



Si sta rompendo l'isolamento che ha soffocato per decenni i collegamenti stradali. Ne parliamo con l'assessore regionale ai trasporti Alberto Magnolfi

Tutte le strade che portano alle banchine

FIRENZE — L'accerchiamento e rotto il nodo d'asfalto che stringe il porto e ne soffoca il respiro si sta allentando. Anni e anni di lamentazioni, scioperi, improperi, rabbia manifestazioni proteste. Sempre lo stesso argomento: i collegamenti tra le banchine e le grandi strade. Un problema che ha vari nomi: Aurelia, superstrada, autostrada centro intermodale. Sono le arterie alle quali è assegnato il compito di assicurare un veloce scorrimento delle merci tra le navi container e il resto della Toscana e d'Italia. Come in un complicato puzzle gli infiniti tasselli stanno per trovare il giusto incastro. La nuova mappa dei collegamenti stradali acquista una fisionomia sempre più definita e concreta. Sono aperti i cantieri, i progetti passano alla fase operativa, "antiche" contrapposizioni

tra comuni stanno appianandosi. L'ultimo passo avanti è quello dell'autostrada tirrenica. Tecnici e amministratori hanno trovato l'intesa sul tracciato nella zona pisana-livornese. Ma vediamo insieme all'assessore ai trasporti, Alberto Magnolfi di ricostruire il mosaico della viabilità intorno al porto livornese.

INTERPORTO DI GUASTICCE — «La parola è ora al notaio», dice Alberto Magnolfi, tutte le pratiche dovrebbero concludersi entro qualche settimana. Siamo, comunque, alla stretta finale. Il notaio ha il compito di raccogliere tutti gli atti amministrativi dei comuni e dei numerosi enti che aderiscono all'interporto. Una trafila burocratica che è ormai in dirittura di arrivo. «Bisogna bruciare i tempi, la fase preparatoria è durata troppo». Quale la prima sca-

denza dell'interporto? Il primo compito — risponde l'assessore — sarà di affidare l'incarico per il progetto di dislocazione delle funzioni. La società nasce in una fase favorevole: il piano dei trasporti apre spazi interessanti per gli interporti.

AUTOSTRADA TIRRENA — L'autostrada tirrenica ha fatto un nuovo passo avanti da Pisa Sud fino a Cecina. Sul tracciato esiste l'accordo dei comuni interessati. La commissione di esperti incaricati di studiare la soluzione ottimale, quella che, cioè, avesse l'impatto meno pesante possibile sull'ambiente, ha avanzato la propria proposta che è stata accettata. Una commissione di alto livello. Vi hanno fatto parte docenti quali Astengo, Campos Venuti, Bardazzi, Ferrari e Malesani. La base del progetto di quasi quattordici anni fa. È stato

rivisto ed aggiornato alla luce della nascita del parco naturale e delle nuove aree protette. La società concessionaria, la Sat, ha ora il segnale verde per iniziare le analisi del terreno. Sul tappeto quattro raccordi autostradali. Stagno lo svincolo Montalolo-variante di Vicarello ed il collegamento Stagno-Guastice-Montalolo. Su quest'ultimo esistono due ipotesi: la prima prevede un tragitto parallelo allo Scolmatore, la seconda, più a sud interesserebbe zone definite aree protette da una recente legge regionale. Ovvia l'opposizione della Regione a questa ultima ipotesi. L'Anas si era impegnata a conoscere la propria opinione entro la fine dell'anno. Ma non ha tenuto fede alla promessa. Il problema, quindi, è ancora in alto mare. La Regione ha sottoposto alla Sat, la società di gestio-

ne dell'autostrada, la costruzione di un nuovo svincolo. Si tratta di un collegamento tra autostrada e la zona di San Piero a Grado una specie di prolungamento della Firenze-Pisa-Livorno, la superstrada in costruzione da oltre dieci anni. Permetterebbe di agganciare direttamente l'aeroporto pisano con l'autostrada.

SUPERSTRADA LIVORNO-FIRENZE — Si marca il passo Alberto Magnolfi non nasconde la sua preoccupazione. «Siamo in ritardo», dice — nell'utilizzazione dei finanziamenti disponibili nel tratto Casteldelbosco-Giglio una zona che interessa i comuni di Pontedera, Ponsacco e Lari. Dopo lunghe discussioni è stato raggiunto l'accordo tra gli enti locali sul tragitto. Ma ancora non sono pervenuti i pareri dei comuni sul progetto definitivo. È il tempo stringe entro il 15 gennaio del

1988 tutti i soldi dovranno essere spesi, altrimenti potrebbero essere stornati. In altri impegni significherebbe partire da zero. Per questo la Regione è impegnata nello sforzo di abbreviare procedure e giungere ad un stretta conclusiva.

AURELIA — «Ormai», sostiene l'assessore Alberto Magnolfi — sembra che questo fronte la situazione sia sbloccata. Siamo nella fase esecutiva. Nel tratto tra la California e San Vincenzo i cantieri sono in moto. Nessun ostacolo più quanto riguarda il tratto successivo. Fino a Foligno le procedure burocratiche di competenza degli enti locali e della Regione sono state esplicitate. Anche Grossi ha redatto il progetto esecutivo. La nuova Aurelia ha ripreso a camminare dopo anni di blocco.

a. la

«La vera sfida è sulla qualità dei servizi»

Dal nostro inviato
LIVORNO — «Non vogliamo esportare il nostro modello di gestione del porto», sostiene Enzo Del Punta, segretario della Filil-Cgil livornese. «Ma neppure subirne altri in questi anni abbiamo maturato varie esperienze che ci hanno permesso di raggiungere il record di mezzo milione di container movimentati in un anno, se pure tra difficoltà strutturali non indifferenti. I lavoratori portuali e la Compagnia sono stati uno dei volani fondamentali di questo sviluppo. Non dobbiamo dimenticare che le capacità manageriali espresse dalla Compagnia Lavoratori Portuali, che è stata in grado di andare al di là delle sue mere funzioni istituzionali in cui qualcuno voleva ingabbiarla, ha permesso anche all'utenza privata di lavoratori, e di guadagnare. Sul porto è stato possibile creare una presenza promiscua tra Compagnia e operatori portuali privati che ha giovato ad entrambi. Un'esperienza

positiva che possiamo affinare, ma non sconsigliare con strani meccanismi».

Il sindacato del resto — ricorda Del Punta — si è fatto carico anche di alcuni problemi legati agli organici ed indirettamente dei costi delle tariffe, ma non è disponibile a vedersi emarginato dalla gestione del porto.

È stata accettata l'ipotesi di riduzione del personale attraverso il prepensionamento e la cassa integrazione, ma si contestano i numeri che a livello governativo si starebbero delineando per lo scalo livornese e le modalità di applicazione.

«A livello locale», prosegue il segretario della Filil-Cgil — in accordo con l'ufficio del lavoro portuale era stata concordata una riduzione degli organici da 1.700 a 1.400 lavoratori. Ora invece nel decreto del ministro sembra che questa cifra sia calata a 1.071 unità e che la cassa integrazione a zero ore non sarà fatta a rotazione. La concorrenzialità delle nostre tariffe non dipende solamente dal costo del lavoro

portuale ma anche da quello del trasporto al porto delle merci, da come si organizza il lavoro sulle banchine. La decisione della capitaneria di porto di "affettare" i piazzali della Darsena Toscana assegnandone un pezzo a ciascuna compagnia non va incontro ad una riduzione dei costi e ad una corretta organizzazione del lavoro. Si giunge all'assurdo che parte dei piazzali restano vuoti, perché la compagnia a cui quel pezzo di piazzale è stato assegnato non ha navi in arrivo. In altri piazzali sono costruiti a mettere i container uno sopra all'altro. La razionalizzazione dell'uso dei piazzali è un altro strumento non secondario per ridurre i costi della movimentazione delle merci. Ma in porto l'unico costo è quello dei portuali?».

Il sindacato concorda con il piano generale del trasporto e con la costituzione di sub-sistemi e la creazione di un ente di programmazione del sistema portuale, ma è nettamente contrario a che questo diventi un ente di ge-

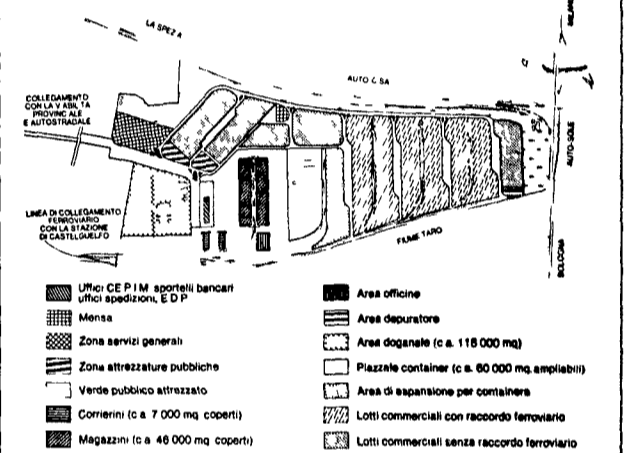


I sindacati: non vogliamo esportare il nostro modello di gestione ma neppure intendiamo subirne altri

Il comitato di coordinamento tra i vari soggetti che operano sulle banchine — insiste Del Punta — può rappresentare uno strumento importante per razionalizzare i vari interventi, anche perché siamo convinti che il confronto con gli altri porti, in particolare del nord Europa, si gioca sul fronte dei servizi che saremo in grado di offrire a coloro che vengono a caricare o a scaricare merci a Livorno. Nessuna preclusione quindi se verranno proposte per la costituzione di società di servizi, ad esempio per l'informalizzazione del porto o per "mutare" il prodotto-porto nella sua qualità. Il problema non è quello di ristabilire "equilibri di potere" tra Compagnia Portuali e utenza privata, ma di dotare il nostro scalo di servizi moderni in grado di ridurre i tempi di sosta delle navi e di infrastrutture viarie e ferroviarie capaci di garantire un traffico più veloce e certo-

TERRA, MARE & FERROVIA.

A 10 Km da Parma, nel Comune di Fontevivo, su un'area di oltre 200 ettari, stiamo costruendo l'INTERPORTO DI PARMA, riconosciuto dalle Ferrovie dello Stato come «Centro intermodale di ruolo internazionale proiettato verso i Paesi europei». Il Centro — che entrerà in funzione nel 1987 — è direttamente collegato con le più importanti autostrade e linee ferroviarie italiane, con terminal ferroviario aperto al traffico inter-container. Offre inoltre servizi integrati di intermodalità, doganali, terziari, amministrativi, ausiliari e collettivi. Sono in vendita aree per insediamenti di magazzini, depositi privati e attività tecnico-distributive al servizio della logistica aziendale.



INTERPORTO DI PARMA - C.E.P.I.M. s.p.a.
Borgo del Parmigianino, 8 43100 Parma Tel. 0521.24909.34504.33973

Toremar
TOSCANA REGIONALE MARITTIMA S.p.A.
LIVORNO
IRI - FINMARE

SERVIZI MARITTIMI CON LE ISOLE DELLA TOSCANA

PRINCIPALI AGENZIE DELLA SOCIETÀ

- 57100 LIVORNO - Via Calafati, 4
Tel. Biglietteria 0586/24113 - Telex 500304
- 57025 PIOMBINO - Piazzale Premuda, 13-14
Tel. 0565/31100 - Telex 590387
- 57037 PORTOFERRAIO - Calata Italo, 22
Tel. 0565/918080 - Telex 590018
- 58019 PORTO S. STEFANO - Piazzale A. Candi
Tel. 0564/814615 - Telex 590197

Neppure gli operatori privati vogliono dar vita ad un ente

Dal nostro inviato
LIVORNO — Lo scalo livornese rispetto al panorama generale dei porti italiani ha una struttura organizzativa che qualcuno definisce «atipica».

Qui la scelta della costituzione dell'ente porto è stata respinta anche dalla stessa utenza privata.

«La Compagnia Lavoratori Portuali e gli operatori privati», sostiene il presidente della Camera di Commercio avvocato Angelo Mancusi — hanno saputo trovare nel corso degli anni momenti di coordinamento e di integrazione delle varie funzioni. Un fatto positivo che ha contribuito anche alle fortune dello scalo livornese. Ma non è ripetibile quanto è avvenuto negli anni 70 la competitività di un porto si misura sempre più sul numero di servizi che riesce ad offrire razionalità dell'uso della mano d'opera, costi efficienti. Insomma tutto quanto sta alla base delle concorrenzialità con gli altri scali prima di tutto quelli a livello internazionale.

Per il presidente della Camera di Commercio livornese, se i problemi della viabilità sia in di regioni di Firenze che di Roma della conclusione della Darsena Toscana («È vero, ognuno dover ancora richiedere che lo Stato termini questa opera con i finanziamenti del Fip) della ferrovia del Centro Intermodale di Guastice e devono necessariamente trovare soluzione e ancora si vuole parlare in termini di efficienza dell'azienda portuale».

Ma dando per scontato anche se questo non è che questi problemi infrastrutturali possono andare a so-

L'avvocato Angelo Mancusi presidente della Camera di commercio: «La competitività di uno scalo si misura sulla qualità e quantità dei servizi che riesce ad offrire ponendosi in concorrenza con gli standard del Nord Europa»



luzione è poi quello dell'organizzazione del lavoro e delle attività sulle banchine.

«Da le varie componenti del porto», continua l'avvocato Mancusi — si riconosce che l'attuale situazione è insufficiente occorre definire un nuovo equilibrio tra le forze in campo che attualmente mi sembra pendano a favore della Compagnia Portuali. Che le operazioni di carico e scarico delle navi siano riservate alla Compagnia e fuori discussione ma i uten-

za privata deve poter contare su un maggiore potere decisionale» nelle scelte che coinvolgono lo scalo livornese ed in particolare la Darsena Toscana. Non è solo un problema di revisione delle tariffe e dei limiti in cui vige la riserva di lavoro per i portuali, ma di organizzazione complessiva del flusso dei traffici e del loro smistamento».

In pratica si chiede un maggiore spazio per i privati anche se il presidente della Camera di Commercio respinge l'ipotesi che a Livorno possa aprirsi uno scalo del tipo di quello avvenuto a Genova. «Il dibattito aperto tra i vari protagonisti della vita dello scalo marittimo continua Mancusi — all'interno del Comitato di Coordinamento è basato sulla ricerca di soluzioni pacifiche che non devono portare a contrapposizioni dirompenti che finirebbero solamente per danneggiare l'immagine del porto di Livorno. Da questo confronto non so ancora cosa possa emergere ma ritengo che sia necessario trovare degli strumenti di gestione comune. Non si tratta di costruire infrastrutture burocratiche come gli enti porto ma società organizzative chiamiamole come vogliamo che razionalizzano le attività portuali e ristabiliscono l'equilibrio tra le varie forze in campo chiamando anche gli operatori privati ad intervenire finanziariamente per dotare il porto e la Darsena Toscana in particolare, di nuovi servizi in grado di attirare con la loro efficienza nuovi traffici».

Un riferimento sicuro per ogni operazione import-export.

Finanziamenti all'importazione,
Finanziamenti all'esportazione
Crediti documentari
Garanzie a fronte di lavori all'estero