



I piani della regione per le infrastrutture viarie e ferroviarie

Nell'ambito delle attività economiche presenti sul territorio toscano particolare rilievo acquista il sistema portuale che si incentra sul porto di Livorno, oggi giunto a notevoli livelli di operatività e produttività, così da collocarsi come uno dei primi porti del Mediterraneo per qualità e quantità di merci manipolate.

I risultati cui è prevenuto — attraverso un trend di crescita abbastanza significativa — sono il frutto di una scissività e di una attività imprenditoriale, snella, duttile ed efficace, che si è riscontrata nelle varie componenti portuali, il cui merito è quello di aver perseguito, attraverso un costante equilibrio delle iniziative, una coordinata crescita delle attivitá dello scalo.

Tutto ciò, occorre ricordarlo, al di fuori di qualsiasi indirizzo di programmazione e di sviluppo da parte degli organi competenti statali.

In questa situazione gli interventi della Regione Toscana hanno cercato di contribuire ad allargare e ad intensificare i traffici portuali attraverso momenti di pianificazione e di programmazione, con azioni di influenza dello Stato, sia per quelle infrastrutture viarie e ferroviarie che rivestono particolare importanza ai fini del collegamento delle aree portuali con l' hinterland, sia per quello che attiene alle stesse opere portuali.

Di fatto la sostanziale crescita del Porto di Livorno e la fase in corso, tuttora evolutiva, di espansione dei traffici portuali, confermano gli aspetti tendenziali e le vocazioni già peraltro messe in rilievo dalle valutazioni che la Regione Toscana ha formulato nella Conferenza Regionale dei Porti.

Aspetti questi di non secondaria importanza, quando si pensi che l'attività operativa si incentra e sul traffico containers e su quello delle merci varie.

In questa fase non ci si poteva certo limitare a prendere atto, sia pure con soddisfazione, delle linee di tendenza, ma occorreva che proprio queste linee di tendenza, non solo fossero mantenute, ma anche accrescute e soprattutto resse compatibili sia con l'allargamento delle aree portuali (Darsena Toscana) sia con il territorio e con le infrastrutture di collegamento.

In sostanza si tratta di muoversi, con una azione di pianificazione e di programmazione di costante stimolo nei confronti degli organi competenti, affinché fosse assicurata, nel breve e medio termine, la realizzazione di

quelle opere da ritenersi indubbiamente.

Vogliamo richiamarci alle opere relative all'ammodernamento della SS n. 1 Aurelia, alla realizzazione della superstrada Firenze - Pisa - Livorno, e al raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese nel versante tirrenico, opera delle quali non si parla più in termini di programma o di promozione, ma di opere in corso o da realizzare.

In altri termini possiamo affermare che gli interventi della Regione Toscana sono stati tali — anche attraverso fasi di fattiva collaborazione nella progettazione — da creare i presupposti e le condizioni affinché queste opere vengano ad essere effettivamente compiute.

Occorre rilevare come si afiguisca in un nodo infrastrutturale abbastanza complesso, che comprende oltre al Porto, il Canale dei Navicelli, le infrastrutture viarie e ferroviarie interessanti un vasto comprensorio, nonché l'aeroporto Galilei.

Emerge quindi la necessità di una razionalizzazione ed integrazione dei vari modi di trasporto in maniera armonica e coordinata, che potrà essere conseguita con la realizzazione di un centro intermodale, di cui sono già state peraltro individuate le caratteristiche e la localizzazione.



rettamente si rapporti non solo con le esigenze più direttamente legate alle attività portuali ma anche e soprattutto con quelle componenti infrastrutturali che gravitano sul comprensorio e alle attività commerciali e industriali che sono presenti sul territorio.

E' da sottolineare come tutto ciò non solo sia compatibile con la crescita dei traffici commerciali, legati allo scalo, ma sia anche complementare alla crescita economica del porto e della città. E' nostra convinzione che il mantenimento di questa complementarietà sia motivo di ulteriore crescita e di sempre maggiore sviluppo.

Ma tutto questo non basta per creare quelle condizioni indispensabili che consentano un quadro di certezza e di essenziali linee programmatiche, affinché vengano ulteriormente sviluppati quei finanziamenti che attualmente insistono sullo scalo labronico. Occorre cioè addossare al più presto alla approvazione del disegno di legge sul Nuovo Ordinamento Portuale, per far sì che il porto di Livorno collocato in un ruolo certo nell'ambito del sistema portuale dell'Alto Tirreno, possa conseguire possibili ulteriori obiettivi di crescita e produttività.

La prospettiva di sviluppo economico-occupazionale che

emerge quindi dalla necessità di una razionalizzazione ed integrazione dei vari modi di trasporto in maniera armonica e coordinata, che potrà essere conseguita con la realizzazione di un centro intermodale, di cui sono già state peraltro individuate le caratteristiche e la localizzazione.

Dino Raugi

Le considerazioni che abbiamo enunciato ci hanno indotto ad affidare all'Università di Pisa uno studio relativo al Canale dei Navicelli, che pur salvaguardando gli interessi che questa importante via d'acqua riveste per il territorio, risolve i problemi legati alla probabile interferenza dei traffici idroviari e portuali, che potrà verificarsi con la realizzazione della Darsena Toscana.

Sul complesso dei problemi, la Regione ha già avuto modo di esprimersi licenziando anche un provvedimento portuale sui finanziamenti e, significativamente, sull'opportunità di realizzare contemporaneamente e per la stessa estensione il banchinamento e l'arredo del lato Ovest e del lato Est della Darsena, procedendo per quest'ultimo all'acquisizione al Demanio Marittimo di una fascia di rispetto di 65 metri.

Tuttavia gli aspetti legali alla prossima realizzazione della prima parte della Darsena Toscana e alla razionale utilizzazione del Canale dei Navicelli e di tutte le altre infrastrutture viarie e ferroviarie, non deve indurre a perdere di vista un obiettivo importante e qualificante che è rappresentato dalla elaborazione di un idoneo Piano Regolatore Portuale, che cor-

Diversa organizzazione del lavoro e sviluppo dell'occupazione

Il porto, questo determinante polmone dell'economia non solo cittadina, ma comprensoriale e regionale, sta attraversando un momento di difficoltà determinata da diversi fattori di carattere nazionale, locale e strettamente Azendale.

Difficoltà di carattere nazionale per la mancata definizione e finanziamento del Piano dei Porti che i Governi modificano di volta in volta con posizioni contraddittorie ad ogni rinnovarsi di titolari dei vari Ministeri interessati.

Difficoltà dovute alla lenchezza con la quale vanno avanti le progettazioni, i finanziamenti, l'appalto delle opere viarie e ferroviarie; ritardi per i contrasti di competenza e l'assunzione di atteggiamenti privatistici, addirittura di autonomia funzionale, nella gestione delle aree, come quelli ultimamente assunto dalle F.S. nei confronti dell'area ove deve sorgere il lato Est della banchina della Darsena Toscana.

A questo stato di cose va messo termine se non si vuole rischiare la paralisi produttiva dell'economia portuale con le conseguenze che questo produrrebbe sull'intera economia del nostro territorio.

La prospettiva di sviluppo economico-occupazionale che

questa grande realtà operativa può assicurare all'economia comprensoriale e regionale, si incentra su 5 punti fondamentali:

- Definizione dell'assetto e finanziamento della Darsena Toscana;
- Definizione e realizzazione dell'assetto viario e ferroviario;
- Definizione dell'assetto strutturale e infrastrutturale di trasporto a Guasticce quale condizione fondamentale per un più organico svolgimento delle attività portuali ed il recupero degli effetti negativi, sul tessuto sociale della nostra città, che lo sviluppo imponente del porto ha prodotto.

— Definizione e adozione del Piano Regolatore del porto se si vuole veramente dare un'articolazione produttiva a livello delle moderne tecniche di trasporto marittimo e della movimentazione delle merci.

Ma se questi sono i problemi su cui si incentra la prospettiva dello sviluppo produttivo del nostro porto non meno rilevante, importante ed urgente è la necessità della immediata soluzione dei problemi presenti sul piano tecnico, operativo, dell'organizzazione del lavoro, delle condizioni e dell'ambiente di lavoro che investono direttamente la condizione operativa all'interno del porto, un impegno dei soli lavoratori del porto.

Come il Cantiere Orlando ieri e come di recente per la CMF, la Pirelli e la Borma, salvaguardare oggi lo sviluppo della nostra economia portuale costituisce un impegno che deve coinvolgere tutti i lavoratori, l'opinione pubblica, le forze politiche e gli Enti pubblici fino al governo Regionale.

Lo sviluppo imponente dei trasporti FILT-CGIL FIT-CISL UIL-TRASPORTI stanno sprendendo una verità che investe complessivamente i problemi presenti nella nostra realtà portuale e che chiamerà a rispondere in merito alla soluzione dei problemi susposti le controparti e gli interlocutori pubblici e privati, il Governo i ministeri interessati.

Abbiamo avuto in un breve volger di anni banchine dismesse, mezzi meccanici non adeguati e resi inoperativi, la rete ferroviaria pressoché paralizzata, la viabilità sempre più colllassata, i piazzali dismesse e le infrastrutture in genere (illuminazione, servizi, ecc.) assolutamente inadeguate alla realtà.

I pochi investimenti e finanziamenti di opere per il ripristino delle banchine dei piazzali ecc. hanno visto tempi di intervento e di realizzazione addirittura assurdi. Il ripristino di calate come quella «Orlando», che poteva richiedere al massimo un anno, è in corso da tre anni e non si parla ancora di utilizzo.

La condizione operativa che consente di mantenere la

FRATELLI NERI

LIVORNO
Via Pisa, 10
Telefoni 22.541 - 26.251

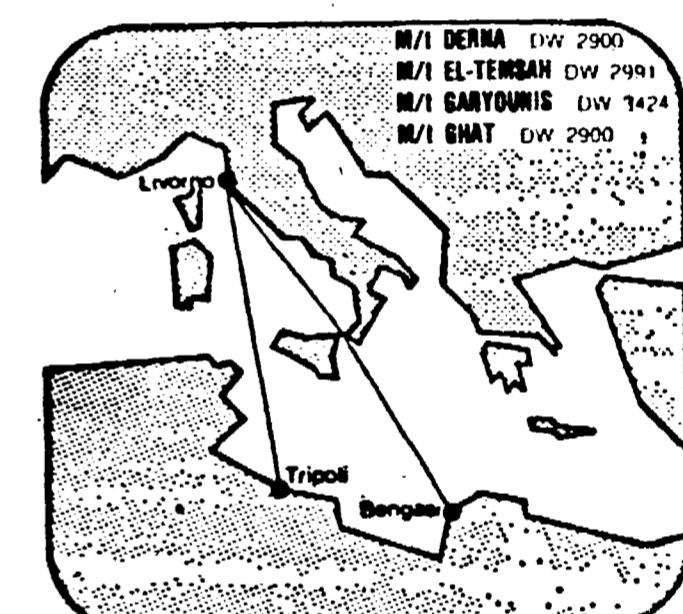
IMPRESA LAVORI MARITTIMI E TERRESTRI

SALVATAGGI
RECUPERI
RIMORCHIATORI
PONTONI A BIGHE A VAPORE
PALOMBARI
BUNKERAGGI
TRASPORTI VIA MARE

RO - RO LINER SERVICE

الشركة الوطنية العامة للنقل البحري
SOCIALIST PEOPLES LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA

General National Maritime Transport Company



ITALIA - LIBIA



a TRIPOLI the G.N.M.T.C.
GENERAL NATIONAL MARITIME TRANSPORT COMPANY COMMERCIAL DEPARTMENT HAMED SHERIF ST. • TELEX 31818-33155 TELEX 2028 NAKILBAHRI

labro terminal srl

via della cateratte, 126
tel. 0586/36243
telex 500351
57100 LIVORNO



Il complesso è situato in un'area di 66.000 mq. e utilizza per il prestoccaggio dei contenitori un'area di 10.000 mq. nell'ambito portuale che rende l'intera superficie disponibile al terminale 76.000 mq. in totale.

- Magazzino per merci nazionali e di importazione.
- Area di parcheggio per merci e contenitori nazionali e di importazione.
- Uffici doganali e guardia di finanza.
- Carriporti tipo Rubery Owen • capace di movimentare contenitori 20', 35', 40'.
- Cavaliere Belotti e gru • Belotti B 75 • capace di movimentare contenitori 20', 35', 40'.
- Forklifts fino a 25 tons per la movimentazione dei contenitori.
- Prese elettriche per contenitori frigoriferi.
- Impianto per la pulizia e la disinfezione dei contenitori.
- Area per la manutenzione e la riparazione di contenitori e macchine.
- Rimpiego e svuotamento contenitori.
- Centro meccanografico.
- Servizio di groupage.
- Raccordo ferroviario con la stazione di Livorno San Marco (m. 900 di binario).
- 36 rimorchi portacontenitori.
- 14 motri per traino semirimorchio.

GROSSI & CONTINI

Soc. di fatto

SCALI SAFFI, 21 - LIVORNO
TELEFONO 36172 - 32036 - TELEX 500160
TELEGRAMMI: GROCO

MAGAZZINO - VIA PERA, 29 - LIVORNO

CASA
di SPEDIZIONI

Agenzia marittima Herman Trumpy Agenzia marittima M. Bourne

LIVORNO - Via dei Lanzi, 21

Servizi regolari e rapidi di merci e passeggeri da Livorno per:

SCANDINAVIA - BELGIO - GERMANIA - GRAN BRETAGNA - IRLANDA - STATI UNITI - COSTA ATLANTICA - GOLFO U.S.A. - STATI UNITI COSTA PACIFICO - CANADA - LAGHI CANADESI E AMERICANI - MESSICO - ESTREMO ORIENTE

e collegamenti diretti per tutte le principali destinazioni

Telefono: 34.051 - 34.052 - 37.926

Telegogrammi: TRUMPYSON - Livorno o Bourne Livorno

Telex: 500109 - HTMB 1

SEATRANSPORT srl

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

Uffici:
Via Roma, 56 - Tel. 80.75.40

Livorno

Magazzini di transito

e per containerizzazione:

Via Pera, 20 - Tel. 40.20.91