In 5 anni l'organizzazione, con sacrificio e grande passione, ha raggiunto una buona stabilità

Cooperativa trattoristi: la nascita e lo sviluppo

E' nata a Livorno nel gennaio del '74 - Dai primi lavori di tipo artigianale all'attuale programmazione - Svolge il 50% del carico merci nel porto

cooperativa Trattoristi. Non è ogni sforzo per investire nei stato un parto facile, l'idea era stata concepita già da tempo, ma solo in quella data è stato possibile concretiz-

Dopo anni di attese, infatti, si sono presentate le condizioni favorevoli. Così 23 persone si sono associate. Si tratta di 23 trasportatori di tradizione, figli è nipoti di « barrocciai », di gente che è sem pre andata su e giù per il porto, prima e dopo la guerra, a trasportare la merce quando al posto delle «Paceco», dei carrelli e dei raffinatissimi trattori odlerni ci era solo la forza e la tenacia dei lavoratori. Quel capitale umano grazie al cui faticoso investimento è stato possibile raggiungere i posi-

tivi risultati di oggi. Ed anche quando quei 23 lavoratori in proprio si riunirono e costituirono la cooperativa non fu tutto rose e fiora di tipo artigianale, erano stati messi insieme gli attrezzi dei singoli soci, materiale « raccogliticcio » senza pretese. Per garantirsi la continuità del lavoro i trattoristi erano costretti a fare doppi, tripli turn*i*, i guadagni, in questi casi, non erano nè dop-

del movimento portuale e

di tutto il comparto produt-

Si impone per la città il

sollecito reperimento di aree

più decentrate, che consen-

tano di liberare l'immediato

ridosso portuale e il terri-

torio urbano dalla pressio-

ne, ormai insostembile, di

attività non compatibili con

la destinazione di queste zo-

ne nel disegno urbanistico

che la collettività si è data.

Si tratta, spesso, di un re-

cupero non facile di situa-

zioni già compromesse, che

è però necessario affrontare

senza indugi, prima che lo stato di disagio che si è

creato provochi ripercussio-

ni negative per la stessa at-

tività del nostro scalo e pri-

ma che l'utilizzazione delle

aree alternative oggi dispo-nibili rischi di essere pre-

giudicato dalla mancanza

di una corretta programma-

Per giungere a questo bi-

sognerà certamente supera-

fatto rilevante.

tivo ad esso collegato.

Nel gennaio '74 è nata a Li- | pi, nè tripli e veniva fatto | quisizione di nuove commes | nuove si sta dando alla coo

Intanto lo spirito di collaborazione e di solidarietà aveva già dato i suoi frutti, cia maturata una positiva esperienza di gestione operaia. La cooperativa Trattoristi cominciava a destare interesse e attenzione, chi ricorduva i mezzi modesti con cui la cooperativa si era presentata alla partenza era stupito soprattutto del rapido e costante ampliamento del-

In testa agli interessati la Compagnia Lavoratori Portuali che, vigile come sempre, controllava la crescita della cooperativa e le affidava alcuni lavori. Oggi la cooperativa Tratto risti ha raggiunto una certa stabilità e si è concluso il

periodo delle vacche magre. Naturalmente sono finiti enche gli anni della improvvisazione, si è aperta una fase nuova che richiede un continuo sforzo di organizzazione, elaborazione e programma-zione, indispensabile per mantenere le conquiste ottenute fino ad oggi e per favorire lo sviluppo dell'azienda, l'ac-

mezzi la maggior parte delle Tutto questo negli anni '74, '75, '76.

degli investimenti con l'acquisto di nuove attrezzature La cooperativa ha un proprio ruolo nel delicato setto re di congiunzione tra imbarco sharco e deposito delle merci. Un settore che è e che tende a diventare fondamentale nel processo produttivo del porto. Attualmente la coo perativa svolge il 50 per cento del lavoro di movimentazione orizzontale dei carichi; tutte le operazioni di trasporto merci dall'interno del porto fino ai depositi (e viceversa) che interessano la Compagnia Portuali vengono affidate alla coop, che, inostre, lavora per altre imprese. Il parco macchine della cooperativa, dislocato su due piazzali (uno operativo e l'altro, in via Massaua, con funzione di deposito) è dotato di 16 trattori stradali per grandi trasporti, 16 trattori per la movimentazione nell'area portuale e urbana, 70 semirimorchi, diverse decine di car-

relli industriali In questi ul-

timi giorni, inoltre, sono sta

ti acquistati altri 20 trattori

di modelli aggiornatissimi. Al

no il loro impianto radio.

più presto tutti i mezzi avran-

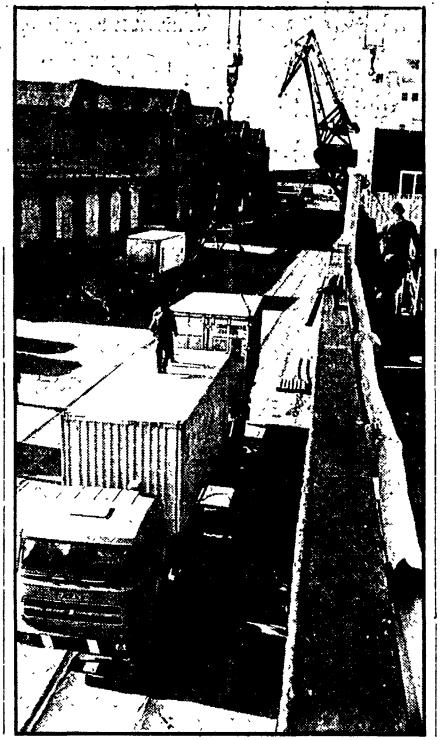
Per far fronte alle esigenze

se, la tutela e l'incremento

organici, l'espansione

perativa una veste di impresa industriale; tra le altre cose è stata potenziata l'officina per la manutenzione e le piccole riparazioni. I soci che oggi sono diventati 75, contano di acquisire nuovi lavori ma, soprattutto, coltiva. no una grossa aspirazione, quella di entrare a far parte della Compagnia Lavoratori Portuali. E l'accordo di collaborazione tra i due organimi, codificato alcuni mesi fa, alimenta le possibilità di raggiungere questo obiettivo. No, anche i trattoristi hanno grossi problemi, soprattutto procurati dal traffico e dalla viabilità, dai varchi doga-

Spesso, per percorrere 34 km., sono costretti ad impiegare addirittura un'ora di tempo. Esistono difficoltà nell'area interna al porto ma anche all'esterno, è durante l'estate le difficoltà eumentano. Si coltiva la speranza in un rapido miglioramento dei servizi portuali anche in vista dell'entrata in funzione della Darsena Toscana, una struttura importante per l'economia del porto e di tutta la città, che procurerà, tra l'altro, nuovi posti di lavoro e per la quale anche i tratto-



Si rafforzano i legami con la Compagnia dei lavoratori portuali

INTERVISTA AL CONSOLE PICCINI

spirazione - dicono i tratto risti -- è quella di entrare a far parte della Compagnia Lavoratori Portuali ».

E la Compagnia cosa pensa di questa auspicata soluzione? E' una magra utopia? Pare proprio di no. anzi, dopo quat che domanda rivolta a Italo Piccini, console della Compagnia, abbiamo maturato l' impressione che questa aspirazione abbia già commutato a concretizzarsi.

Quale legame esiste tra compagnia e cooperativ? Nell'unificare i diversi survizi all'interno del porto per una organizzazione più armo nica del lavoro — ha risposto Piccini - la Compagnia Portuali ha dibattuto cen tutti i lavoratori la proposta di aggregare alla stessa Compagnia altri settori operativi she svolgono la loro attività Lei l'area portuale. Anche la cooperativa trattoristi è stata presa in considerazione. Que sto processo di aggregazione di lavoro in comune.

Da qualche mese, praticamente dall'inizio del '79, alcuni dirigenti della compagnia portuali, Bracci, Nosiglia, Ulivieri decidono insieme ci trattoristi le scelte della conperativa Qual e il significato

della loro presenza?

L'organismo unitario com posto dai tre dirigenti della Compagnia e dai quadri eletti dai soci della cooperativa ha la funzione di collegare tutto il lavoro che implica il trasporto orizzontale delle merci nella organizzazione complessiva del lavoro svol-

Insieme ai dirigenti della compagnia è entrato a far parte della cooperativa anche l'ingegner Nadotti, il nuovo direttore.

to dalla compagnia.

Si, è una persona di capacità nella quale le Compagnia ripone la propria fiducia. Abbiamo avanzato questa proposta perché riteniamo che l'ingegner Nadotti possa contribuire alla organizzazio- dei lavoratori portuali.

«La nostra più grande a | mo elaborato un programma | ne di un sistema di trasporti corrispondente alla dinamica di sviluppi del porto di Li-

> E' di questi ultimi giorni la notiria secondo la quale la cooperativa è stata dotata di nuovi e aggiornatissimi trattori. Da chi sono stati acquistati?

Dalla compagnia Portuali, che, con massicci acquisti, ha voluto rinnovare il parco mea zi in dotazione della coope-

Cosa vuol dire tutto questo, si tratta di investimenti della compagnia?

Naturalmente, vogliamo adeguare la capacità del trasporto porutale ai ritmi di sviluppo che manifesta il por to di Livorno.

Allora, per concludere, si apre un futuro nuovo per la cooperativa trattoristi?

Sì, quello di essere inseriti in un contesto nuovo, di uni ficarsi alla grande «famiglia»

Infrastrutture Lo sviluppo del porto di Livorno, con l'evolversi del-le tecnologie di trasporto e per potenziare il varie correnti di traffico, pone grossi problemi alla città e al territorio circo stante. Di qui la necessità di un piano organico delle infrastrutture, che sia finalizzato a corrispondere sia genze di riordino delle attività odierne sia ad un potenziale maggior sviluppo

speńsabili per la movimentazione dei «containers» che non sono reperibili all'interno della cinta doga-

no conto che la rispondenza di questa struttura alle esiche avvenga a due o a sette chilometri dalle banchipercorso nella distanza porfuture, con vicinanza e facile collegabilità ad adegua-

re incomprensioni, pregiudizi e qualche interesse particolare, perchè forse non tutti gli operatori si rendono ancora conto che una crescita spontanea e disordinata va incontro a momenti di crisi assai pericolosi, se non si interviene ad indirizzarla su una razionalizzazione di strutture che diventa indispensabile in particelare quando il salto di dimensione operativa si è salvaguarda per le esigenze dell'ambiente e del tempo li-

considerazioni la necessità di una ponderata e realistica definizione a tempo breve, dei programmi concreti per un nuovo assetto delle infrastrutture stradali e ferroviarie, di cui è naturale complemento anche il previsto centro internodale, che consentirà di trovare per il to sullo stato di attuazione

sistema portuale

proposito, che tutti si rendagenze commerciali del porto inon è legata tanto ad una immediata viçinanza all'ambito portuale, perchè essa comporta comunque una rottura di carico, che diventa relativamente indifferente ne: in quanto il maggior to-centro (peraltro non rifronto alle operazioni di carico e scarico) si ritrova poi in meno nella relazione cenfro-destinazioni della merce: e viceversa; mentre invece è fondamentale che il centro merci abbia a sua dispocienti alle esigenze attuali e

te strutture stradali e fer-L'area di Guasticce risponde, ceme è noto, a queste caratteristiche, e presenta anche il vantaggio di indile direzioni nord e sud su direttrici viarie lievemente arretrate rispetto alla costa, secondo un corretto disegno territoriale già individuato nei convegni comprensoriali degli anni '60 e ribadito dal nuovo P.R.G. di Livorno che

bero le aree del litorale. Venendo a considerare la viabilità stradale e ferroviaria. l'attenzione preminente va posta nel potenziamento delle infrastrutture che col legano il porto al suo hinter land, soffermandosi anzitutdelle opere già definite fra le scelte prioritarie. La superstrada Firenze-Porto sta divenendo una realtà, mentre qualche anno fa non era in effetti, neppure definita completamente a livello pro gettuale. Nel tratto Firenze-Pontedera circa tre quarti del percorso è ormai già ap paltato e in corso di avanzata realizzazione.

Stiamo ora riprendendo il proseguimento dell'opera dei lotti terminali, da quelli cioè che interessano più da vicino i collegamenti della Darsena Toscana e dell'aeroporto «G. Galilei » con la grande viabilità nazionale, e in primo luogo con la via Aurelia: dei quali speriamo di poter ottenere il loro completo finanziamento nell'ambito del Piano Triennale.

Per l'Aurelia sono stati finanziati i lotti relativi alla circonvallazione di Cecina e al collegamento con Rosignano, che consentiranno di eliminare i tratti più difficili e più congestionati. da cui derivano oggi i maggio ri rallentamenti alla circolazione e una forte riduzione di potenzialità dell'arteria.

Con il prossimo anno si provvederà, da parte dell' ANAS, all'affidamento dei lavori di altri lotti dell'Aurelia nel tratto fra Cecina e Grosseto. Interventi molto rilevanti e molto incisivi sono pure previsti, a breve scadenza, sulla rete ferroviaria che interessa l'area metropolitana di Livorno e Pi sa, con le relative strutture portuali e aeroportuali. Le opere più impegnative, com prese nel Programma Inte grativo che l'Azienda ha rielaborato in collaborazione con le Regioni e che stava essere approvato dal Parlamento al momento dei lo scioglimento delle Came re, riguardano la Firenze-Pi

sa-Livorno e la Pontremolese.

Per la prima è in program ma il quadruplicamento del tratto Firenze Cascine Em automatico banalizzato, la rettifica dell'ansa di La Rot-ta, per la seconda il raddop-pio della parte di linee comprese nel versante toscano litoranea Roma-Livorno-Genova e il cemando centralizzato del traffico nel versante emiliano, sì da realizzare un consistente accele ramento ed aumento di po tenzialità di trasporto nelle relazioni con l'area padana le direttrici europee.

Nell'ambito comprensoria le, per ciò che interessa più da vicino il porto e il futuro centro internodale va ri cordato l'impegno dell'Azien da ferroviaria per la riatti vazione e l'ammodernamen, to delle linee Livorno-Colle l'intervento di riclassamento completo effettuato re centemente sulla Pisa-Colle

salvetti-Vada. Tale intervento dovrà esse re integrato, a tempi molto brevi, dall'allacciamento di retto della linea di Collesal vetti con la Darsena Toscana, per stabilire al più pre sto un collegamento ferro viario funzionale fra il por to e il centro internodale Siamo dunque in presen za di un insieme organico e

programmatico di interventi

che si qualificano per la loro razionalità e rispondenza realistica alle esigenze del nostro territorio, ove si tro vano dislocati un porto ed un aeroporto di importanza nazionale ed internazio nale, e nel contempo risultano in realtà anche fina lizzati agli interessi di quel quelle correnti di traffico che si sviluppano su vasta parte dell'Italia centro set tentrionale. Vi è quindi necessità di un impegno di mobilitazione su que≈ti obiettivi da parte del le forze politiche, economi ed ottenere in tempi brevi i necessari finanziamenti e per creare nei contempo tutte le condizioni operative

Dino Raugi

A colloquio con i lavoratori della cooperativa sui problemi del porto

Tecniche in continua evoluzione

da quando gli attuali trattoristi, per trasportare la merce, utilizzavano i barrocci. E per rendersi conto delle grosse trasformazioni di oggi non è poi indispensabile andare troppo lontano. Basta soffermarsi a pochi anni fa, al '74 per esempio, l'anno di nascita della cooperativa; in quell'anno i contenitori movimentati nel porto furono circa 55.000, nel '78 hanno raggiunto le 250.000 unità. L'adattamento spontaneo e improvvisato ai nuovi tipi di traffico non basta più. Le tecnologie di trasporto sono

sottoposte ad una continua e rapida evoluzione ed il porto deve adeguarsi alle nuove e sigenze per mantenere le caratteristiche Su questi problemi anche trattoristi hanno maturato

alcune opinioni. Sono state espresse, anche a nome degli altri, dall'ingegner Giovanni Nadotti, il direttore della cooperativa; con lui c'erano Ugo Taddei, presidente, e Viviano Vannucci vice-presiden-Nel settore delle attività di trasporto - sostiene Nadotti - la ricerca di soluzioni atte

a consentire il trasferimento costi sempre più ridotti di merci in quantità crescente rappresenta l'elemento caratterizzante del periodo post bellico e degli ultimi decenni in particolare. La ricerca di tali soluzioni ha comportato l'affermazione di nuove concezioni, addirittura di una nuova filosofia

che concepisce il trasporto non più come fatto isolato avulso dal processo produttivo ma come elemento inscindibile del processo di produzione o di trasformazione di Secondo le nuove concezio

per la più sollecita realiz ni una unica catena collega il zazione delle opere conse punto di provenienza delle materie prime con quello di utilizzazione del prodotto finito, secondo uno schema che, con più ampio respiro. (assessore regionale)

mento di produzione o di trasformazione tradizionalmente inteso. Non più trasporti esterni e trasporti interni, ma fasi successive, op portunamente saldate, di un unico trasporto esattamente integrato nel processo di condo la nuova concezione il terminal, già punto iniziale e finale di un trasferimento considerato quale fatto economico a sè stante, acquista il ruolo di elemento di saldatura di due successivi momenti di un unico processo. In campo marittimo le nuove concezioni hanno por-

- alla realizzazione di navi di dimensioni sempre maggiori e di velocità crescente nell'intento di ottenere produttività più elevate e costi conseguentemente ridotti;

- al condizionamento della merce nell'intento di accelerare le operazioni di terminale. ridurre i tempi nave in porto ed in sostanza ancora di aumentare la produttività della nave e di ridurre i costi di trasporto;

- alla specializzazione del naviglio da intendersi quale adeguamento della nave al servizio della merce.

Le nuove strumentazioni

Che cosa è stato fatto, se-condo voi, per adeguare il porto di Livorno alle nuove concezioni ed alle aumentate esigenze dei traffici?

Il possibile nei limiti di una legislazione vecchia di un secolo e assolutamente superata e di una inadeguata, se non mancata, politica portua le a livello dei responsabili di governo. I risultati indubbiamente

lusinghieri conseguiti sino ad oggi dal Porto di Livorno vanno ascritti a merito della i

capacità, della volontà, dello spirito di sacrificio di chi del Porto ha vissuto e vive; degli operatori portuali che attraverso infinite difficoltà hanno sione del traffico; dei lavoratori portuali che a costo ai pesanti rinunce hanno saputo dotare il Porto delle strutture e dei mezzi indispensabili per fronteggiare le esigenze della movimentazione delle merci secondo le tecniche più avanzate; dei responsabili delle amministrazioni locali e delle forze politiche che con impegno continuo hanno seguito la vita del Porto e mai hanno cessato di battersi per

il suo miglioramento. Oggi, però, ai livelli di traffico raggiunti, le possibilità dei lavoratori e dei responsabili locali sarebbero destinate ad esaurirsi in assenza di interventi idonei a fare del porto una impresa economica organizzata, dotata dei mezzi necessari per far fronte ad ogni nuova esigenza e capace di acquisire, nell'interesse proprio e di quello che, trascendendo i confini della città, investe l'intera Regione, nuovi traffici e nuove attivi-

Per garantire al porto un lungo futuro le forze politiche e sociali a livello regionale e locale, in piena intesa con le forze del lavoro por tuale, si sono impegnate per la redazione e la realizzazione di un programma di sviluppo del porto e di un nuovo piano regolatore portua-

Esiste l'esigenza di una di versa organizzazione della gestione portuale, che adeguandosi alle richieste della utenza, deve tendere al miglioramento dei servizi, allo snellimento delle procedure, alla eliminazione dei tempi morti. al contenimento dei costi e garantire il più elevato grado di efficienza e di competitività. In relazione al traffico quantitativo e qualitativo esistente e di quello : futuro, ragionevolmente pre-

denza delle costruzioni marittime e delle tecniche di traconsidererà il porto secondo tutte le sue componenti: dal canale di accesso, alle opere di difesa, alle banchine; dalle aree di deposito, alle aree di manovra, sosta e circolazione interna sino ai varchi doganali ed alle comunicazioni con l'esterno.

Il piano regolatore Nella redazione del piano, il concetto della specializzazione sarà tenuto ben presen-te. Ogni tipo di traffico marittimo potrà contare su accosti numericamente sufficienti, dimensionati ed arre-

dati in modo da garantire, con la più elevata efficienza delle operazioni di movimentazione delle merci, la minimizzazione dei tempi di sosta delle navi in porto. Per la sua posizione geo-grafica, per la sua disponibi-lità di aree a terra, per come

viene svolto il lavoro, il porto di Livorno, specie per quanto concerne il traffico contenitori, ha la possibilità di porsi in competizione con i grandi scali del Nord Eu-

Si, si tratta di dargliene i mezzi in tempo utile. Qualche dato dell'attività portuale dell'ultimo ventennio può dare una idea della dinamica evolutiva dei traffici e dei livelli attualmente raggiunti e mettere in luce le difficoltà incontrate e superate per fronteggiare esigenze eccedenti, quanto meno in termini qualitativi. le capacità delle infrastrutture disponibili, ricostruite, salvo rare eccezioni, nell'immediato dopoguerra, secondo concezioni da tempo totalmente supera-

Dal 1959 al 1978 il movi-mento generale del porto, in continua ascesa, è passato da 5.216.080 tonn. (ni uguale 100) a 12.297.294 tonn. (ni uguale 236). In particolare il movimento delle merci secche di nento delle merci secche di 1.675.681 tonn. (ni uguale 100) nel 1959 ha raggiunto nel 1978 il livello di 5.590.431 tonn. (ni uguale 334). Nello stesso pe-riodo il numero ed il tonnel-laggio (stazza netta) delle navi arrivate e partite sono passati dalle 4.376 unità (ni uguale 109) con 5.061.642 tonn, di stazza netta (ni uguale 100) del 1959, alle 6027 unità (ni uguale 138) con 19 599 686 tonn. di stazza netta (nj uguale 350) del 1978.

Se, in termini di evoluzione quantitativa, i dati citati non hanno bisogno di commenti, un momento di riflessione è richiesto dalla evoluzione qualitativa ed in particolare dall'entità del movimento contenitori per il quale oggi

Tale movimento (imbarco e sbarco), inesistente nel primo quinquennio degli anni 60, è passato, con progressione costante, dalle 22.625 (ni uguale 100) unità (TEÙ) del 1969 alle 66.024 (ni uguale 292) del 1975 e successivamente con brusca impennata, ha raggiunto i livelli di 160.680 (ni uguale 710) unità del 1977 e di 248.420 (ni ugua-

le 1098) unità dell'esercizio L'avvento del contenitore ha determinato fuori dell'ambito portuale un insieme disaggregato di depositi, più o meno grandi per estensione. Voi che avete a che fare tutti i giorni con questa nuova realtà, non pensate che l'estensione a macchia d'olio di questi depositi abbia ger. rato intralci, oltre che per l'assetto dell'ambiente, anche

nella circolazione? L'inatteso presentarsi degli scatoloni al di fuori di quello che dovrebbe essere il loro ambiente naturale, è prova dello spirito di iniziativa di una categoria di operatori portuali, ma è anche segno di deficienza in fatto di utilizzazione e di organizzazione delle aree portuali ed ancora dimostrazione di troppo spesso inutili sprechi in termini di investimenti (terreni impianti - mezzi di sollevamento e trasporto) e di gestione dei servizi che aggravando i costi ed i tempi di movimentazione possono incidere negativamente sull'evoluzione del traffico.

A queste punto non possiamo non spendere alcune parole per la Darsena Tosca-

La Darsena Toscana costituirà la prima infrastruttura moderna a disposizione del porto di Livorno, e la sua validità sarà immediatamente definita in termini di fondali e di accessibilità lato mare. di specializzazione, di arredamento, di aree di deposito e di servizio, di viabilità interna, di connessione con le reti terrestri di grande co-

Con ciò l'entrata in eserà zio della nuova darsena rappresenterà il grande momento del porto e completerà la prima fase di esecuzione delle opere di ammoderna mento e potenziamento che faranno dell'intero complesso infrastrutturale livornese un zioni per le navi dell'ultima generazione; dotato di acco sti. arredamenti di banchina. depositi, parcheggi, aree circolazione quantitativamente e qualitativamente rispondenti alle esigenze dei traffici; a. deguatamente collegato con il retroterra e con le reti. ferroviaria e stradale, nazionali mancanza di continuità viaria in area portuale.

Pagina a cura di STEFANIA FRADDANNI

Un complesso studio pubblicato dalla Amministrazione provinciale di Livorno

Per rendere funzionale tutta la zona del porto Infine sono stati costituiti ! chitetto Navacchi all'autopor-I dati raccolti sulla movi

tempo anche da.l'Amministra | anni per l'incremento dei trafzione provinciale e dai comu- | fici marittimi ma soprattutto ni di Livorno e di Collesalvet ti, tanto da formulare un pro- imponente, del traffico concapisaldi sono quelli del Piano regolatore del Porto di Li vorno, l'assetto viario e territoriale a cavallo dei comu ni di Livorno Pisa - Colle salvetti, la dimensione l'ubica zione e la gestione dell'inter-

blemi si è fatta sempre più pressante in questi ultimi due per il moltiplicarsi, davvero i mercio di Pisa (Convegno re i frontare i problemi relativi altainers che ha interessato il porto di Livorno.

La complessità dello studio e delle ipotesi da prospettare per l'interporto sono state oggetto di valutazioni in diversa sede Da quella regionale (convegno Regionale sui porti

La soluzione di questi pro- le ipotesi di localizzazione del 1 centro intermodale) a quelle nismi del comprensorio, a minal containers e sul po tenziamento delle linee Livorno-Pisa della stazione del Calambrone con il potenziamento della linea Pisa - Collesalvetti - Vada e la riattivazione della Livorno - Colle

degli Enti Locali e degli orga i il primo per lo studio dei pro blemi relativi al piano regopolitica, alle soluzioni del ter | no parte rappresentanti comunali, provinciali, regionali e della Camera di Commercio In questi ultimi giorni la

lavoro dei comitati presentan-

quella della Camera di Com latore del porto, l'altro per af | ne Provinciale ha assolto lo gionale) a quella sindacale e l'assetto del territorio Ne fan politica, alle soluzioni del territorio ne fan lesalvetti e ha dato supporti riferimento nazionale. provincia di Livorno ha fornito un ulteriore contributo al Livorno Collesalvetti Pisa

due comitati comprensoriali | to e l'interporto nella visione questo modo l'Amministrazio impegno che aveva preso con gione e gli Enti Locali do vranno fare in un quadro di Nella zona comprensoriale

si intrecciano e si dovranno do uno studio curato dall'ar- i sempre più integrare (per la i

estesa importanza regionale e ! nazionale che la zona riveste) infrastrutture aeroportuali ferroviarie - vlarie e di corsi d'acqua. Lo studio fornisce giusti-

ficazioni tecniche ed econointerporto, capace di favorire l'integrazione dei vari modi di trasporto ed elemento importante ed integrativo di un disegno più generale per la determinazione di un Centro In-

mentazione delle merci, sui mezzi meccanici esistenti e di quelli di traspo.to, sui ssuoli no dare un quadro di insieme per realizzare quelle connessioni necessarie atte a de-terminare costi più bassi possibili per il trasporto delle merci.

Il 25 di giugno si terrà un incontro dibattito sul progetto di studio al quale interverranno Enti Locali, sindacati, operatori portuali, ecc. Livorno si pone all'avanguar-

FIAT veicoli industriali

Gino Volpi Concessionario «FIAT» **VEICOLI INDUSTRIALI**

Veicoli Industriali: una marca dell'IVECO

Viale Unità d'Italia - Via Sacco e Vanzetti - Tel. uff. 31.136 - Mag. off. tel. (0586) 93.274 - 36541 Piombino (Livorno) - Stagno (Livorno)