

Ufficio  
Promozione  
e Pubbliche Relazioni

2



**SPECIALE**  
**PORTO DI**  
**LIVORNO**

**Dal nostro inviato**  
«UNA CITTÀ che con il porto ha una così spiccata vocazione pone innanzitutto un problema di collegamenti col resto del continente, perché l'attività portuale è sempre adeguabile ma per questo ha bisogno di un retroterra».

Fabio Baldassarri, presidente della Provincia di Livorno, mette subito il dito sulla piaga cercando di individuare alcuni punti di riferimento collocati nella provincia. «Il centro intermodale può essere una risposta, dice, così come lo è la battaglia per l'Aurelia e l'Autostrada. Quel che manca è un punto centrale di raccordo nel quale ritrovare un rapporto fra l'Ente locale, il sindacato, il governo che non sia solo conflittuale. Il fatto è che noi chiediamo aspettando che ci venga dato qualcosa, quando il rapporto dovrebbe essere rovesciato. E chi governa centralmente a dover dire cosa vuol fare di Livorno e della sua provincia. Ma questo passaggio non c'è stato. Facciamo le vertenze di Livorno, di Piombino, delle isole, con le quali si cerca di strappare qualcosa, ma il problema non è di vertenzialità ma di progetto. Governare progettando l'uso delle risorse».

Livorno e la sua provincia è sempre stata una sorta di mito per la Toscana e l'Italia con le sue industrie, la sua costa, le miniere, con una classe operaia dall'alta coscienza nazionale internazionale.

Ma cos'è oggi Livorno? «Alle vecchie contraddizioni se ne sono aggiunte altre, nuovissime che fanno parte del dibattito quotidiano di queste settimane, di questi mesi: il ruolo della classe operaia, il futuro della tecnologia, il destino della impresa medio grande, di interi settori, del territorio. Il nuovo è sconvolgente, so-

stiene Baldassarri domandandosi chi si sarebbe immaginato che la ricerca collegata agli armamenti sarebbe divenuta uno dei fattori trainanti della produzione?».

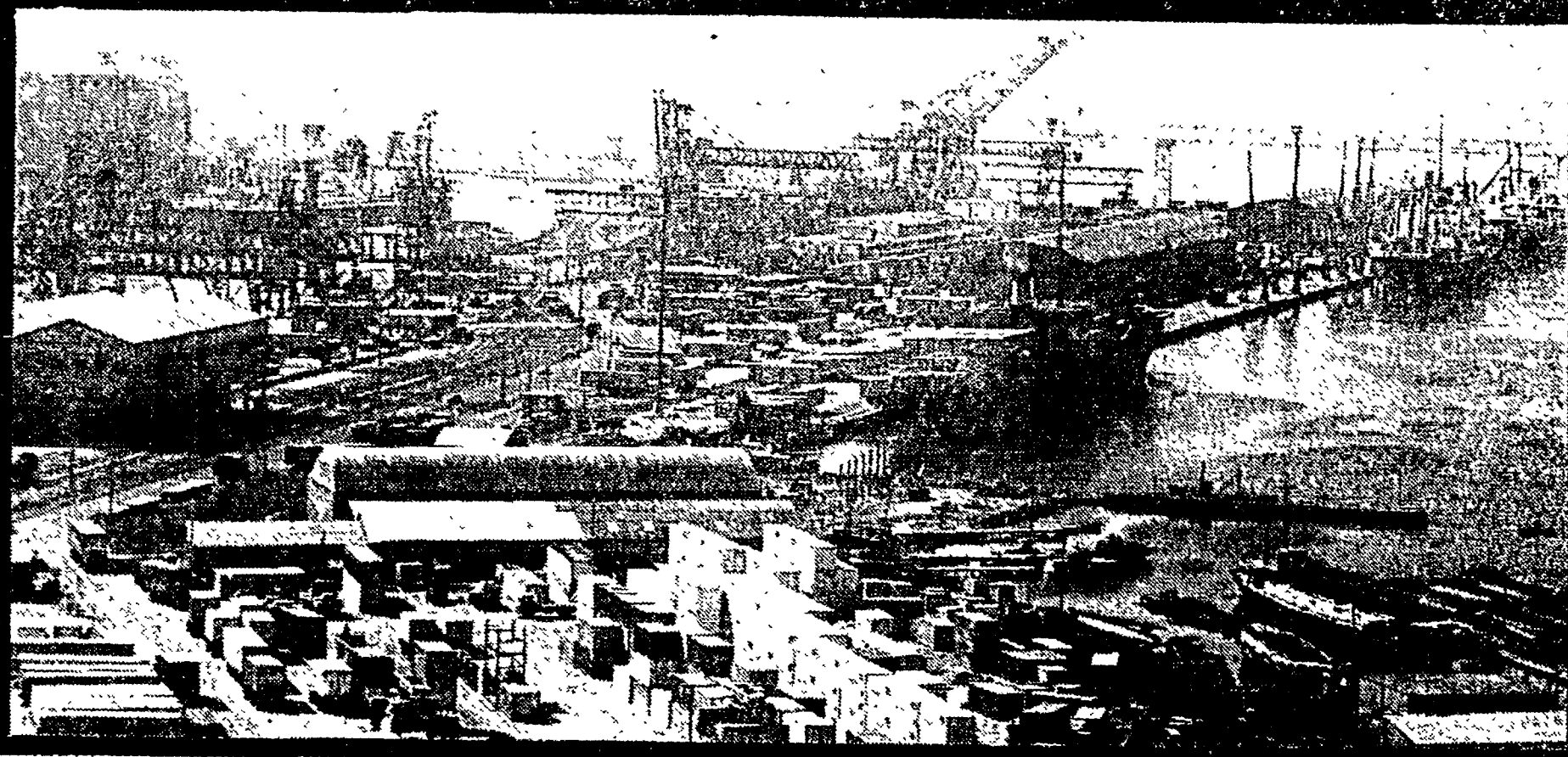
Ed eccoci al secondo aspetto, quello di una situazione sempre più complessa che le istituzioni fanno difficoltà ad interpretare a guidare. L'ambiente e il territorio ad esempio nulla. Incontriamo una situazione continuamente dal tipo di produzione e di sviluppo tecnologico.

Le soluzioni, allora. Livorno ha innanzitutto bisogno di pace, insiste Baldassarri. Lo esige il porto, che fonda la sua attività sugli scambi, sulle relazioni internazionali. Ed ecco i problemi, dalla Darsena Toscana a quella Europa; la viabilità, la centrale Enel a Piombino, il futuro delle acciaierie.

«Perché tutto deve essere visto con gli occhi di chi si chiede Baldassarri rilevando come un buon ruolo di governo può essere assolto se assieme a giuste imposizioni raggiunte attraverso la partecipazione, si aggiunge la capacità di realizzarle nell'interesse della collettività». Torniamo ancora all'ambiente. Il problema è di innescare processi di sviluppo che consentano un rapporto positivo, con il quale mentre si crea il nuovo non si lasci dietro il vecchio. «L'ambiente in questa provincia è già frutto dell'azione dell'uomo, sostiene Baldassarri, ricordando che le pinete sono state piantate durante il granducato di Toscana e che le opere di bonifica, così come le protezioni a mare o gli interventi sulle isole sono il risultato dell'opera umana. Non si pone il problema della conservazione ma della trasformazione intelligente e responsabile che abbia presente il ruolo insostituibile delle risorse am-

**Il presidente della Provincia Fabio Baldassarri parla del futuro economico e produttivo del livornese - Dalle vertenze ai programmi - Il ruolo decisivo delle infrastrutture**

## Vogliamo progettare l'uso delle risorse



dientali che non vanno spreca-  
te ma rinnovate».

Perché è così difficile far vivere un progetto? «Perché l'ente locale si colloca a quel livello, ma poi riesce ad esprimersi solo con la vertenza visto che la controparte non lo asseconda. Mancano referenti, soldi, competenze per poter orientare le forze verso il progetto. E questo, dice Baldassarri, comporta grandi contraddizioni. Eppure abbiamo tutti bisogno di superare questo "tempasso" perché economia di mercato non significa che le cose si agguistano per conto proprio, al contrario, significa invece l'intervento dello Stato per orientare le grandi scelte. Prendiamo Livorno. C'è una contraddizione fra la crescita del porto e la disponibilità del territorio che va risolta in termini di governo».

C'è quindi anche un problema istituzionale. «Come provincia — dice Baldassarri — ne sentiamo il peso, scontiamo un quadro di incertezza istituzionale. C'è un progetto legge che dovrebbe definirli come ente intermedio di programmazione. Siamo d'accordo, ma bisogna vedere quali spazi, quali strumenti, quali possibilità di intervento ci vengono dati. Da questo punto di vista gli unici spazi concreti ci sono venuti dalla Regione con una serie di leggi sull'urbanistica, sulle discariche, sui trasporti, sull'associazionismo e il volontariato».

Il punto allora è trovare un rapporto fra questi progetti e la costruzione di alleanze sociali e politiche per realizzarli».

«Certamente — risponde Baldassarri — ricordando come dopo la polemica elettorale il confronto a Livorno si sia spostato sui problemi, sapendo che a governare era una grande forza come il Pci. E a quel punto che i rapporti con le forze sociali e politiche sono cambiati. Io partirei

proprio da questo riavvicinamento per avviare il confronto in altre sedi su questioni di progetto. Se dovessi fare un bilancio direi che siamo piuttosto avanti per quel che riguarda la coscienza del ruolo del porto, nonostante gli atti del governo non sempre conseguenti. Si pensi alla dispersione di risorse conseguente ad una politica a pioggia, clientelare che non seleziona. Se Livorno era una priorità nell'85, si domanda Baldassarri, come è possibile non lo sia più nell'86. Lo stesso vale per la viabilità, superato il dibattito autostrada-Aurelia, il problema è fare le due cose nei tempi e con le risorse possibili sapendo però che si tratta di soluzioni irrinviabili».

Infine lo sviluppo. «Per quel che riguarda le imprese medio grandi bisogna farla finita col dire che l'industria di base non ha più futuro, avrà dimensioni nuove, nuove tecniche, ma è bene avere presente che i paesi più forti non l'hanno cancellata. Si deve allora sapere che progetti ci sono per la Spica, la Cim, il Cantiere, e anche per la siderurgia. Problemi che comportano un impatto sull'ambiente che vanno considerati risorse da trasformare e certamente non da sprecare e tanto meno da distruggere. Bisogna sapere che si tratta di farne un presidio permanente dell'uomo sul territorio. Prendiamo le isole, la Capraia, ad esempio, il punto non è di farne una Riccione, costruendo senza controllo ma di utilizzarle in modo che già c'è, a cominciare dagli edifici e dal territorio attualmente occupati dalle carceri. Ecco alcuni esempi di progetti in cui l'interno ogni problema ha un suo peso, una sua dimensione sulla quale si misura la capacità di governare».

Renzo Cassigoli

## Scendono in campo anche la senatrice Susanna Agnelli ed il presidente degli industriali

**AUTOSTRADA** sì, autostrada no. E' una continua all'altalena. Forze politiche, amministrazioni pubbliche, Anas, presidenza del consiglio, operatori economici si dichiarano d'accordo perché si vada rapidamente alla realizzazione della Livorno-Civitavecchia. Ma alle parole non seguono i fatti. Gli stanziamenti del governo sono insufficienti.

La Toscana, una regione dove l'export rappresenta il 7,8% delle intere esportazioni nazionali, rischia di rimanere tagliata fuori dai grandi traffici europei. Lo stesso porto di Livorno, che ha basato le sue fortune sul traffico dei containers rischia di veder tramontare rapidamente la sua buona stella, se alle spalle dello scalo marittimo non vi saranno strutture viarie adeguate per raggiungere celermente il nord Europa.

Per sostenere questa scelta è nato anche un Comitato per la priorità della Livorno-Civitavecchia, presieduto dalla senatrice Susanna Agnelli, sottosegretario agli Esteri, la quale in un recente intervento ha affermato che «la spinta principale che ci ha fatto compiere questa scelta è derivata dai timori, che vanno sempre più aggravandosi attorno alla effettiva realizzazione di tale autostrada; purtroppo rispetto alle affermazioni di principio e ai generici riconoscimenti circa la necessità di tale opera, ad oggi non sono emersi atti concreti tali da fugare i timori che hanno spinto gli industriali di otto province a riunirsi nel comitato».

Lo scopo è appunto quello di seguire lo svolgimento dell'iter procedurale necessario alla realizzazione dell'autostrada evitando, come purtroppo è avvenuto spesso negli anni scorsi, che si verificino ulteriori quanto inammissibili ritardi».

Il sottosegretario agli Esteri sostiene inoltre che «l'esigenza

La Toscana, regione che rappresenta il 7,8% dell'export nazionale corre il rischio di rimanere tagliata fuori dai grandi traffici europei

## Un comitato per sostenere la Livorno-Civitavecchia



che il nostro comitato porta avanti riveste senz'altro un carattere nazionale, se soltanto si considerano le innumerevoli conseguenze negative derivanti dalla interruzione del collegamento autostradale tra nord e sud sulla fascia tirrenica».

I costi che le comunità sopportano sono anzitutto umane per lo spaventoso numero di vittime che quotidianamente vengono rietute dai sinistri stradali con un ritmo che è diventato allucinante».

Inoltre ci sono da considerare i danni gravissimi all'apparato economico delle zone interessate. Infatti le attività produttive industriali e commerciali sono costantemente penalizzate dalla carenza di idonea viabilità, così come le attività turistiche che subiscono costanti contraccolpi derivanti dal caos che specialmente nel periodo estivo esplose sulla statale Aurelia».

Su questi tasti batte anche il presidente degli industriali livornesi, ingegner Ernesto Laviosa. «Se dovessimo accettare le dichiarazioni ufficiali ed i riconoscimenti unanimi che affermano l'esigenza di completare l'A-12, dovremmo essere più che tranquilli. Invece le cose stanno in maniera ben diversa e lo dimostrano numerosissimi elementi a cominciare dal «balletto delle cifre» iniziato attorno ai finanziamenti delle autostrade in Italia».

Altro elemento di gravissima preoccupazione è la «filosofia delle priorità», con la quale si vorrebbe accreditare una specie di «priorità contemporanee» nelle scelte che interessano la realizzazione delle autostrade in Toscana».

In particolare per quanto riguarda il piano stralcio per la Regione Toscana previsto dal programma triennale del governo, si può rilevare come la carenza di risorse destinate ai collegamenti autostradali ed il pericoloso parallelismo stabilito tra l'autostrada Livorno-Civitavecchia ed il nuovo attraversamento appenninico dell'A-1, che sarebbe più corretto definire raddoppio dell'Autosole tra Firenze e Bologna, denotano l'assenza di concrete volontà per la effettiva realizzazione integrale dell'autostrada».

Il presidente degli industriali livornesi sostiene inoltre che «contrariamente a quanto viene affermato, in modo non sempre corretto, il completamento dell'A-12 nel tratto interessato determinerebbe oltre agli innumerevoli vantaggi più volte enunciati, un indubbio beneficio indotto anche per il sovraccarico che attualmente grava sulle altre assi autostradali ed in particolare sulla Firenze-Bologna».

E' facilmente comprensibile infatti come il buon 60% circa di quel traffico si canalizzerebbe naturalmente sull'autostrada tirrenica una volta realizzata, specialmente se si considera che la prevista realizzazione di altri tratti autostradali nel nord dell'Italia, modificherebbero le attuali correnti di traffico».

Associazioni Industriali promotrici:

Roma - Grosseto - Livorno - Pisa - Lucca  
Massa Carrara - La Spezia - Parma

**COMITATO  
PERMANENTE PER LA REALIZZAZIONE  
PRIORITARIA DELL'AUTOSTRADA  
LIVORNO-CIVITAVECCHIA**

I danni economici e sociali per la strozzatura sulla viabilità tirrenica sono incalcolabili. È assurdo che si continui a morire sulla S.S. Aurelia, per il mancato completamento dell'autostrada A-12. L'attuazione dell'art. 9 della Legge 531/82 per finanziare l'autostrada Livorno-Civitavecchia è ormai un **DOVERE CIVILE**

Le adesioni si raccolgono presso:

Associazione Industriali di Livorno - Via Roma, 54 - 57126 Livorno - Telefono 0586/808321 - Telex 590141 LIVIND I