

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.

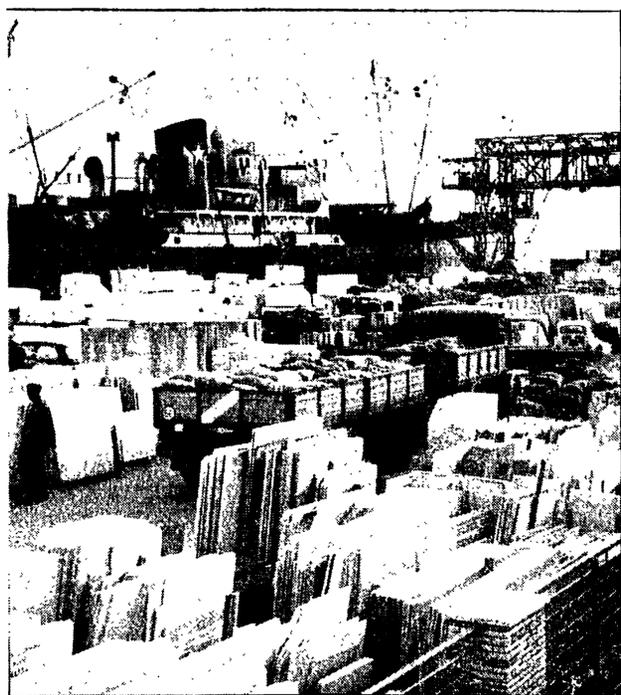
La direzione si è impegnata a discutere la situazione finanziaria della società per fornire le necessarie garanzie ai lavoratori. In un prossimo incontro con l'esecutivo che dovrebbe svolgersi domani. Nella situazione, che è oggetto di particolare attenzione dai sindacati, sono presenti elementi oggettivi 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 è 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 i conti il documento che il fatto che il porto di Livorno e le infrastrutture viarie portuali rappresentino un bene legare organicamente all'economia regionale e a quella nazionale rivestono un'importanza fondamentale per il comprensorio. Il porto di Livorno continua il documento - ha registrato nei primi mesi di quest'anno lo 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 di esperti, formato da rappresentanti dei due 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 poi 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, 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.



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'ammmodernamento 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 di Carrara. Il porto di Carrara 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.

Attualmente il traffico marittimo è questo: dal porto parte un 10 per cento circa di marmo, 200 marini, 200 tonnellate di marmo, 200 marini, 200 tonnellate di marmo. Attualmente il traffico marittimo è questo: dal porto parte un 10 per cento circa di marmo, 200 marini, 200 tonnellate di marmo, 200 marini, 200 tonnellate di marmo.

La situazione varia - dice Roberto Bertolucci della PIMCGH - e 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 del 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.

Marina di Massa, la cui spiaggia, a causa delle opere di salvaguardia fatte attorno al porto, è stata gravemente erosa dalle acque. Questa situazione 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 dal problema di un piano di sviluppo di opere di politica che le scelte vengono portate nazionalmente e regionalmente nel settore.

Ampliamento delle strutture e collegamenti ferroviari: 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

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 di 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.

Infatti, mentre con una decisa volontà si stabiliva di procedere verso una soluzione definitiva della vicenda, i proprietari dell'immobile «alzavano il tiro», 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 di sviluppo del porto di Carrara. La nuova organizzazione dell'attività portuale e dell'aeroporto Galileo Galilei è stata risolta contestualmente, a livello tecnico e scientifico il problema della compatibilità.

In questo quadro i comunisti livornesi e pisani ritengono che una direzione pubblica del porto ampiamente rappresentativa della realtà costituzionale e sociale può garantire la partecipazione delle forze economiche del comprensorio alla gestione delle infrastrutture e delle attività di interesse comprensoriale. In questo senso - conclude il comunicato - consapevoli della gravità del momento e dell'acutezza dei problemi aperti nel comprensorio i comunisti pisani e livornesi invitano tutte le altre forze politiche a contribuire con responsabilità alla risoluzione delle questioni di interesse generale».

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 i 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 viareggino 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 es-

centi, dal settore commerciale e peschereccio, dando così maggiore possibilità di approdo ai piccoli natanti, senza contare i benefici che si potranno realizzare nella cantieristica. 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 marini. 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 varia - dice Roberto Bertolucci della PIMCGH - e 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 del 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.

Dal nostro inviato

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 storia sul blocco ferroviario e stradale (così come previ-

sti dalla legge del 22 gennaio del '63, ha visto invece la corte modificare il capofila imputato, ritenendo colpevoli i manifestanti del reato contemplato dall'articolo 340 del codice penale (interruzione e turbativa del servizio pubblico). Per quello che riguarda il blocco ferroviario il tribunale ha completamente disatteso le richieste del pubblico ministero (10 e 9 mesi di reclusione) per il blocco stradale sulla statale 440 dell'Argentario, assolvendo tutti gli imputati. La vicenda giudiziaria prosegue anche perché un operaio grossetano e un prete viareggino appartenenti al movimento della non violenza si sono autodenunciati.

La situazione varia - dice Roberto Bertolucci della PIMCGH - e 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 del 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.

Advertisement for SPENDIBENE EDILIZIO featuring the slogan 'PORTE! PORTE! PORTE!' and 'Le più belle porte del mondo al prezzo più basso del mondo!'. It lists services for door and window installation in various sizes, with contact information for SPENDIBENE EDILIZIO in PISA, Via Aurelia Nord (Madonna dell'Acqua), Tel. 050/890705 (2 linee).