

Lo sviluppo della rete viaria nei progetti di intervento della Regione Toscana a favore dei porti

Un impegno per privilegiare la Superstrada Firenze-Porto con raccordi per Pisa e Prato, opera per la quale sono stati appaltati tre lotti - Confermato il valore della S.S. Aurelia che dovrà essere ampliata

Occorre innanzi tutto precisare che il porto di Livorno, rientra nelle competenze dello Stato, e pertanto ogni intervento di natura programmatica e operativa è stato effettuato fino ad oggi dagli organismi statali.

Esistono però tutta una serie di problemi legati al sistema portuale nazionale dai quali scaturisce la necessità che la programmazione e la gestione del sistema portuale, veda impegnate anche e soprattutto le Regioni, quali legittime destinatarie degli interventi che lo Stato va ad operare sul loro territorio, interventi che per la loro stessa natura coinvolgono non soltanto gli aspetti urbanistici veri e propri dell'area strettamente portuale, ma anche e soprattutto il programma di sviluppo e di riequilibrio del territorio, nonché il sistema delle infrastrutture che dal porto si diramano nelle direzioni di traffico.

Ciò premesso, possiamo ad esaminare alcuni problemi che riguardano il porto di Livorno in relazione alle prospettive che gli vengono as-

segnate dalla Regione Toscana.

Il Porto di Livorno è da considerare come un polmone vitale per l'economia della Toscana, sia perché consente la più razionale forma di utilizzazione di tutte le risorse disponibili del territorio, sia perché, come è ampiamente documentato, la componente della domanda estera è determinante al quadro dello sviluppo economico della Regione.

D'altronde, è opinione affermatasi che Livorno rappresenta nel sistema portuale dell'Alto Tirreno un'area suscettibile di grande sviluppo proprio per la ampia disponibilità e la notevole superficie delle superfici disponibili delle aree a terra. Inoltre la vocazione commerciale di questo scalo, che gode di un vasto hinterland, di una posizione di assoluta preminenza nell'ambito dell'Italia Centrale, di un considerevole movimento di merci pregiate e di oltre 150 linee di navigazione sulle grandi rotte mondiali, fanno di esso un porto di grande prestigio nel Mediterraneo e e-

videnziano la sua capacità di acquisire nuovi traffici e di servire un retroterra sempre più ampio.

Prospettive queste che vengono confermate anche dalla caratterizzazione merceologica e dall'andamento dei traffici così per come appaiono alla data del 31.12.1976.

Sulla base di dati attendibili riferiti al predetto periodo, la Toscana ha inciso col 22% sul movimento complessivo del porto; l'Emilia Romagna con circa il 20%; l'Umbria con il 6%; il Veneto con il 3,5%.

Tenendo conto del globale complessivo delle merci, sempre all'anno 1976, affluite e defluite dall'entroterra, il movimento si è così articolato:

In Entrata: autocarro o autobotte 34,2%; carro ferroviario 16%; oleodotto 49,8%.

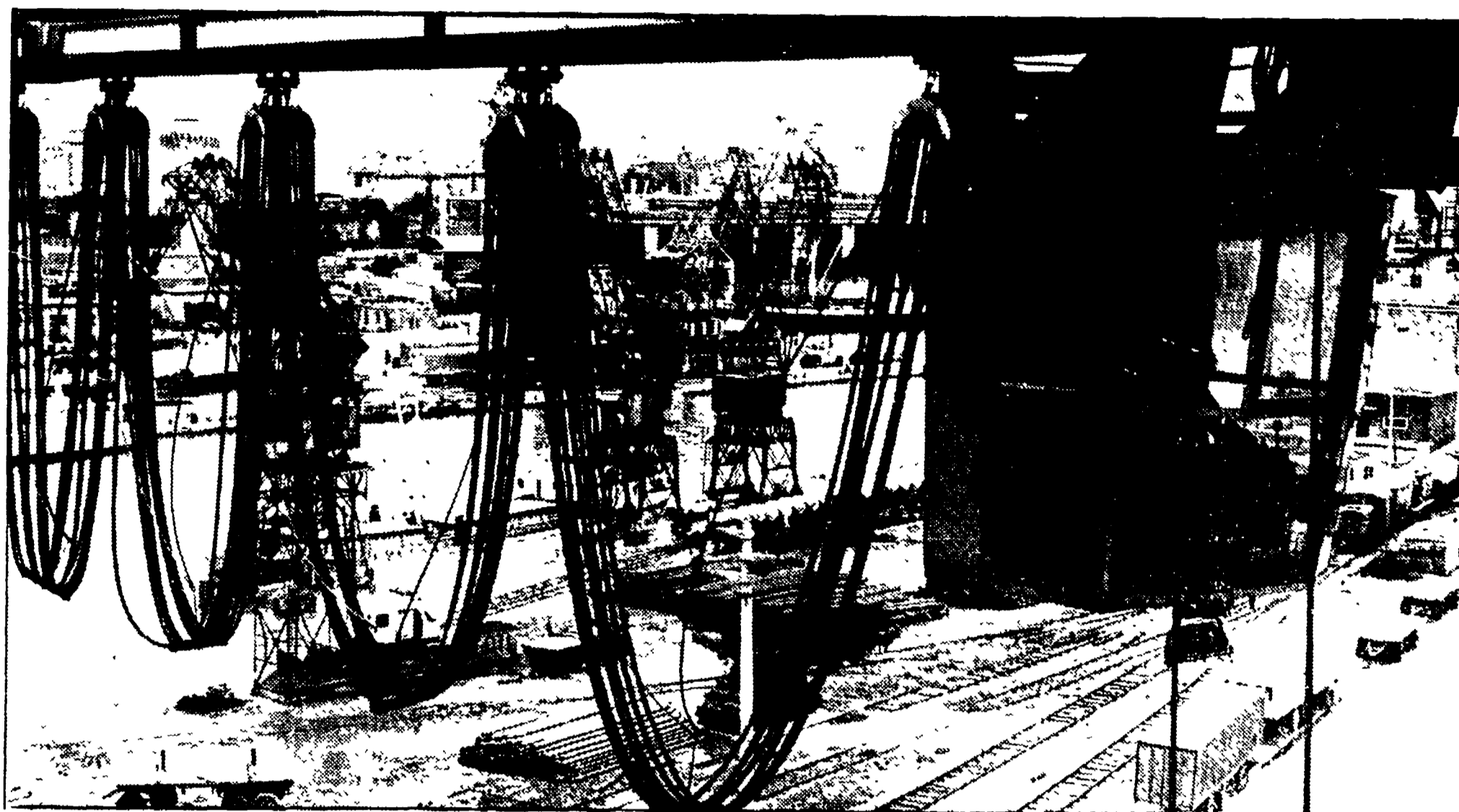
In Uscita: autocarro o autobotte 17,2%; carro ferroviario 36,3%; oleodotto 46,5%.

In particolare il numero dei contenitori manipolati che nel 1968 è stato di 12.172 nel 1975 di 66.748, nel 1976 di

116.000, mentre nel 1977 ha superato i 180.000.

In relazione a ciò si sono avute sicure determinazioni rispetto alle più importanti infrastrutture, soprattutto di grande comunicazione, che ci hanno permesso di stabilire la priorità capace di mobilitare le risorse da destinare al consolidamento ed allo sviluppo di un sistema di sistemi integrati tra settori produttivi, attività di servizio e di funzioni in grado di raggiungere l'obiettivo di un territorio più internamente equilibrato.

L'impegno proposto nella concretizzazione di quegli obiettivi che permettono di individuare e potenziare quelle strutture idonee all'interdelle aree portuali e a provvedimenti atti ad invertire il porto nelle grandi vie di comunicazione per ottenere la massima valorizzazione di un'importante risorsa nazionale e per conseguire un grande fatto economico. In questo sta la validità delle scelte compiute e dell'impegno proposto dalla Regione ed internazionale, nel siste-



ma degli scali dell'Alto Tirreno.

Perciò si rendono indispensabili puntuali interventi in ordine alla dotazione di infrastrutture idonee all'interdelle aree portuali e a provvedimenti atti ad invertire il porto nelle grandi vie di comunicazione per ottenere la massima valorizzazione di un'importante risorsa nazionale e per conseguire un grande fatto economico. In questo sta la validità delle scelte compiute e dell'impegno proposto dalla Regione ed internazionale, nel siste-

funzione del porto di Livorno.

Sono queste scelte e questi impegni che richiamano la concezione di un ambito che travalica il ruolo di uno scalo con retroterra limitato, ma che è in grado - anche per le nuove tecniche del trasporto - di inserirsi nelle grandi vie di comunicazione europee. Da qui l'impegno in tema di grande viabilità nel privilegiare la superstrada Firenze-Porto con raccordi per Pisa e Prato, opera per la quale sono stati appaltati il II, IV e V lotto (fino alla stazione di S. Minia

to Fucecchio). Gli altri 16 lotti, per una spesa complessiva di 150 miliardi, compreso il progetto di penetrazione al Porto di Livorno, sono in corso di aggiornamento da parte di un comitato tecnico costituito dalla Regione Toscana e si spera che possano essere finanziati per lotti funzionali.

È stato riconfermato il valore della S.S. Aurelia che dovrà essere ampliata e riadattata nella ragione per la quale la Regione Toscana - anche di recente nel proprio Consiglio Regionale - ha rivendicato

altri stanziamenti per il proseguimento ed il completamento dei lavori della Darsena Toscana.

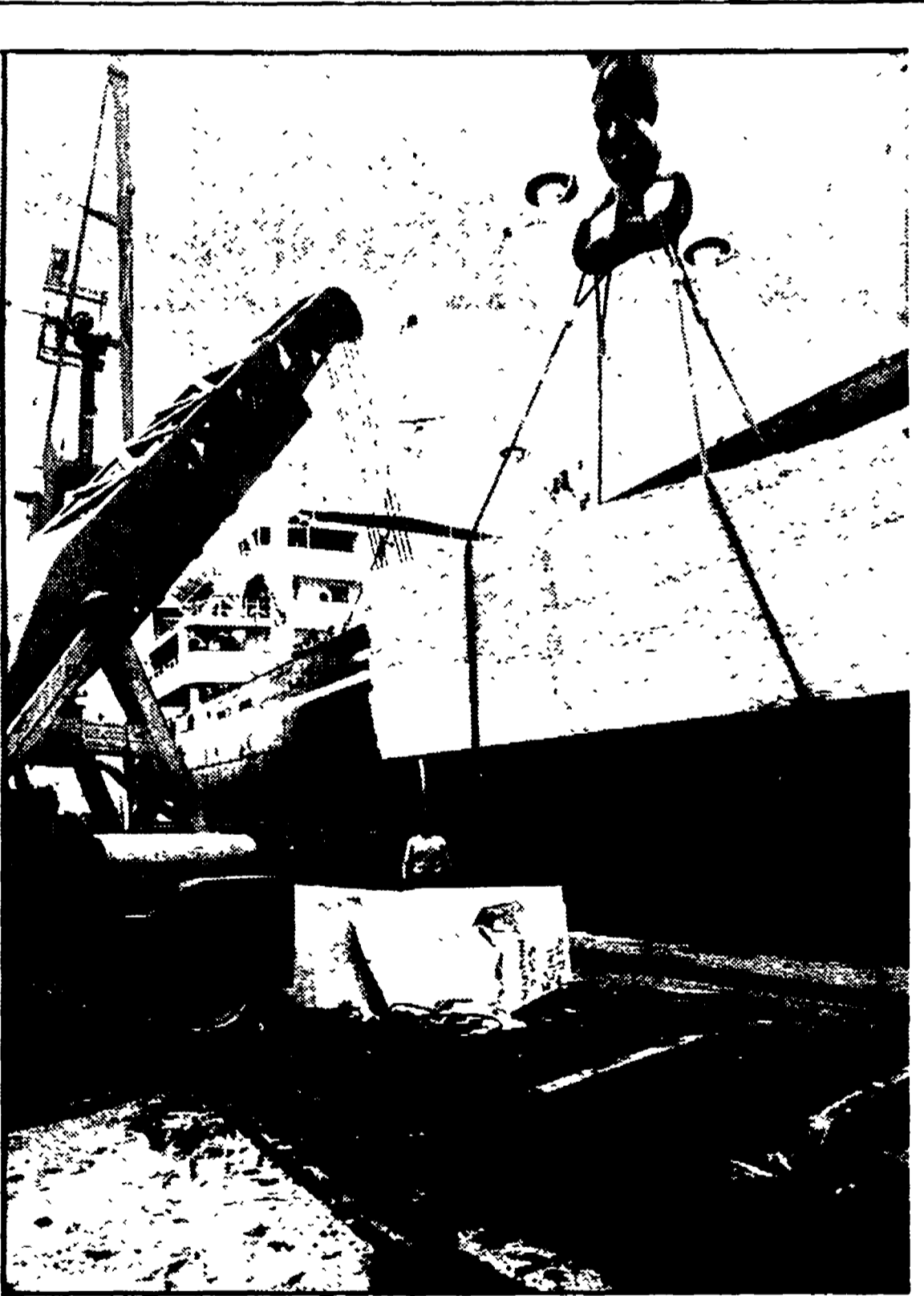
È soltanto con la definitiva realizzazione di tale opera che si può pensare al soddisfacimento delle necessità delle banchine e degli accessi indispensabili ad accrescere l'operatività. Ed è in questa direzione che non mancherà né la mobilitazione, né la sollecitazione, né l'iniziativa.

Una chiara politica portuale deve tendere a realizzare ambienti ampiamente ricettivi e bene attrezzati. Questa la ragione per la quale la Regione Toscana - anche di recente nel proprio Consiglio Regionale - ha rivendicato

altri stanziamenti per il proseguimento ed il completamento dei lavori della Darsena Toscana.

È soltanto con la definitiva realizzazione di tale opera che si può pensare al soddisfacimento delle necessità delle banchine e degli accessi indispensabili ad accrescere l'operatività. Ed è in questa direzione che non mancherà né la mobilitazione, né la sollecitazione, né l'iniziativa.

Dino Raugi
(Assessore Regionale)



Per i container Livorno in testa nel Mediterraneo

La distruzione delle opere portuali livornesi, a seguito di eventi bellici, raggiunge il 98%.

Lenta e faticosa si presenta la ricostruzione e perciò più pesanti per diverso tempo furono le operazioni di sbarco, imbarco, stivaggio a terra e nei magazzini svolte dai lavoratori portuali. Essi rappresentarono la forza propulsiva che sospinse in avanti tutto il processo di rinnovamento, mentre dovevano garantire comunque lo sbarco delle merci le quali, per lunghi periodi dopo la Liberazione, erano costituite prevalentemente da approvvigionamenti annuari alle popolazioni della Toscana e del centro Italia.

Quantificando il traffico di merci seccate sbarcate e imbarcate si raggiungono i seguenti risultati:

Anno	Sbarco	Imbarco	Totale
1898	1.474,321	515,281	1.991,602
1915	303	710	1.303
1930	1.314,855	307,632	1.622,487
1955	681,862	380,468	1.062,330
1962	706,221	519,829	1.226,050
1965	911,156	570,565	1.481,721
1970	1.273,183	843,431	2.116,614
1973	2.608,508	1.083,170	3.691,678
1975	2.362,905	1.432,428	3.795,333
1976	2.863,838	1.941,555	4.805,393

È un traffico in continua ascesa, disimpegnato oggi in 3350 ml. di banchine accostabili con un fondale variabile compreso

fra - 7,40 e - 12 ml. Sol tanto il 18% di questo sviluppo di banchine ha un fondale accostabile da grandi navi oceaniche, or-

mai insufficiente a soddisfare tutte le richieste di nuove correnti di traffico, che vengono rivolte al nostro scalo marittimo.

Anche il movimento di contenitori ha ricevuto un forte impulso, tanto da porre il porto di Livorno fra i primi nel Mediterraneo nella manipolazione di questi recipienti per merci di vario genere. Ecco lo andamento di questo traffico:

Le previsioni del 1978 sono di circa 200.000 contenitori sbarcati e imbarcati e di 6,5 milioni di tonnellate di merci varie seccate.

A fronte di questo volume di traffico stanno le prestazioni di oltre 5000 lavoratori di varie categorie e specializzazioni, e molteplici aziende di trasporti pubblici e privati, impegnati nel flusso delle merci in esportazione e importazione.

Una gestione degli scali strettamente legata al territorio

È noto come si vada affermando attraverso nuove proposte legislative, attualmente all'esame del Parlamento, il principio che si proceda ad una corretta programmazione del sistema portuale mediante un organo programmatico nel quale siano presenti le Regioni. Ciò per consentire alle stesse consociatrici del proprio assetto socio-economico, e delle proprie prospettive di sviluppo, di contribuire con specificità al piano nazionale dei porti.

La Regione Toscana, nell'ambito di questo disegno si è fatta promotrice di una Conferenza sul sistema portuale Toscano, dalla quale ci si attendono utili indicazioni e risposte in merito all'intera problematica, che vedano coinvolti nella discussione e nell'elaborazione dei temi più salienti, quali la programmazione e la gestione portuale, tutte le forze della realtà socio-economica della Toscana.

È evidente che una corretta politica portuale, proprio per la natura del problema non può e non deve essere affrontata in una visione settoriale, ma deve inquadrarsi in un ambito più vasto che tenga conto di tutti gli aspetti dell'assetto del territorio, per un corretto riequilibrio e sviluppo delle attività produttive che spesso ne hanno compromesso e sperperato le risorse.

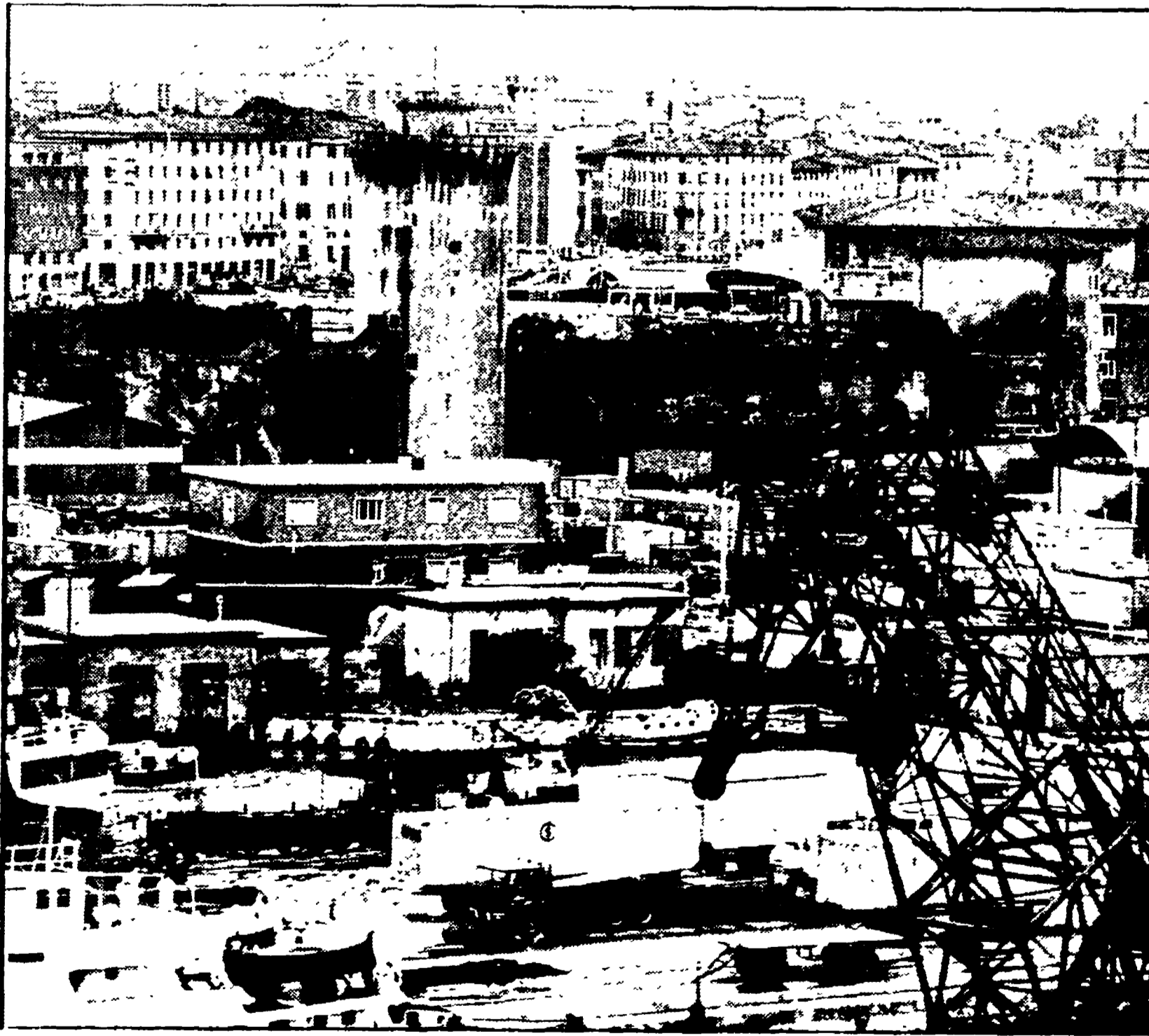
È in funzione di tale concetto che la gestione del sistema portuale dovrà coinvolgere, oltre tutte le componenti socio-economiche e le associazioni di categoria, anche e principalmente le autonomie locali, le quali dovranno fornire gli elementi per un corretto assetto urbanistico in relazione ai piani regolatori portuali.

È indubbio il collegamento esistente tra porto e territorio, tra porto e infrastrutture in esso esistenti o da programmare.

È con questi intendimenti che la Regione Toscana intende procedere alla programmazione del proprio sistema portuale che indubbiamente dovrà inserirsi nel sistema portuale dell'Alto Tirreno.

Crescono i traffici marittimi ma le strutture sono carenti

Lo sviluppo dei traffici è fortemente legato alla creazione di adeguati spazi per lo smistamento e la manipolazione delle merci - Un sistema portuale molto composito che può validamente aiutare l'economia toscana a crescere - Oltre un milione e mezzo l'afflusso dei passeggeri raggiunto dallo scalo di Piombino, dove manca una stazione marittima



Oltre al porto di Livorno, sui cui problemi e sulle cui prospettive ha dato una visione completa l'Assessore Raugi, l'attuale sistema portuale toscano è articolato principalmente attraverso i porti di Marina di Carrara, di Viareggio, Piombino, Porto S. Stefano.

Il porto di Marina di Carrara è caratterizzato da una attività prevalentemente collegata con le industrie marmifere ed è sorto principalmente in funzione di questa. Di recente si sono affiancate attività commerciali di altri prodotti, non legati all'industria del marmo, che ne hanno incrementato notevolmente il traffico con prevalente direzione verso paesi ad economia emergente.

Il porto di Viareggio, di cui è in via di completamento la Nuova Darsena, pur non mostrando segni di sensibili scambi commerciali, è caratterizzato da una forte presenza

di flotta peschereccia, e di una notevole presenza di navigli da diporto che troverà la sua definitiva sistemazione, nel momento in cui si renderanno disponibili spazi che allo stato attuale vengono impropriamente utilizzati.

Il porto di Piombino presenta un forte traffico da e per le isole dell'Arcipelago, mentre si è avuto un notevole incremento del traffico anche verso le isole maggiori Sardegna e Corsica, talché, nell'ipotesi di un nuovo assetto dei collegamenti con queste isole esso viene indicato - da studi recenti - come polo naturale di interscambio sul Continente. Inoltre presenta un forte movimento commerciale per le industrie non solo del suo hinterland, ma anche del sud della Toscana.

L'ulteriore sviluppo di già esistenti traffici è condizionato dalla carenza di adeguati spazi per la

manipolazione delle merci ed è evidente quindi che dovrà essere compiuto uno sforzo per la sistemazione dell'area portuale non solo in funzione di un maggiore sviluppo di banchine, ma anche di adeguate aree che ne rendano più funzionale l'esercizio.

Tutto questo però non darebbe risultati efficaci se non si provvederà, a tempi brevi, a dar corso ad un programma di riassetto complessivo e coordinato delle infrastrutture viarie e ferroviarie le cui carenze condizionano ulteriori sviluppi di questo approdo.

Di notevole rilevanza anche il traffico passeggeri che ha raggiunto punte rilevanti - oltre un milione e mezzo per il 1977 - da qui la necessità della costruzione di una vera e propria stazione marittima che sia in grado di far fronte alle crescenti necessità. Il Porto S. Stefano, che attualmente

è caratterizzato da un certo traffico commerciale e da una discreta attività di flotta peschereccia, potrà ulteriormente sviluppare il suo ruolo quando saranno effettuati i lavori di ripristino del collegamento ferroviario con Orbetello, di cui esiste un progetto approvato e saranno completati i lavori di sistemazione all'interno dell'area portuale.

Nell'insieme ci troviamo di fronte a una composita realtà portuale che favorisce l'intera economia toscana proprio per la duttilità operativa del sistema stesso, che andrà quindi a rendere ancora evidenti le singole qualità specifiche e le linee di tendenza.

Siamo certi che andando verso questa direzione la realtà portuale potrà rappresentare un valido aiuto per tutta l'economia della Regione e non solo per questa.