143 miliardi in cinque anni per la ferrovia pontremolese

Un percorso alternativo di interesse nazionale - Si affermano in Parlamento le logiche di programmazione
Le previsioni del piano integrativo FS e il «nodo» spezzino - Previsti centodieci miliardi in cinque anni

LA SPEZIA — Dunque, il raddoppio della ferrovia Pontremolese si farà: le decisioni assunte sulla base della risoluzione unitaria votata in Parlamento « tagliano » decisamente con il passato delle linee « direttissime », degli squilibri tra nord e sud, delle tante linee poco efficienti o in stato di abbandono e le pochissime ad alta velocità. Dopo trent'anni, si introducono nel sistema dei trasporti elementi di programmazione che tendono a restituire alla rete ferroviaria nel suo insieme produttività, efficienza. In questo senso larga parte delle risorse disponibili nel piano integrativo delle FS vengono indirizzate a favore dei « percorsi alternativi » (ad esempio la ferrovia Parma-La Spezia e il collegamento Falconara - Orte) che esercitano una funzione di raccordo trasversale tra le due grandi dorsali, tirrenica ed appenninica, del sistema ferroviario.

Per la Pontremolese sono disponibili 143 miliardi nel quinquennio 1979-1984 destinati in gran parte al raddoppio del tratto appenninico (Vezzano-Pontremoli), nel versante tosco-ligure; una quota finanziaria è inoltre prevista per la sistemazione del « nodo » della Spezia.

Per grandi linee, queste sono le notizie raccolte di recente a Roma dal sindaco di Spezia Aldo Giacchè e dal presidente della Provincia, Pastina in un incontro con il direttore generale delle FS. Certo il raddoppio della Pontremolese rappresenta un'opera di grande rilevanza per il porto di Spezia e una vasta area compresa tra la Val di Magra, la Lunigiana e la provincia di Parma; tuttavia le iniziative degli Enti locali hanno sempre evitato riduttive « cadute » localistiche. Anzi l'« intuizione » del ruolo strategico, nazionale della linea Parma-La Spezia è dovuta in gran parte alle autonomie locali: anche il convegno di Borgotaro, promosso dalla commissione interprovinciale di coordinamento tra Massa, La Spezia e Parma rappresentò un contributo non secondario a definire le linee di una programmazione nazionale del settore. Una nuova conferma perciò della giustezza di concezioni che guardano prima di tutto all'interesse nazionale, alla crescita di rapporti diversi tra aree forti e aree depresse, al risanamento della spesa piuttosto che a interessi particolaristici che, oggi più che mai, hanno il fiato corto.

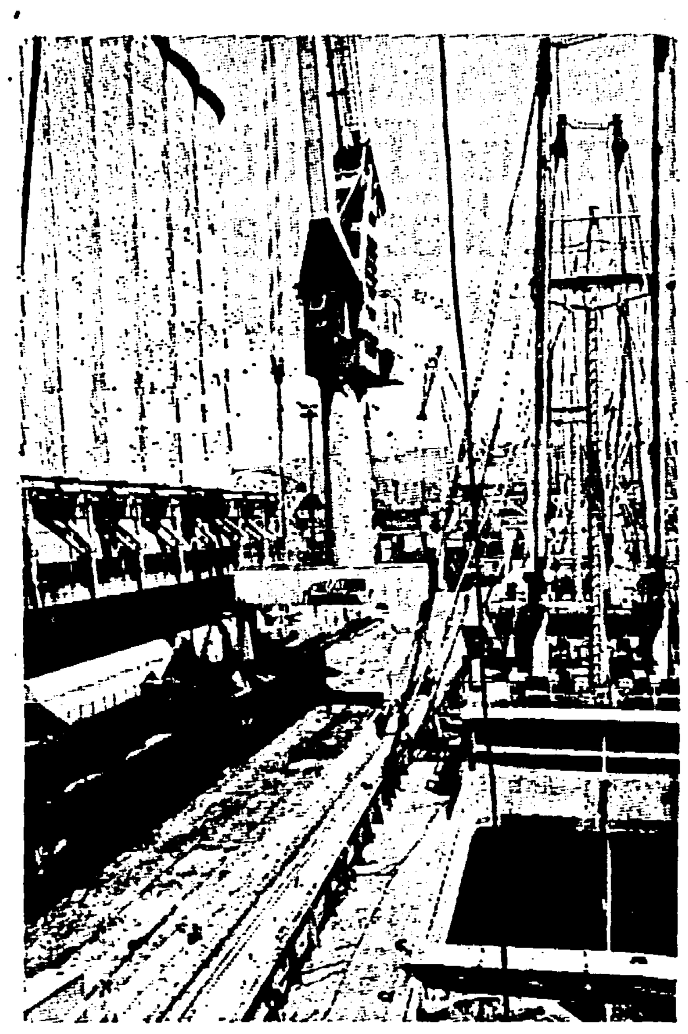
Il « raddoppio » dunque premia gli Enti locali ma anche le posizioni espresse dalle Regioni (e anzitutto da quella ligure che ha svolto una funzione pilota negli orientamenti che oggi hanno prevalso nel Paese) e infatti una scelta si è affermata nel contesto di un « disegno alternativo » che — nel caso della Liguria — permette di alleggerire il nodo ferroviario di Genova facendo defluire sulla Pontremolese i traffici merci e di lunga distanza.

« Si è capovolto quanto è avvenuto in Italia sino a ieri con la politica delle direttissime — ha dichiarato il sindaco Giacchè commentando le notizie sul "raddoppio" — vigileremo perchè indietro non si torni e continueremo ad operare per una sollecita apertura dei cantieri sulla linea. Credo si debba dare atto alla commissione Trasporti, e in particolare al suo presidente, di aver sostenuto con coerenza lo scontro con perduranti visioni localistiche, affermando come la scelta della Pontremolese sia nell'interesse nazionale. Non pensiamo nè vogliamo però — ha proseguito Giacchè — fare di questa linea un'altra " direttissima ", come qualcuno ha ventilato: c'è bisogno di far viaggiare più velocemente le merci, ma non va dimenticato che la Pontremolese assolve anche ad un preciso ruolo in favore della Lunigiana e del pendolarismo ».

LE CIFRE DEL RADDOPPIO — Il piano integrativo delle Ferrovie destina 110 miliardi in cinque anni al potenziamento della linea tra Aulla e Pontremoli; a questi vanno aggiunti i dieci miliardi già previsti da tempo per il raddoppio tra Vezzano Ligure e Aulla: è già in corso la progettazione esecutiva di questa opera, per cui l'appalto dei lavori potrà essere affidato fin dal prossimo anno.

L'intervento comprende anche la realizzazione del parco ferroviario di Santo Stefano Magra direttamente al servizio delle attività produttive e commerciali della Spezia e Val di Magra. Anche questa opera è in stato di avanzata progettazione. Altri 23 miliardi di investimenti interessano più da vicino il porto della Spezia: saranno impiegati per costruire il terzo binario tra la stazione di Vezzano e lo scalo marittimo; si prevede che l'inizio dei lavori avrà luogo entro la fine del prossimo anno. E' ormai avviata intanto, la soluzione di problemi cruciali relativi alle infrastrutture di servizio al porto, che da anni attendono una soluzione; nel giro di pochi mesi inizieranno i lavori per la costruzione del cavalcavia di San Bartolomeo.

L'opera eliminerà l'intersecazione tra la ferrovia marittima e la strada per Lerici interessata anche ad un intenso traffico industriale; l'intervento è a carico delle Ferrovie, ma il Comune ha già deciso di investire cento milioni per lo spostamento di alcuni servizi. Sempre il Comune infine, ha iniziato la progettazione del nuovo più grande varco portuale.



Demolizioni navali: una specialità spezzina

LA SPEZIA — Le demolizioni navali sono un comparto tutto particolare dell'industria cantieristica: la quasi totalità dei cantieri — una decina nel nostro Paese — è concentrata nel golfo della Spezia. Secondo le valutazioni degli esperti in materia, gli stabilimenti spezzini producono, in tempi normali, circa 200 mila tonnellate all'anno di rottami ferrosi che vengono poi « riciclati » dalle industrie siderurgiche. Se si tiene conto che l'Italia deve rifornirsi di materie prime all'estero (dagli altri Paesi della Comunità europea e da quelli emergenti) e che, in tempi come questi il recupero si sta affermando come uno degli strumenti primari per un corretto utilizzo delle risorse, si comprende come le demolizioni navali assolvano ad una funzione importante nella nostra economia.

Alla Spezia, esse integrano il ricco tessuto dell'industria navalmeccanica di costruzioni e riparazioni: le demolizioni procedono infatti ad una complessa opera di « smontaggio » delle navi in disarmo, siano esse vecchie « carrette del mare » o grandi unità che hanno lasciato il segno nella storia della marineria: non è difficile vedere ancorate — in rada grandi transatlantici dei « tempi ruggenti » oppure unità militari come la corazzata « Richelieu » e — come in questi giorni ai « Cantieri del golfo » — l'incrociatore Garibaldi.

I cantieri si riforniscono della materia prima un po' da tutto il mondo, trattando attraverso i « brokers » l'acquisto delle navi da demolire.

« Attraverso investimenti produttivi e ammodernamento degli impianti le aziende di demolizione hanno assunto da tempo una veste industriale — dice il presidente dell'associazione demolitori Di Sibio — l'occupazione ha raggiunto le 450-500 unità ed è in costante crescita. Gli stabilimenti non hanno ancora raggiunto il pieno sviluppo produttivo ma è possibile ottenere di più se si confermerà, migliorandosi ancora, l'andamento del 1978 ». Per parecchi anni si è manifestata in Italia la tendenza a vendere all'estero (specialmente in Medio Oriente) le navi da demolire: la questione è stata più volte sottoposta al governo, ma nonostante tutto, questa tendenza torna a far capolino.

I cantieri di demolizione registrano ancora delle difficoltà al fronte della burocrazia, che impedisce loro di muoversi con la necessaria scioltezza: una situazione che potrà essere superata solo con la modifica dell'articolo 160 del codice della navigazione. « Altri problemi per le demolizioni spezzine — affermano alla FLM provinciale — derivano dalla garanzia futura degli spazi fisici di attività. D'altra parte le aree in cui attualmente operano non vengono secondo noi utilizzate al meglio. Il sindacato chiede da tempo un corretto rapporto tra aree disponibili e livelli di occupazione ».

NAVAL CARENA

di Francesco Lombardo

Centro sabbiatura
e pitturazione navale - LA SPEZIA

OFFICINE MECCANICHE
sgorbini spa
Costruzioni
Trasformazioni
Riparazioni navali
dal 1926

LA SPEZIA
V.le San Bartolomeo, 300
Telefono 503.079
Telex 28.688

Siamo al vostro servizio con una efficiente organizzazione anche per il coordinamento e la spedizione di materiali per la costruzione di impianti completi all'estero

agenzia marittima
armamento / sbarchi / imbarchi
spedizioni doganali

MAGNANI

MARITTIMA GENERALE NAVIGAZIONE NAZIONALE INTERNAZIONALE SPA
La Spezia / C.so Nazionale 5 / T. 506.285 (4 linee) cas. post. n. 306 / telex: 27503 / telegr.: magnani

Siamo a vostra disposizione per consulenze sull'organizzazione dei trasporti marittimi terrestri in Italia e all'estero

Soc. in N. C.
costruzioni metalliche e navali

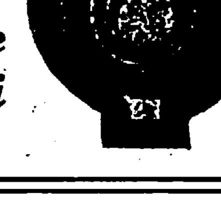
COS-MET

di D. LAGOMARSINO & C.

19031 AMEGLIA (LA SPEZIA)
Località Camisano - Telefono 65.755

Cassa di Risparmio della Spezia

al tuo servizio dove vivi e lavori



Direzione Generale e Sede Centrale:
LA SPEZIA - CORSO CAVOUR, 86 - Telef. 30.055
Telex 27493 Carispe

7 agenzie di città
5 sportelli aziendali
25 dipendenze in provincia della Spezia e Massa Carrara
35 esattorie e tesorerie comunali
Ricevitoria delle II.DD. e Cassa provinciale
Monte di Credito su pegno
Banca agente per il commercio dei cambi

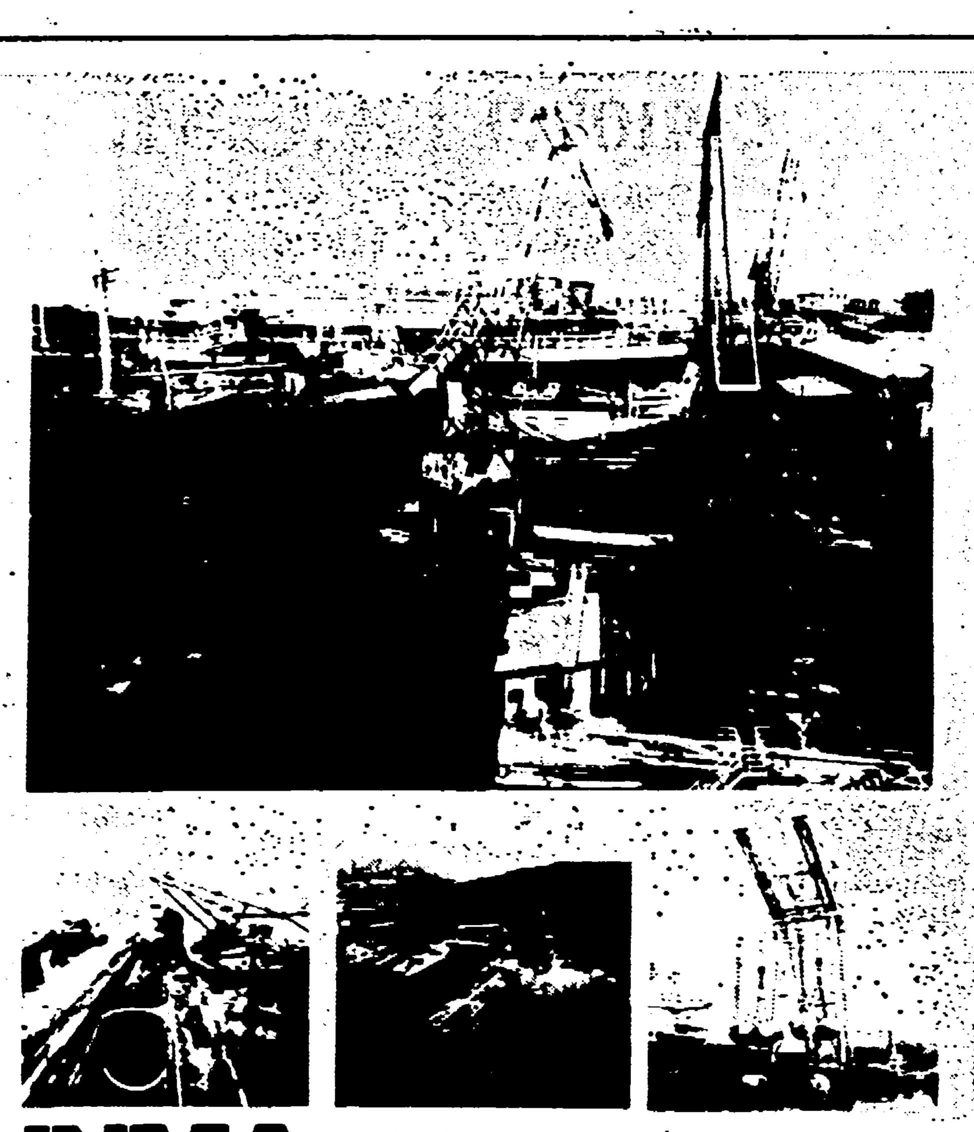
Depositi fiduciari al 30-9-'78 L. 399.058.146.291

D.I.V.I.T.A. srl
Doganali
Imbarchi - sbarchi
Varie
Importazioni
Trasporti
Agenzia

Ufficio Commerciale LA SPEZIA - Corso Nazionale, 5
Telefono 504.058-504.467 (4 linee) - Telex 27510
Telegramma: DIVITA LA SPEZIA

Linee marittime dirette con partenza da La Spezia
Golfo Persico: Damman, Bushire, Bandar Shahpour
Nigeria: Lagos, Warry, Port Harcourt, Sapele
Ghana: Takoradi, Tema
Guinea: Conakri
Costa d'Avorio: Abidjan

Containers da 20' e 40' vengono messi a disposizione; è inoltre a disposizione della spettabile clientela un terminal marittimo con magazzini coperti per lo stoccaggio della merce in attesa d'imbarco



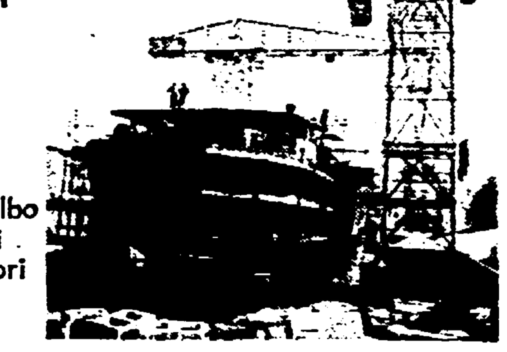
INMA
INDUSTRIE NAVALI MECCANICHE AFFINI
Viale S. Bartolomeo, 362 - 19100 La Spezia
tel. (0187) 504000 - telex 27297 INMA
C. P. 345 - telegrammi INMA La Spezia

ATTREZZATURE
1 Molo per attracco e allestimento di grandi navi servito da 2 gru su binari con bitte di ormeggio, prese elettriche, aria compressa, acqua, ecc.
1 Molo da 22 x 5 m. servito da gru su binari
934 m. di banchine completamente attrezzate
3 gru su binari - 4 autogru
14 carriponte - 1 pontone galleggiante
Il Cantiere ha i seguenti reparti: officina falegnami - officina elettricisti - officina meccanica - officina allestimenti - officina carpentería - officina tubisti - sala per tracciare - sala disegno - ufficio progetti e studi - 4 magazzini - moderne strumentazioni per esami radiografici ed ultrasonici

ATTIVITA'
Trasformazioni di navi da carico e passeggeri
Allungamenti
Riparazioni e manutenzioni navali
Allestimento navi passeggeri e da carico
Costruzione di:
navi speciali, navi cisterne, trasporto liquidi infiammabili, carichi speciali, motovedette e corvette veloci fino a 700 tonn. - natanti in genere, bacini galleggianti - pontoni, chiatte di grandi e piccole portate.

libero ferrari
CANTIERE NAVALE
OFFICINE MECCANICHE LA SPEZIA

Dal 1953 costruzioni, trasformazioni e riparazioni navali

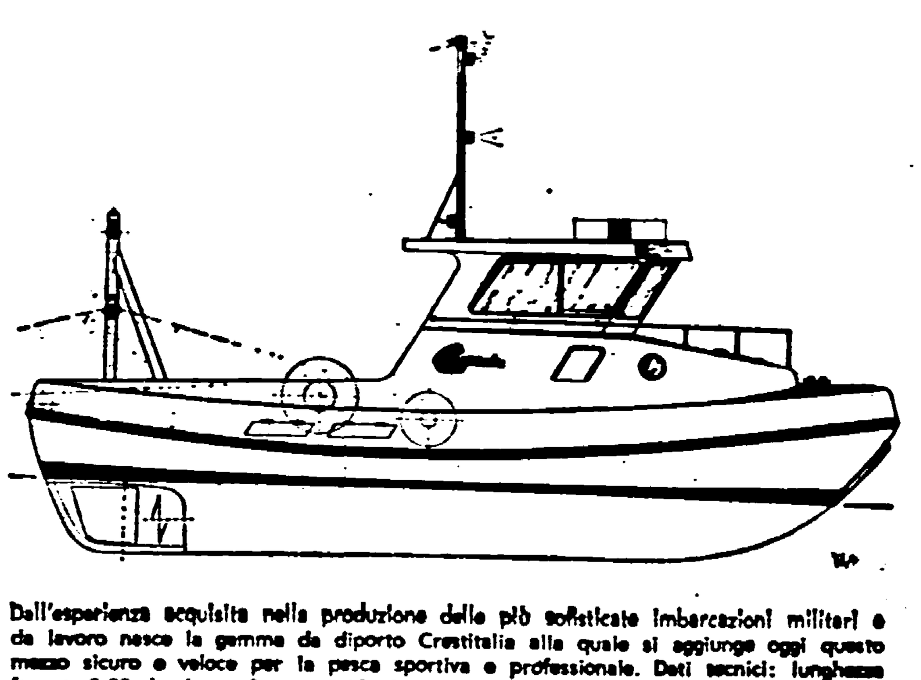


Iscritta all'albo dei fornitori ed appaltatori dell amm.ne militare

Ignazio Messina & C.

Crestitalia S.p.A.
Direzione generale - Uffici commerciali:
20151 MILANO - Via Gallarate, 36
Telefono (02) 32.71.873
Telegr. Crestitalia - Milano
Stabilimento:
19031 AMEGLIA (La Spezia)
Telefoni (0187) 65.746-65.583-65.584
Telex: Savid 38201

trawler 28'



Dall'esperienza acquisita nella produzione delle più sofisticate imbarcazioni militari e da lavoro nasce la gamma da diporto Crestitalia alla quale si aggiunge oggi questo mezzo sicuro e veloce per la pesca sportiva e professionale. Dati tecnici: lunghezza ft. mt. 8,50, larghezza ft. mt. 2,60; immersione mt. 0,80; dislocamento circa t. 4,0; motorizzazione Diesel Iveco Aifo da 80 a 135 HP; velocità 15 nodi; posti letto 2+2.