Il porto di Livorno guarda al 2000

Il ministero ha assicurato il finanziamento di 17 miliardi per il bacino di carenaggio e di 8 per la Darsena Toscana - Una commissione comprensoriale Cosa verrà fatto per il collegamento stradale e ferroviario con il retroterra

LIVORNO — L'impegno del ministero per assicurare il finanziamento di 17 miliardi al bacino di carenaggio di Livorno, la riconferma ufficiale degli otto miliardi per la Darsena Toscana ed un apprezzamento esplicito per la costituzione della commissione comprensoriale per lo studio del piano regolatore generale del porto di Livorno. Questo in sintesi il bilancio estremamente concreto e positivo, di due incontri che si sono tenuti presso il ministero dei Lavori Pubblici. Il sindaco di Livorno Aly Nannipieri, che a nome della commissione comprensoriale aveva richiesto gli incontri, ha guidato la delegazione livornese.

Al primo incontro, presenti il coordinatore del Dipartimento assetto del territorio Martuscelli, il direttore generale ed il presidente della terza sezione del Consiglio Superiore Lavori Pubblici Opere marittime e portuali, rispettivamente Mantorelli e Rossi, sono stati invitati i rappresentanti dei comuni di Livorno, Pisa e Collesalvetti, delle amministrazioni provinciali e delle Camere di commercio di Livorno e Pisa, della Regione Toscana, della Capitaneria, dei sindacati, dell'ANAS, delle Ferrovie dello Stato, della Compagnia Portuali, dell'ASAMAR ecc. In attesa della legge sul porto, Livorno cerca di guadagnare tempo.

A questo scopo nel febbraio 1979 si è insediata una commissione comprensoriale, estremamente rappresentativa che ha la funzione di preparare uno studio e quindi di avanzare delle proposte, per il PRG dello scalo labronico. I temi presi in esame sono quelli ormai noti della viabilità, del centro intermodale, del canale dei Navicelli, della Darsena Toscana e del ruolo delle Ferrovie dello Stato. E sono stati questi, infatti, i temi affrontati nella riunione di martedì scorso.

In quell'occasione molte parole sono state spese dai rappresentanti del ministero per esaltare la commissione, uno strumento unitario di cui fanno parte rappresentanti dei comuni, delle amministrazioni provinciali e delle Camere di commercio del comprensorio. E' stato messo in evidenza il «metodo» adottato dal Comune che ha promosso la nascita dell'organismo, ed è stata fatta una valutazione, positiva «di merito», soprattutto perché la commissione ha considerato i problemi del porto attraverso un ottica nuova, che tiene conto dei risultati conseguiti e delle prospettive dello scalo ma anche del rapporto e l'integrazione diretta tra territorio e porto.

In pratica si cerca di favorire l'incremento dell'attività portuale senza sacrificare l'ambiente, la città. Il territorio del comprensorio nel suo complesso. Al più presto la commissione comprensoriale si riunirà per affidare ad una delle tre società a partecipazione statale o pubblica che hanno presentato il preventivo, lo studio preliminare per il PRG del porto. Naturalmente il compito della commissione non si è ancora esaurito, anzi il dibattito è ancora aperto su molte questioni e le scelte operative dovranno tenere conto dei tempi e dei finanziamenti ma anche di alcune premesse precise e di problemi di compatibilità.

Per esempio per quanto riguarda il canale dei Navicelli sono state ipotizzate diverse soluzioni, si è parlato di interramento del tratto finale e di sbocco nello scolmatore, di una diga che potrebbe garantire al canale uno sbocco al mare «coperto». Una cosa è certa, e su questo punto la commissione comprensoriale è fermamente orientata: qualsiasi soluzione non dovrà tener conto solo di Livorno e del porto ma di tutto il territorio e quindi la funzione di navigabilità del canale dovrà essere rispettata e garantita.

Di queste premesse dovrà tener conto anche lo studio che la regione sta per affidare all'Università di Pisa e che riguarda, appunto, il canale dei Navicelli ed il suo sbocco in mare. Un altro punto fermo è la priorità dei lavori di completamento della Darsena Toscana. Nessun ostacolo dovrà intralciare l'arrivo dei finanziamenti, neppure l'ubicazione della Toscopetrol.

La società, è ormai dato per scontato, dovrà trasferire i suoi depositi per lasciare libera l'area interessata dalla Darsena Toscana e il Comune sta esaminando con molta disponibilità le soluzioni che verranno prospettate. Anche le proposte del centro intermodale sta andando avanti e le indicazioni della commissione comprensoriale sono state condivise dai rappresentanti del ministero.

A questo punto diventa sempre più improponibile la richiesta dell'amministrazione delle ferrovie che intende sottrarre gran parte dell'area di banchina della Darsena Toscana per creare un punto di smistamento delle merci compreso e perciò inadeguato, interno al porto. Questo naturalmente non esclude — è la commissione comprensoriale per prima, a sostenerlo — una accentuata presenza delle F.S., per una maggiore incidenza delle rotaie nel trasporto merci in vista dell'entrata in funzione del primo lotto della Darsena Toscana e di ciò che, soprattutto, comporterà il completamento della darsena stessa.

Al termine dell'incontro le direzioni generali interessate hanno manifestato l'intenzione di rafforzare i contatti con la commissione e per martedì prossimo è stata fissata una nuova riunione (questa volta parteciperà una delegazione più ristretta) nella quale verranno esaminate partitamente e punto per punto tutte le questioni sul tappeto.

Al secondo incontro, quello del 23, richiesto da tempo per discutere i problemi connessi al bacino di carenaggio, oltre alla delegazione livornese ed ai parlamentari della circoscrizione, ha partecipato anche il ministro ai lavori pubblici Nicolazzi.

In questa occasione si è parlato della necessità di assicurare il finanziamento delle attrezzature e delle opere necessarie per elevare la capacità di lavoro della struttura. Occorre in sostanza integrare il provvedimento di legge, attualmente in corso di approvazione che finanzia il completamento della costruzione dei bacini di Genova, Trieste e Napoli. Nicolazzi si è impegnato per sollecitare l'approvazione del provvedimento in sede di governo.

Con il finanziamento di 17 miliardi, il bacino di carenaggio di Livorno (già in esercizio dal 1975 e che ha permesso di eseguire lavori su 180 navi, pari a 15 milioni di tonnellate di portata lorda) vedrà completate le proprie attrezzature e quindi aumentata la produttività.

A questo proposito la «delegazione livornese — si legge in un comunicato dell'ufficio stampa del Comune — ha espresso vivo apprezzamento per le posizioni del ministro». Nicolazzi ha poi comunicato la notizia dell'integrazione di finanziamento di otto miliardi per la Darsena Toscana, con la quale viene ripristinata l'intera quota precedentemente programmata per gli interventi del triennio 1979 81 e poi ridotta l'anno scorso. Con questo provvedimento in corso di approvazione al Parlamento viene in pratica riconfermato il ruolo e l'importanza nazionale ed europea del porto di Livorno.

Il ministro ha anche riferito sui contatti tra i gruppi parlamentari circa il piano delle autostrade. Probabilmente restando fermo il blocco deciso dal Parlamento verrà considerata la possibilità di deroga per assicurare la continuità, oggi non risolta, di tratti autostradali; un criterio, questo, che varrebbe anche per il collegamento Civitavecchia Livorno.

Nicolazzi ha affermato che tale orientamento non pregiudicherebbe in alcun modo i programmi relativi alle varianti Aurelia ancora da finanziare e quelli per la superstrada Firenze-Pisa-Livorno di cui è stato confermato da parte dell'ANAS l'avvenuto finanziamento del tratto tra l'Aurelia e la Darsena Toscana.

Stefania Fraddanni

Per salvare il centro storico dal flusso ininterrotto dei veicoli

Certaldo aspetta la circonvallazione

La strada principale ogni giorno viene attraversata da 3500 mezzi pesanti e 11 mila leggeri - L'ANAS presenterà un progetto - Difficile la comunicazione ferroviaria - Si pensa ad un collegamento tra Ponte a Lesa e San Miniato

CERTALDO — E' storia vecchia, ormai: i centri urbani sempre più congestionati dal traffico, le lunghe file agli incroci ed ai semafori, la rete stradale incapace di contenere il flusso ininterrotto di veicoli, la gente che comprensibilmente si lamenta. E' la storia di ogni città e cittadina. Certaldo non fa, nè potrebbe fare, eccezione: la sua, anzi, è forse una situazione delle più tipiche.

C'è un'arteria principale, la statale 429, che passa proprio in mezzo all'abitato, fiancheggiata da alti e vecchi edifici, e che in alcuni tratti raggiunge a malapena i sei metri di larghezza. Da un censimento dei mesi scorsi risulta che da questa strada passano ogni giorno 3500 mezzi pesanti ed 11000 leggeri.

Il traffico urbano — dovuto anche alla mancanza di servizi pubblici ed al conseguente uso dei veicoli privati — si somma a quello extraurbano, legato alle grandi reti viarie che attraversano la regione, come le autostrade, l'Aurelia, la Firenze-Siena, in futuro la Firenze-Livorno, ed ai poli più importanti delle attività commerciali ed industriali. La Valdelsa, in questo quadro, fa la parte della «cenerentola», con la sua misera strada statale, a dir poco inadeguata alle esigenze attuali.

Le possibili soluzioni non mancano, almeno sulla carta. Stentano, purtroppo, a prendere concretezza. Da anni si parla di una superstrada Ponte a Elsa-Poggibonsi, che attraversi la Valdelsa e colleghi la Firenze Siena e la Firenze-Livorno. Solo parole, per il momento.

In attesa della superstrada, il Comune di Certaldo — così come altri Comuni della zona — ha preso contatti con l'ANAS, per realizzare intanto la circonvallazione che aggiri il centro abitato e lo liberi dal traffico: in prospettiva, naturalmente, essa dovrebbe costituire parte integrante della superstrada. Tra qualche mese, l'ANAS presenterà il proprio progetto.

Quest'anno, inizieranno i lavori per la costruzione del ponte sul torrente Agliena, finanziati dalla Provincia. Il comune, dal canto suo, provvederà a predisporre il tratto di strada necessario a collegarlo con la statale. Anche il ponte sull'Agliena è argomento di discussione da anni: doveva essere realizzato nel lontano 1974, ma poi lo Stato ci ripensò e decise di non dare più i soldi indispensabili.

Altri interventi sono previsti, oltre a questi, in un documento preparato dall'assessorato ai Lavori Pubblici del Comune di Certaldo, che traccia il profilo della condizione generale dei trasporti, sia su strada che per rotaia. Sono in programma un sottopassaggio pedonale che consenta di attraversare i binari, tra via Trieste e via del Molino: un tratto di strada che colleghi la zona sportiva a viale Fabiani e quindi all'area industriale del Bassetto; e la funicolare per salire a Certaldo Alto (il progetto è già stato approvato e la Regione ha deliberato un primo contributo sul bilancio del 1979). Tutte misure che dovrebbero contribuire a rendere più rapida e snella la circolazione.

E i trasporti pubblici? Anche di essi si sta discutendo. «Per affrontare un problema come questo — dice Alfiero Ciampolini, sindaco di Certaldo — occorre un coordinamento con la Regione e con l'associazione intercomunale. Un servizio di trasporto urbano, anche per i suoi alti costi, deve essere necessariamente collegato agli altri Comuni della zona. E proprio insieme ai Comuni della Valdelsa fiorentina abbiamo dato incarico all'ingegnere Maraviglia per una ulteriore fase di studio e di proposta».

Le ferrovie, infine. Ecco un'altra nota dolente: i disservizi e le manchevolezze sono tanti e tali, che proteste e lamentele dei pendolari appartengono oramai alla cronaca quotidiana. All'orizzonte, dovrebbero esserci novità positive: il raddoppio della linea Empoli-Siena, anche se realizzato a stralci e inizialmente tra Granaiolo e Certaldo; l'introduzione del Controllo Centralizzato del Traffico (il cosiddetto CTC) che dovrebbe razionalizzare e rendere più puntuale lo scorrimento dei treni.

Si pensa anche alla possibilità di realizzare un raccordo tra Ponte a Elsa e S. Miniato: servirebbe a far diventare più diretti i collegamenti tra Pisa e Siena, senza dover più passare da Empoli. «Per il momento — aggiunge Ciampolini — purtroppo è tutto fermo. Il Piano Nazionale delle Ferrovie che prevede questi miglioramenti non è ancora stato approvato dal Parlamento e mancano i finanziamenti».

Il primo marzo, sarà riaperta la linea ferroviaria Siena-Buonconvento-Monte Antico: una ragione in più — caso mai ce ne fosse bisogno — per potenziare anche la Empoli-Siena e quindi migliorare i collegamenti con la Toscana meridionale, anche in direzione di Roma.

Fausto Falorni

I bilanci consuntivo e preventivo della Federazione di Livorno

Il PCI presenta a tutti i suoi conti

Il PCI è l'unico partito, è bene sottolinearlo ancora una volta, che, andando oltre le stesse indicazioni della legge sul finanziamento pubblico ai partiti, rende noti i propri bilanci anche a livello provinciale.

Per rispondere agli impegni assunti per la campagna elettorale e per il referendum sul finanziamento pubblico di fronte ad avvenimenti, come quello delle tangenti ENI, che dimostrano come la campagna di moralizzazione della vita pubblica sia ben lontana dall'essersi conclusa, Pier Luigi Bosco, amministratore della federazione comunista di Livorno, ha illustrato ieri in una conferenza stampa il bilancio consuntivo del 1979 ed il preventivo del 1980, approvati dal comitato federale e dalla commissione federale di controllo il 5 gennaio scorso.

Se il 1979 si è chiuso con circa 901 milioni di entrate e 904 milioni di uscite (2 milioni e 400 mila lire in passivo), si prevede per il 1980 una entrata pari a circa 991 milioni e una uscita di un miliardo (il passivo arriverà dunque a 29 milioni e mezzo circa). C'è da ricordare che la quota che spetta alla federazione per il finanziamento pubblico ai partiti rappresenta appena il 4,55 per cento delle entrate.

Queste cifre non fanno altro che dimostrare il rafforzamento di quel processo di continua maggiorazione delle spese che è stato tollerabile fino ad oggi ma che potrà diventare insostenibile nei prossimi giorni. Le entrate del partito provengono essenzialmente dal contributo degli iscritti, dei simpatizzanti, dei cittadini; dall'impegno di centinaia di militanti nelle campagne di tesseramento e di sostegno alla stampa comunista (sottoscrizione e feste de l'Unità).

Anche quest'anno perciò la federazione ha deciso di andare per l'80 ad un sensibile incremento delle entrate del tesseramento della sottoscrizione. Se nel '79 ogni compagno ha versato in media per la tessera 19 mila lire, l'obiettivo del 1980 è di 22 mila lire circa.

Gran parte delle entrate è determinata anche dalla decisione degli amministratori pubblici eletti nelle liste comuniste e degli scrutatori di versare al partito l'indennità e i gettoni percepiti. Per il 1980 è previsto un notevole aumento di questi contributi dei compagni eletti o incaricati negli enti locali e enti vari, in relazione all'entrata in vigore, dal dicembre scorso, della nuova legge che consente l'aumento dell'indennità e dei gettoni di presenza.

Quest'ultimo provvedimento anche se rappresenta un passo in avanti, non risolve il problema di assegnare indennità adeguate al costo della vita ad amministratori impegnati ogni giorno e a tempo pieno, per cui rimane inattuata per il partito la necessità di adeguamento della legislazione attuale.

Un dato negativo, per quanto riguarda il '79, proviene da alcune grosse sezioni territoriali e alcune sezioni di fabbrica che non hanno realizzato gli obiettivi. Per quest'anno il partito, dunque, si impegnerà a rafforzare la propria presenza all'interno delle fabbriche e verrà inoltre presa in considerazione la possibilità di andare allo sdoppiamento delle grosse sezioni per recuperare, dove è mancato un rapporto diretto con tutti gli iscritti.

Una grossa difficoltà è data dal contenimento delle spese (soprattutto stipendi, oneri fiscali e previdenziali, ma anche spese per la propaganda e l'informazione). Nella politica delle uscite la federazione ha cercato di contenere le spese generali e di economato, destinando sempre maggiori quote all'attività delle sezioni, dei comitati decentrati, del comitato regionale della direzione del partito, confermando l'impegno per la formazione politica dei quadri, per il contributo della FGCI e per il consolidamento e lo sviluppo dell'organizzazione dell'attività di informazione e di propaganda.

Si cercherà inoltre di ridurre la spesa per la campagna elettorale che quest'anno sarà più «austera che mai». Altro risparmio verrà dall'ammortamento dei debiti e dei contributi per le nuove sedi.

st. f.

LA DITTA
H. NEUBER S.p.A.
FIRENZE - Via Strozzi 32 r.
Inizierà lunedì 28 gennaio, alle ore 15,30
LA VENDITA ECCEZIONALE
FINE STAGIONE
DI ARTICOLI PER UOMO E DONNA

Domani
LUNEDI' 28 GENNAIO alle ore 15,30
appuntamento da:
HAAS
per l'annuale VENDITA di scampoli e tagli
di Damaschi - Broccati - Velluti - Passatoie
Moquette e Tendaggi
SCONTI SPECIALI DEL 40 - 50 - 60%
FIRENZE - VIA TORNABUONI, 52/54 R.

MORADEI
FIRENZE — Via Borgo S. Lorenzo
FORTE DEI MARMI — Via Spinetti (ai Portici)
VENDITA ANNUALE
DI FINE STAGIONE A PREZZI ECCEZIONALI
Per signora:
Cappotti - Tailleurs - Giacche - Gonne - Camicette - Pullovers
Per uomo:
Camicie - Pigiama - Giacche - Pullovers

A FIRENZE
primo centro di
Crioterapia
Chirurgia del freddo
opera da tre anni senza ricovero e senza anestesia
EMORROIDI - RAGADI e FISTOLE ANALI - CERVICITI - VERRUCHE
CONDILOMI - ACNE - ANGIOMI - POLIPI NASALI
UROLOGIA
ipertrofia prostatica benigna consulenza Prof. F. WILKINSON
TERAPIA DEL DOLORE
di origine tumorale, artrosica, nevralgica
FIRENZE - Viale Gramsci 56 - Telefono (055) 575.252
Aut. sanit. 27-7-77

informazioni SIP agli utenti
pagamento
bollette
telefoniche
La SIP rammenta agli abbonati che da tempo è scaduto il termine di pagamento della bolletta relativa al 1° trimestre 1980. Si invitano, pertanto, quanti ancora non avessero provveduto al pagamento, ad effettuarlo con tutta urgenza, al fine di evitare l'imminente adozione del provvedimento di sospensione previsto dal Regolamento di servizio a carico degli inadempienti.
SIP Società Italiana per l'Esercizio Telefonico