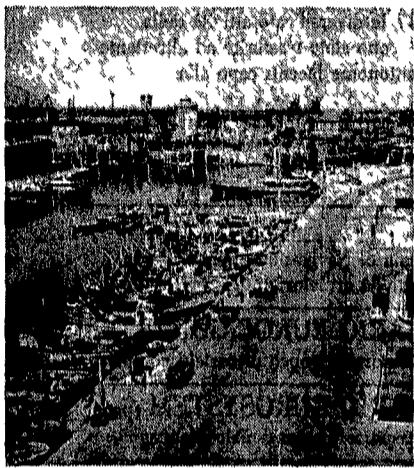


Verso il Duemila

Gestito da una forte ed intraprendente compagnia di lavoratori portuali

Livorno, un porto in ascesa primo per i container

Un'eccezionale rincorsa, diventando il primo porto del Mediterraneo per i container. Negli ultimi quindici anni i traffici di merci varie (al secondo posto nella classifica nazionale) si sono triplicati, il movimento generale è raddoppiato. È possibile ancora andare avanti con il miglioramento delle infrastrutture. Quali le opere necessarie.



Il porto di Livorno, gestito da una forte e intraprendente compagnia di lavoratori portuali, ha compiuto in questi anni un'eccezionale rincorsa, diventando addirittura il primo porto mediterraneo per i container. Nell'arco degli ultimi 15 anni i traffici di merci varie si sono triplicati, il movimento generale è raddoppiato, i container movimentati sono passati dai 29 000 Teus del 1969 ai 53 000 del 1986, i passeggeri in transito, che erano poche migliaia sono diventati 800 000. Livorno, per le merci varie, è il secondo porto nella classifica nazionale e si è inserito nella parte alta della classifica europea.

Tutto ciò ha richiesto una crescita parallela delle infrastrutture, e richiede oggi un loro cambiamento qualitativo di notevole rilievo.

L'attuale porto dispone di 10 500 metri di banchina, con fondali tra i 25 e i 42 piedi, 90 accosti (12 poppieri) 500 000 mq di aree portuali, e 2 500 000 mq di aree

esterne, 12 portainers, 32 gru, 4 semoventi, 8 pontoni e 12 zatteroni. Al porto fanno capo tre stazioni ferroviarie e nella sua area esistono 33 chilometri di binari. Inoltre nell'area portuale operano 3 bacini di carenaggio e un bacino di sollevamento.

Per far fronte ai nuovi compiti, e consentire una ulteriore espansione del ruolo del porto di Livorno sono necessarie, e sono in parte previste, opere importanti. Prima di tutto occorre completare la realizzazione della Darsena toscana, appena iniziata, che offrirebbe nuovi ampi spazi operativi, e che deve essere raccordata con la stazione ferroviaria di Calambrone.

Occorre garantire il ripristino dei fondali, la installazione di nuove attrezzature, il rifacimento del bacino del cantiere Orlando. Ma decisive sono poi le opere per i raccordi ferroviari e viari, che vanno dalla modernizzazione della ferrovia pontremolese, ai nuovi fasci di

binari nelle aree portuali all'autostrada Livorno Cecina e all'itinerario di grande viabilità Firenze Livorno, decisiva, in questo quadro, è l'attivazione del centro intermodale di Guastice al quale faranno capo ferrovie e strade.

L'insieme di queste opere ha insieme un significato produttivo e ambientale. Produttivo perché consente al porto di Livorno di competere al meglio con i grandi porti europei, ambientale perché separa le attività pro-

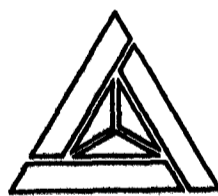
dotive dal territorio circostante che altrimenti viene sottoposto a interventi disordinati e a gravi congestioni per la ricaduta di una attività portuale congestionata. La ferrovia pontremolese, poi in connessione con i porti di Livorno e Spezia, ha una funzione essenziale sia per il progetto di cabotaggio destinato a ridurre i transiti dei mezzi gommati attraverso l'Italia, sia per costruire una alternativa alla dorsale Milano Firenze Bologna congestionata.

UNA GRANDE COMPAGNIA, UN GRANDE PORTO.

CLP

Livorno
Via S. Giovanni 13
Centralino N. 841000
Telex Uffici Amministrativi N. 590599
Centro Operativo
A Fondale N. 624095

COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI LIVORNO



CMB®

i mezzi e l'esperienza

CMB COOPERATIVA MURATORI E BRACCIANTI DI CARPI SRL
VIA C. MARX 101 - 41012 CARPI - SEDI A: CARPI-ROMA-MILANO-MATERA

FIORONI COSTRUZIONI

COSTRUZIONI CIVILI IDRAULICHE STRADALI FERROVIARIE



PERUGIA Via Pievalola 15
□ ROMA Viale Parioli 72 □ VASTO Via Spalato 43
□ NOCERA INFERIORE (SA) S.S. 266 163/A
□ AOSTA Corso Ballagioni d Aosta 10/A