate di campanie. Quello che desta preoccupazione circa la possibilità di raggiungere soluzioni adeguate per importanti problemi del comprensorio non è infatti l'esistenza

di legittime divergenze di opinioni e di interesse, ma il fatto che forze politiche e sindacali di notevole peso e responsabilità continuano a caldeggiare proposte inaccettabili nel quadro di un corretto uso delle risorse. E' ormai presente a tutti il fatto che il porto di Livorno e le infrastrutture viarie portuali, rappresentate da un unico sistema, non possono legare organicamente all'economia regionale e a quella nazionale rivestendo un'importanza fondamentale per il comprensorio. Il porto di Livorno continua il documento - ha registrato nei termini di un consistente sviluppo e ha richiesto risposte gestionali e di collegamento di notevole entità. Tale processo richiede risposte ispirate ad una visione programmata della politica del territorio. E' in questo quadro che il comune di Livorno ha proposto la formazione di un gruppo di studio diretto da una commissione mista di enti locali interessati per valutare a fondo la realtà del porto di Livorno.

Questa proposta maturata nell'attività comprensoriale riveste una notevole importanza per il recupero di ritardi anche politici accumulati nel tempo. La conferenza sui porti convocata dalla giunta regionale - continua più oltre il documento - costituisce un'importante occasione per un approfondimento e per un confronto aperto su queste questioni. Il centro comunisti, che dovrà sorgere nell'area dell'ex cantiere legnami, il raccordo ferroviario con Livorno, il centro intercomunale, come proposto dalla Regione in un'area da individuare nei comuni di Livorno e Pisa, e la razionalizzazione dei depositi dei containers sono tutte questioni da precisare alla luce di una politica di sviluppo e di collegamento del porto di Livorno con la nostra regione. Marina di Carrara non è il porto del marmo, è solo il porto del marmo. Lavoratori della compagnia, operatori economici, sindacati, enti locali e forze politiche non si stancano di ripetere questo concetto e le cifre danno loro ragione. Ogni anno, infatti, la percentuale della merce manipolata nella merce che viene manipolata nelle operazioni di imbarco e di sbarco, si assottiglia continuamente, lasciando il posto ad altre varietà merceologiche che hanno aiutato il porto di Marina di Carrara a svilupparsi vertiginosamente.

Attualmente il traffico marittimo è questo: dal porto parte un 10 per cento circa di merce, mentre il 90 per cento dei paesi mediterranei e in quelli del nord Europa, e arriva un altro 10 per cento di blocchi di granito e pietre varie che vengono prima lavorate nelle aziende specializzate del settore: un totale di circa il 25 per cento che, effettivamente, è troppo poco per poter definire Marina di Carrara come il porto del marmo. Il porto del marmo è costituito di tubi, laminati, macchinari, prodotti chimici, prefabbricati e materiali per l'edilizia. Il totale della merce manipolata è stata nel 1977 di oltre un milione e 800 mila tonnellate, una cifra non indifferente che dimostra con quale ritmo si è sviluppato lo scalo carrarese negli ultimi anni. Oggi, purtroppo, questo avviene a danno del porto di Carrara, che si trova a perdere la merce che viene manipolata nelle operazioni di imbarco e di sbarco, si assottiglia continuamente, lasciando il posto ad altre varietà merceologiche che hanno aiutato il porto di Marina di Carrara a svilupparsi vertiginosamente.



Il porto di Carrara. A lato viene considerato il «porto del marmo», ma attualmente questa attività è svolta solo in minima parte, rispetto alle altre operazioni

I problemi di un porto che negli ultimi anni si è molto sviluppato

# Carrara non è solo lo scalo del marmo

Solo il 25 per cento dei traffici è composto da prodotti lapidei - Con il trasferimento del Club nautico si potranno acquisire nuovi spazi - Il raddoppio e l'ammodernamento della «Pontremolese»

Dal nostro inviato

CARRARA - Parlando del porto di Marina di Carrara, per prima cosa sfatiamo un luogo comune che per lunghi anni ha creato grossi equivoci, che certamente non aiutano a fare chiarezza su quello che è il porto del marmo. Il porto del marmo non è «solo» il porto del marmo. Lavoratori della compagnia, operatori economici, sindacati, enti locali e forze politiche non si stancano di ripetere questo concetto e le cifre danno loro ragione. Ogni anno, infatti, la percentuale della merce manipolata nella merce che viene manipolata nelle operazioni di imbarco e di sbarco, si assottiglia continuamente, lasciando il posto ad altre varietà merceologiche che hanno aiutato il porto di Marina di Carrara a svilupparsi vertiginosamente.

Marina di Carrara è uno dei più competitivi porti del Mediterraneo, grazie all'impegno ed alla capacità dei lavoratori della compagnia portuale che effettuano le operazioni di imbarco e sbarco con grande velocità, riducendo al minimo i tempi morti e rendendo il lavoro altamente produttivo. Pianta topografica alla mano, Muracchioli ci mostra come si risolve il problema dell'ampliamento delle strutture portuali. Basta spostare il club nautico, che si trova al centro del porto, per dare allo scalo di Marina di Carrara quel «respiro» di cui ha bisogno. Questa soluzione, oltre a risolvere il problema di una diversa strutturazione del lavoro della ditta fornace, con benefici per la spiaggia di

Marina di Massa, la cui spiaggia, a causa delle opere di salvaguardia fatte attorno al porto, è stata gravemente erosa dalle acque. Questa soluzione è stata posta da tempo dalle forze politiche democratiche, dagli enti locali e dai lavoratori portuali, ma ha incontrato resistenza da parte del Club nautico e da parte di altri settori che portano avanti un discorso prettamente politico, ignorando le esigenze del porto di Marina di Carrara, che non solo è fonte di occupazione per circa 700 lavoratori (la sola compagnia ne assorbe 300 ma anche occasione di sviluppo per tutta l'economia della provincia. L'altro grosso nodo è costituito dalla presenza di un impianto di produzione di energia elettrica, che viene portato nazionalmente e regionalmente nel settore.

Attualmente - dice Luigi Pucci, responsabile dell'assetto territoriale e dei trasporti della federazione comunista di Marina di Carrara - i collegamenti stradali fra il porto e gli altri territori della regione sono sufficienti. Il problema invece è quello della viabilità ferroviaria, il cui sviluppo può far abbassare i

costi di trasporto delle merci che arrivano e partono dal porto. Fino a quando non sarà risolto il problema della «Pontremolese», i trasporti su ferrovia continueranno ad essere nella nostra zona praticamente inesistenti. Mi preme sottolineare una cosa: il raddoppio e l'ammodernamento di questa linea non interessa solo la zona di Massa Carrara ma tutto il sistema dei collegamenti fra l'Italia centrale e quella settentrionale. Mi sembra, infatti, assurdo che le ferrovie insistano nel potenziamento della grande arteria dorsale Roma-Firenze, ignorando le altre linee alternative che potrebbero decongestionare tutto il traffico ferroviario facendo risparmiare la spesa commerciale e, quindi, diminuire i costi.

Ampliamento delle strutture e collegamenti ferroviari: praticamente sono tutti i problemi di fondo di Marina di Carrara: non sono di facile soluzione, ma da essi dipende tutto lo sviluppo del porto e non è più il porto del marmo.

Francesco Gattuso

Numerose le attività connesse allo scalo versiliese

# Viareggio: una «fabbrica» di 2000 operai

Nel porto viareggino i problemi non mancano, ma non sono acuti come a Livorno, Piombino e Marina di Carrara - Non è stata ancora risolta la questione di Carrara - Iniziative prese per la lavorazione del pesce azzurro

Dal nostro inviato

VIAREGGIO - A Viareggio non si vive solo di turismo. Questa affermazione può apparire scontata per gli abitanti della Versilia, ma non lo è per le migliaia di turisti e villeggianti che ogni anno affollano le bellissime spiagge che si snodano fino a Forte dei Marmi e Marina di Carrara. Tutte le strutture economiche, però, tengono conto di quella che è l'attività economica prevalente, cioè il turismo. Prendiamo per esempio il porto. Oltre alla funzione di approdo per i pescherecci, che hanno un ruolo non secondario in tutto il complesso dei traffici portuali, lo scalo carrarese è visto nell'ottica prettamente turistica. La stessa nuova darsena, in fase di costruzione, ha come compito specifico quello di liberare tutte le banchine, attualmente esi-

stenti, dal settore commerciale e peschereccio, dando così maggiore possibilità di approdo ai piccoli natanti, senza contare i benefici che si otterranno anche in cantiere. Attualmente a Viareggio, attorno alle attività economiche leate direttamente ed indirettamente alle strutture portuali, lavorano circa duemila persone, così suddivise: 70 nella compagnia portuale, 1200 nella cantieristica, 300 nella pesca in alta stagione del pesce azzurro che cifra passa a 700, 200-300 nel settore della manutenzione e dell'industria riparazione servizi per i 200 marinai. Una «fabbrica», quindi, di duemila addetti che non è una cosa di poco conto per tutta l'economia della Versilia. Problemi, comunque, non ne mancano anche se sono minimi rispetto a quelli di Livorno, Piombino e Carrara.

La situazione viaria - dice Roberto Bertolucci della PIMCGH - è complessivamente buona, dato che Viareggio è servita da un importante nodo autostradale. Resta il problema dei collegamenti diretti fra il porto ed il sistema viario della Versilia. Una soluzione, attualmente in fase di studio, potrebbe essere quella dello spostamento dello stabilimento Fervet (un'azienda di riparazione di materiale rotabile) un'altra soluzione potrebbe essere la costruzione di una sopraccalata, ma delle due, la prima sembra quella più opportuna. Infatti, liberando l'area della Fervet, oltre a risolvere il problema dei collegamenti, si potrebbero ottenere importanti spazi ad adibere a servizi direttamente collegati alle attività portuali.

Vi sono, poi, questioni legate direttamente alla gestione delle strutture, la cui soluzione passa attraverso una diversa concezione del bene pubblico e non come un'area di lottizzazione fra privati. Grazie ad alcune franchigie ed a concessioni demaniali, numerose banchine sono in mano a privati che fanno il bello e cattivo tempo nella gestione degli ormeggi, imponendo tariffe spesso esose per i servizi ed i rifornimenti di acqua e luce. Da anni i sindacati si battono per una gestione diversa degli spazi portuali, sotto il controllo diretto della Regione e degli enti locali.

Buona è invece la situazione esistente nel settore della pesca, che ha registrato negli ultimi tempi un notevole sviluppo. Attualmente, in fase di costruzione, uno stabilimento a Pietrasanta per la lavorazione e l'ispezione del pesce azzurro, che dovrebbe occupare circa 120 operai, in maggioranza donne. L'azienda sta sorgendo per iniziativa di una società composta da privati e dalla Gep e rappresenta una valida alternativa alla politica seguita fino ad oggi nel settore della pesca (attualmente la quasi totalità del pesce azzurro pescato nel Tirreno prende la via dell'estero per ritornare inscatolato nei supermercati italiani). Analoga iniziativa stanno portando avanti anche un gruppo di cooperatori, in collegamento con la cooperativa del pesce azzurro di Piombino. Si pensa che nel giro di alcuni anni la maggior parte di sardine, sgombri e altri pesci nella zona dovrebbe restare nella nostra regione, dando occupazione a centinaia di lavoratori, per essere poi esportato direttamente nelle scatole.

f. g.

Nella seduta del consiglio comunale

# Approvato il regolamento per i mercati di Pistoia

Dopo numerose riunioni con gli ambulanti e i rappresentanti del settore Disciplinate le vendite bisettimanali di P. del Duomo e P. dello Spirito Santo

PISTOIA - Il consiglio comunale ha approvato lunedì pomeriggio, con i voti favorevoli del PCI, PSI e PSDI e l'astensione della DC (il rappresentante del PRI era assente) il regolamento per il mercato ambulante in piazza del Duomo e in piazza dello Spirito Santo. Decine di riunioni con la commissione per il commercio ambulante, di assemblee con gli ambulanti del mercato, infine la discussione nella commissione consiliare, hanno preceduto il dibattito in consiglio comunale del regolamento, stilato secondo una legge che prevede l'adeguamento e lo sviluppo della rete distributiva, anche attraverso i piani per l'ambulante. Una legge che ha permesso il superamento delle vecchie norme che attribuiva agli organi di polizia i poteri in questo settore, rendendo l'ambulante un operatore autonomo al pari di qualsiasi altro commerciante. Anche ai comuni vengono date condizioni più avanzate per poter rendere operante

quell'aggiornamento dei piani di sviluppo e di adeguamento della rete distributiva che erano limitati dalla legge per il commercio fisso. Il comune di Pistoia ha approvato un piano per il commercio ambulante che dovrà fondersi con la programmazione più generale del commercio. In questa ottica, dunque, è stato sottoposto alla approvazione del consiglio comunale il regolamento che disciplina il mercato bisettimanale in piazza del Duomo e di piazza dello Spirito Santo. I criteri che stanno alla base di questo regolamento hanno previsto la conferma del ruolo che l'ambulante svolge all'interno dei centri storici per una azione di recupero degli stessi, ad una vita sociale, culturale ed economica della città, per cui non è stato ritenuto opportuno proporre l'espulsione di quelle «arti e mestieri» che hanno dato una caratterizzazione alla vita e alla cultura cittadina.

Per quanto riguarda le zone di insediamento del mercato ambulante sono state mantenute quelle di piazza del Duomo e di piazza dello Spirito Santo in quanto, per la loro collocazione nel cuore della città, sono oggettivamente più accessibili e sono anche un importante momento di verifica delle potenzialità presenti nell'attuale rete distributiva del centro storico. Il meccanismo più delicato è stato quello dell'attribuzione degli spazi di mercato ai commercianti, perché oltre alla necessità di non compiere esclusioni, era anche necessario non «invadere» le strade del centro - l'amministrazione comunale ha autorizzato anche un suggerimento (che dovrà però essere valutato in seguito insieme alla categoria) che è quello di suddividere il mercato in settori omogenei e per offrire ai cittadini un quadro organico. Un obiettivo, questo, che potrebbe creare le condizioni per una strutturazione di insieme migliorata

Ricorso in tribunale contro l'amministrazione di Scansano

# I proprietari di un immobile vogliono «sfrattare» il Comune

GROSSETO - I proprietari di un immobile hanno fatto ricorso alla magistratura per «sfrattare» il comune di Scansano, perché a loro giudizio l'amministrazione non avrebbe pagato il contratto di affitto. Scansano, un comune collinare a 30 chilometri da Grosseto, è stato riconquistato dalle sinistre nel 1970 e dal 15 giugno 1973 è amministrato da un tripartito comprendente PCI, PSI, PRI. Ma veniamo ai fatti. Tre anni fa l'amministrazione nel quadro della sua politica verso l'infanzia decise di aprire due sezioni di scuola materna per garantire la frequenza a 60 bambini, provenienti da tutte le frazioni del comune. Individuati i locali, un seminterrato di 450 metri quadrati circa, prese contatto con i proprietari, i fratelli Ferrarini, per stabilire il contratto di affitto o l'acquisto diretto del fabbricato. I proprietari chiesero 210 mila lire come affitto mensile e 34 milioni, come somma da corrispondere per l'acquisto complessivo dell'immobile. Mentre l'amministrazione stava prodigando per portare in porto l'una o l'altra soluzione, da parte dei padroni dello stabile si è mantenuto un atteggiamento di limite del ricatto.

chiedendo, nonostante gli accordi presi, nuove, pesanti condizioni economiche: 350 mila lire per l'affitto e 70 milioni per l'acquisto. Richieste «capestro», cifre esorbitanti per la difficoltà finanziaria in cui si trova il comune e inaccettabili per la sezione provinciale del comitato regionale di controllo sugli atti degli enti locali. I comunisti pisani e livornesi ritengono che tale studio debba essere realizzato nell'ambito della Democrazia Cristiana e della Camera di Commercio pisane, dell'ente portuale industriale di un piano pisano e di un piano di sviluppo del porto di Livorno. La nuova organizzazione dell'attività portuale e dell'aeroporto Galileo Galilei è stata risolta contestualmente, a livello tecnico e scientifico il problema della compatibilità.

I comunisti pisani e livornesi ritengono che tale studio debba essere realizzato nell'ambito della Democrazia Cristiana e della Camera di Commercio pisane, dell'ente portuale industriale di un piano pisano e di un piano di sviluppo del porto di Livorno. La nuova organizzazione dell'attività portuale e dell'aeroporto Galileo Galilei è stata risolta contestualmente, a livello tecnico e scientifico il problema della compatibilità.

# Approvati gli statuti dei consorzi sanitari

MASSA CARRARA - L'elaborazione e l'approvazione degli statuti dei consorzi socio-sanitari in provincia di Massa Carrara ha rappresentato un grande fatto politico e sociale. Individuati i locali, un seminterrato di 450 metri quadrati circa, prese contatto con i proprietari, i fratelli Ferrarini, per stabilire il contratto di affitto o l'acquisto diretto del fabbricato. I proprietari chiesero 210 mila lire come affitto mensile e 34 milioni, come somma da corrispondere per l'acquisto complessivo dell'immobile. Mentre l'amministrazione stava prodigando per portare in porto l'una o l'altra soluzione, da parte dei padroni dello stabile si è mantenuto un atteggiamento di limite del ricatto.

processi sostanziali di partecipazione e di gestione democratica. Lo «strumento» consorzio rappresenta un primo momento decisivo nella costruzione di un nuovo modello di intervento, attraverso il quale si abbandona la logica dell'assistenza per quella della prevenzione. Questo obiettivo può essere raggiunto solo attraverso il potenziamento e l'arricchimento di un sistema democratico che sappia attivare ed insieme unificare gli interventi a tutti i livelli. Per il consorzio deve muoversi in concreto nella direzione del rafforzamento del tessuto democratico, che ha nel Comune e nella Regione i punti di forza, ai quali deve essere il riferimento riconosciuto il ruolo rispettivamente di gestione e programmazione e direzione politica, come condizione indispensabile per un sostanziale esercizio della democrazia partecipativa.

Per la protesta a Capalbio

# Due «oppositori nucleari» si sono autodenunciati

La vicenda giudiziaria riguardante la protesta antinucleare compiuta in Maremma continua. Dopo la sentenza del processo per il blocco ferroviario di Capalbio e il blocco stradale di Orbetello, per i quali erano imputate 25 persone, sia il pubblico ministero che i difensori degli «oppositori nucleari» hanno presentato richiesta d'appello. Il pubblico ministero dottor Antonio Vinci la imputazione la sentenza perché mentre aveva richiesto una condanna a 9 mesi per 23 imputati e di 10 mesi per il principe Caracciolo (presidente del comitato antinucleare) basata sulla sua equivoca risoluzione delle questioni di interesse generale».

PORTE! PORTE! PORTE! Porte pronte in varie misure! Le più belle porte del mondo al prezzo più basso del mondo! Accurata finitura artigianale in: laccato - mogano - noce - rovere da L. 55.000 in su (compreso imbalto e serratura) presso lo SPENDIBENE EDILIZIO della SEPRA PAVIMENTI PISA - Via Aurelia Nord (Madonna dell'Acqua) Tel. 050/890705 (2 linee)