

## I piani della regione per le infrastrutture viarie e ferroviarie

Nell'ambito delle attività economiche presenti sul territorio toscano particolare rilievo acquista il sistema portuale che si incentra sul porto di Livorno, oggi giunto a notevoli livelli di operatività e di produttività, così da collocarsi come uno dei primi porti del Mediterraneo per qualità e quantità di merci manipolate.

I risultati cui è pervenuto — attraverso un trend di crescita abbastanza significativo — sono il frutto di una sensibilità e di una attività imprenditoriale, snella, duttile ed efficace, che si è riscontrata nelle varie componenti portuali, il cui merito è quello di aver perseguito, attraverso un costante equilibrio delle iniziative, una coordinata crescita delle attività dello scalo.

Tutto ciò, occorre ricordarlo, al di fuori di qualsiasi indirizzo di programmazione e di sviluppo da parte degli organi competenti statali.

In questa situazione gli interventi della Regione Toscana hanno cercato di contribuire ad allargare e ad intensificare i traffici portuali attraverso momenti di pianificazione e di programmazione, con azioni di influenza dello Stato, sia per quelle infrastrutture viarie e ferroviarie che rivestono particolare importanza ai fini del collegamento delle aree portuali con l'interland, sia per quello che attiene alle stesse opere portuali.

Di fatto la sostanziale crescita del Porto di Livorno e la fase in corso, tuttora evolutiva, di espansione dei traffici portuali, confermano le tendenze e le vocazioni già peraltro messe in rilievo dalle valutazioni che la Regione Toscana ha formulato nella Conferenza Regionale dei Porti.

Aspetti questi di non secondaria importanza, quando si pensi che l'attività operativa si incentra e sul traffico containers e su quello delle merci varie.

In questa fase non ci si poteva certo limitare a prendere atto, sia pure con soddisfazione, delle linee di tendenza, ma occorreva che proprio queste linee di tendenza, non solo fossero mantenute, ma anche accresciute e soprattutto rese compatibili sia con l'allargamento delle aree portuali (Darsena Toscana) sia con il territorio e con le infrastrutture di collegamento.

In sostanza si tratta di muoversi, con una azione di pianificazione e di programmazione, di costante stimolo nei confronti degli organi competenti, affinché fosse assicurata, nel breve e medio termine, la realizzazione di

quelle opere da ritenersi indilazionabili.

Vogliamo richiamarci alle opere relative all'ammodernamento della SS n. 1 Aurelia, alla realizzazione della superstrada Firenze - Pisa - Livorno, e al raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese nel versante tirrenico, opere delle quali non si parla più in termini di programma o di promozione, ma di opere in corso o da realizzare. In altri termini possiamo affermare che gli interventi della Regione Toscana sono stati tali — anche attraverso fasi di fattiva collaborazione nella progettazione — da creare i presupposti e le condizioni affinché queste opere vengano ad essere effettivamente compiute.

Occorre rilevare come si agisca in un nodo infrastrutturale abbastanza complesso che comprende oltre al Porto, il Canale dei Navicelli, le infrastrutture viarie e ferroviarie interessanti un vasto comprensorio, nonché l'aeroporto Galilei.

Emerge quindi la necessità di una razionalizzazione ed integrazione dei vari modi di trasporto in maniera armonica e coordinata, che potrà essere conseguita con la realizzazione di un centro intermodale, di cui sono già state peraltro individuate le caratteristiche e la localizzazione.

Le considerazioni che abbiamo enunciato ci hanno indotto ad affidare all'Università di Pisa uno studio relativo al Canale dei Navicelli, che pur salvaguardando gli interessi che questa importante via d'acqua riveste per il territorio, risolva i problemi legati alla probabile interferenza dei traffici idroviali e portuali, che potrà verificarsi con la realizzazione della Darsena Toscana.

Sul complesso dei problemi, la Regione ha già avuto modo di esprimersi, licenziando anche un provvedimento portuale sui finanziamenti, e, significativamente, sulla opportunità di realizzare contemporaneamente e per la stessa estensione il banchinamento e l'arredo del lato Ovest e del lato Est della Darsena, procedendo per quest'ultimo all'acquisizione al Demanio Marittimo di una fascia di rispetto di 65 metri. Tuttavia gli aspetti legati alla prossima realizzazione della prima parte della Darsena Toscana e alla razionale utilizzazione del Canale dei Navicelli e di tutte le altre infrastrutture viarie e ferroviarie, non deve indurre a perdere di vista un obiettivo importante e qualificante che è rappresentato dalla elaborazione di un idoneo Piano Regolatore Portuale, che co-

rettamente si rapporti non solo con le esigenze più direttamente legate alle attività portuali ma anche e soprattutto con quelle componenti infrastrutturali che gravitano sul comprensorio e alle attività commerciali e industriali che sono presenti sul territorio.

E' da sottolineare come tutto ciò non solo sia compatibile con la crescita dei traffici commerciali, legati allo scalo, ma sia anche complementare alla crescita economica del porto e della città.

E' nostra convinzione che il mantenimento di questa complementarietà sia motivo di ulteriore crescita e di sempre maggiore sviluppo. Ma tutto questo non basta per creare quelle condizioni indispensabili che consentano un quadro di certezza e di essenziali linee programmatiche, affinché vengano ulteriormente sviluppati quei filoni di attività che attualmente insistono sullo scalo labronico. Occorre cioè addivenire al più presto alla approvazione del disegno di legge sul Nuovo Ordinamento Portuale, per far sì che il Porto di Livorno collocato in un ruolo certo nell'ambito del sistema portuale dell'Alto Tirreno, possa conseguire possibili ulteriori obiettivi di crescita e produttività.

Dino Raugi



## Diversa organizzazione del lavoro e sviluppo dell'occupazione

Il porto, questo determinante polmone dell'economia non solo cittadina, ma comprensoriale e regionale, sta attraversando un momento di difficoltà determinata da diversi fattori di carattere nazionale, locale e strettamente Aziendale.

Difficoltà di carattere nazionale per la mancata definizione e finanziamento del Piano dei Porti che i Governi modificano di volta in volta con posizioni contraddittorie ad ogni rinnovarsi di titolari dei vari Ministeri interessati.

Difficoltà dovute alla lentezza con la quale vanno avanti le progettazioni, i finanziamenti, l'appalto delle opere viarie e ferroviarie; ritardi per i contrasti di competenza e l'assunzione di atteggiamenti privatistici, addirittura di autonomia funzionale, nella gestione delle aree, come quello ultimamente assunto dalle F.S. nei confronti dell'area ove deve sorgere il lato Est della banchina della Darsena Toscana.

A questo stato di cose va messo termine se non si vuole rischiare la paralisi produttiva dell'economia portuale con le conseguenze che questo produrrebbe sull'intera economia del nostro territorio.

La prospettiva di sviluppo economico-occupazionale che

questa grande realtà operativa può assicurare all'economia comprensoriale e regionale, si incentra su 5 punti fondamentali:

— Definizione dell'assetto e finanziamento della Darsena Toscana;

— Definizione e realizzazione dell'assetto viario e ferroviario.

— Definizione dell'assetto strutturale e infrastrutturale del Centro Intermodale di trasporto a Guasticcio quale condizione fondamentale per un più organico svolgimento delle attività portuali ed il recupero degli effetti negativi, sul tessuto sociale della nostra città, che lo sviluppo impetuoso del porto ha prodotto.

Definizione e adozione del Piano Regolatore del porto, se si vuole veramente dare un'articolazione produttiva a livello delle moderne tecniche del trasporto marittimo e della movimentazione delle merci.

Ma se questi sono i problemi su cui si incentra la prospettiva dello sviluppo produttivo del nostro porto non meno rilevante, importante ed urgente è la necessità della immediata soluzione dei problemi presenti sul piano tecnico, operativo, dell'organizzazione del lavoro, delle condizioni e dell'ambiente di lavoro che investono direttamente la condizione operaia all'interno di questa grande struttura produttiva.

Lo sviluppo impetuoso delle attività portuali e la loro evoluzione tecnologica hanno prodotto inevitabilmente, in mancanza di una programmazione e di un intervento adeguato all'aggravamento dello stato già precario delle condizioni strutturali e infrastrutturali esistenti, in cui si svolgono le prestazioni di lavoro dei dipendenti delle varie componenti portuali.

Abbiamo avuto in un breve volger di anni banchine disadatte, mezzi meccanici non adeguati e resi inoperativi, la rete ferroviaria pressoché paralizzata, la viabilità sempre più collassata, i piazzali dissestati e le infrastrutture in genere (illuminazione, servizi, ecc.) assolutamente inadeguate alla realtà.

I pochi investimenti o finanziamenti di opere per il ripristino delle banchine dei piazzali ecc. hanno visto tempi di intervento e di realizzazione addirittura assurdi. Il ripristino di calate come quella «Orlando», che poteva richiedere al massimo un anno, è in corso da tre anni e non si parla ancora di utilizzo.

La condizione operativa che consente di mantenere la

competitività con gli altri porti e i livelli produttivi sono oggi in massima parte il risultato dell'impegno e del sacrificio che i lavoratori compiono per evitare che l'incapacità governativa unita alla mancanza di una visione programmatica di questo determinante settore dell'economia nazionale e alla inefficienza degli organismi statali ad esso preposti, determini la paralisi delle attività.

I lavoratori portuali, attraverso un impegno collegiale, in condizioni a volte precarie, pagando un prezzo notevole anche in vite umane, hanno evitato che dal nostro scalo si allontanassero traffici determinanti per il mantenimento dell'attuale livello operativo e occupazionale e non venissero meno le prospettive di sviluppo produttivo occupazionale che questa realtà economica può rappresentare. Ma tutto ciò non può restare un dato presente solo all'interno del porto, un impegno dei soli lavoratori del porto.

Come il Cantiere Orlando ieri e come di recente per la CMF, la Pirelli e la Borma, salvaguardare oggi lo sviluppo della nostra economia portuale costituisce un impegno che deve coinvolgere tutti i lavoratori. L'opinione pubblica le forze politiche e gli Enti pubblici fino al governo Regionale.

Le Federazioni dei Trasporti FILT-CGI FIT-CISL UIL-TRASPORTI stanno aprendo una vertenza che investirà complessivamente i problemi presenti nella nostra realtà portuale e che chiamerà a rispondere in merito alla soluzione dei problemi susposti le controparti e gli interlocutori pubblici e privati, il Governo e i ministeri interessati.

Essa ha come obiettivo la conquista di una prospettiva sicura per lo sviluppo del nostro porto e delle sue capacità produttive e occupazionali congiuntamente alla realizzazione di una diversa organizzazione.

E' questa una battaglia di prospettiva, una lotta per la conquista di migliori condizioni di lavoro per aprire con lo sviluppo del nostro porto e delle sue attività produttive nuovi spazi occupazionali per le giovani generazioni, per salvaguardare con gli interessi dei lavoratori l'interesse della collettività cittadina comprensoriale e regionale.

Elio Casali

Servizio fotografico di Luciano De Nigris

## FRATELLI NERI

LIVORNO  
Via Pisa, 10  
Telefoni 22.541 - 26.251

## IMPRESA LAVORI MARITTIMI E TERRESTRI

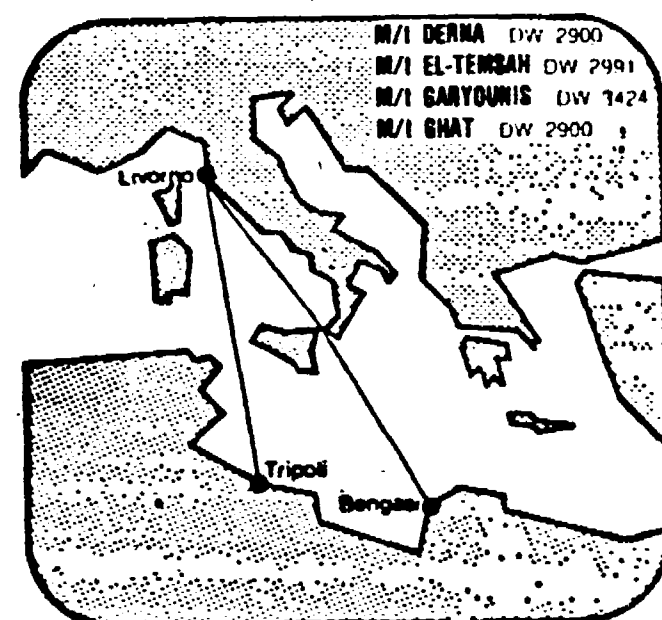
SALVATAGGI  
RECUPERI  
RIMORCHIATORI  
PONTONI A BIGHE A VAPORE  
PALOMBARI  
BUNKERAGGI  
TRASPORTI VIA MARE

## RO - RO LINER SERVICE

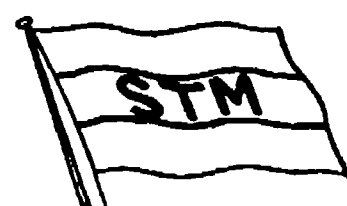
الشركة الوطنية للنقل البحري

SOCIALIST PEOPLES LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA

## General National Maritime Transport Company



## ITALIA - LIBIA



a LIVORNO la S.T.M.  
SOCIETA' TRASPORTI MARITTIMI  
Via Fiume, 34 - Telephone 37731 - 37822  
TELEX 500235STMLI  
TERMINAL LIVORNO PORTO  
NUOVO CALATA GONDAR Tel. 410598



a TRIPOLI the G.N.M.T.C.  
GENERAL NATIONAL MARITIME  
TRANSPORT COMPANY  
COMMERCIAL DEPARTMENT  
HAMED SHERIF ST. - Teleph. 31818-33155  
TELEX 20208  
NAKILBAHRI

## labro terminal srl

via della cateratte, 126  
tel. 0586/36243  
telex 500351  
57100 LIVORNO



Il complesso è situato in un'area di 66.000 mq. e utilizza per il prestoccaggio dei contenitori un'area di 10.000 mq. nell'ambito portuale che rende l'intera superficie disponibile al terminale 76.000 mq. in totale.

- Magazzino per merci nazionali e di importazione.
- Area di parcheggio per merci e contenitori nazionali e di importazione.
- Uffici doganali e guardia di finanza.
- Carroponte tipo «Ruberly Owen» capace di movimentare contenitori 20", 35", 40".
- Cavallere Belotti e gru «Belotti B 75» capace di movimentare contenitori 20", 35", 40".
- Forklifts fino a 25 tons per la movimentazione dei contenitori.
- Prese elettriche per contenitori frigoriferi.
- Impianto per la pulizia e la disinfezione dei contenitori.
- Area per la manutenzione e la riparazione di contenitori e macchine.
- Riempimento e svuotamento contenitori.
- Centro meccanografico.
- Servizio di groupage.
- Servizio ferroviario con la stazione di Livorno San Marco (m. 800 di binario).
- 36 rimorchi portacontenitori.
- 14 motrici per traino semirimorchio.

## GROSSI & CONTINI

Soc. di fatto

SCALI SAFFI, 21 - LIVORNO  
TELEFONO 36172 - 32036 - TELEX 500160  
TELEGRAMMI: GROCO  
MAGAZZINO - VIA PERA, 29 - LIVORNO

## CASA di SPEDIZIONI

## Agenzia marittima Herman Trumpy Agenzia marittima M. Bournique

LIVORNO - Via dei Lanzani, 21

Servizi regolari e rapidi di merci e passeggeri da Livorno per:

SCANDINAVIA - BELGIO - GERMANIA - GRAN BRETAGNA - IRLANDA - STATI UNITI - COSTA ATLANTICA GOLF U.S.A. - STATI UNITI COSTA PACIFICO - CANADA - LAGHI CANADESI E AMERICANI - MESSICO ESTREMO ORIENTE

e collegamenti diretti per tutte le principali destinazioni

Telefono: 34.051 - 34.052 - 37.926  
Telegrammi: Trumpyson - Livorno  
o Bournique Livorno  
Telex: 500109 - HTMB I

## SEATRANSPORT S.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

Uffici:

Via Roma, 56 - Tel. 80.75.40

Livorno

Magazzini di transito e per containerizzazione:

Via Pera, 20 - Tel. 40.20.91