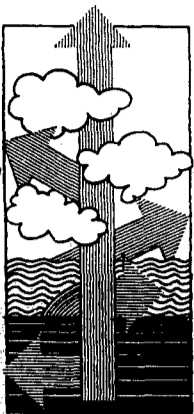


**Tutto trasporti**



Dino Raugi, presidente del Centro intermodale toscano: com'è nata l'iniziativa. Il ruolo dei traffici (mare, aria, strada)

L'importante infrastruttura toscana nasce per rispondere alla domanda di mercato. Com'è costituita la società che gestirà l'interporto. Quali i programmi?

**LIVORNO.** Sull'importanza di collocare il centro intermodale a Livorno abbiamo intervistato Dino Raugi, presidente del Centro intermodale toscano.

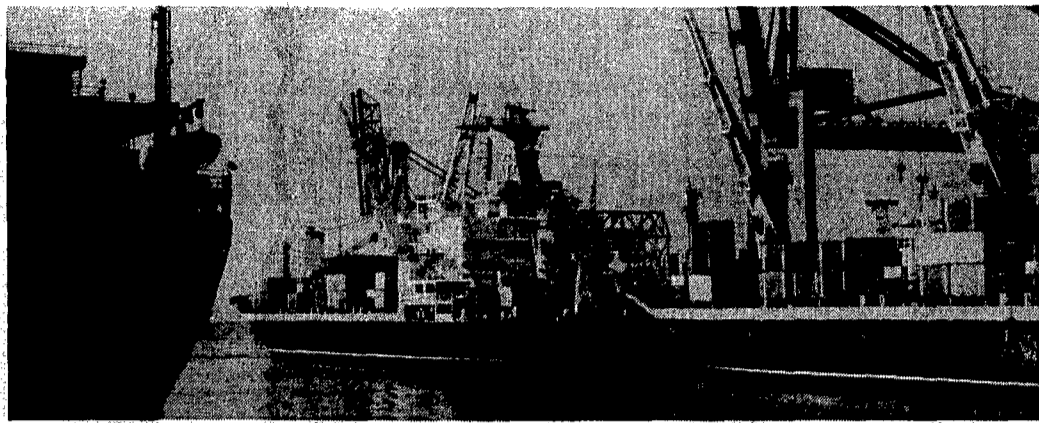
**Come e per quali ragioni e funzioni è nata l'idea di collocare presso Livorno, e precisamente a Guastallese, un rilevante Centro intermodale. Quali previsioni per il suo sviluppo?**

L'area prescelta dagli enti locali e dalla Regione Toscana è da considerare di preminente interesse rispetto al sistema generale dei trasporti (corridoio plurimodale tirrenico e corridoio sardo continentale previsti dal Pgt) e di eccezionale importanza per il ruolo dei traffici e delle comunicazioni per i grandi flussi che insistono sul territorio pisano-livornese, nella loro differenziata modalità di trasporto (mare, aria, strada, ferrovia) di livello nazionale ed internazionale. L'insieme delle importanti infrastrutture plurimodali situate in questa zona esercitano effetti gravitazionali sulla costa, sui movimenti che interessano longitudinalmente l'intero paese e trasversalmente, quale punto di confluenza del più importante asse trasversale, unificato attraverso la valle dell'Arno l'area metropolitana fiorentina e la dorsale appenninica. L'interporto Vespucci trova valide motivazioni nel ruolo che gli viene assegnato dal piano re-

gionale integrato dei trasporti della Toscana e trova incontestabile fondamento nella costruzione rete nazionale degli interporti di primo livello per la sua posizione baricentrica rispetto ai fondamentali nodi di traffico del paese. L'importante infrastruttura toscana nasce per dare riscontro alla domanda di mercato non ancora completamente soddisfatta o svolta in condizioni non ottimali rispetto ai costi economici, sociali e ambientali. Al proposito basta ricordare che il ruolo ormai acquisito dal porto di Livorno nel campo dei traffici internazionali con la movimentazione dei containers (oltre 500.000 teus nel 1987) ha rivelato la carenza di infrastrutture stradali e ferroviarie, la limitatezza delle aree di stoccaggio, di manovra e di servizio adiacente al porto determinando pesanti penalizzazioni sui traffici, sull'economia, sull'ambiente e su tutto il territorio.

**Che cosa vi aspettate dallo Stato, dal governo centrale, dagli enti, a supporto della vostra iniziativa?**

Innanzitutto la coerenza dei comportamenti necessari per dare all'intermodalità il valore che le è stato attribuito in diverse occasioni con l'attuale finanziamento di quelle infrastrutture che esaltano il trasporto con vettori capaci di fare ottenere validi risultati dal punto di vista economico ed ambientale. L'impegno ad in-



## Livorno, un interporto di rilievo nazionale

centrare gli interventi in quelle aree che offrono punti di attrazione o di smistamento delle merci attraverso impianti distribuiti a larga maglia territoriale. Voglio ricordare che la legge n. 17/1981, Piano integrativo delle Fs, prevedeva il finanziamento e la costruzione di un interporto nell'area livornese; cosa che a tutt'oggi non è ancora avvenuta. L'insediamento del nostro interporto nella emananda legge per la formazione di un piano nazionale degli interporti di primo livello per acquisire il diritto alle agevolazioni previste per tali impianti con la Finanziaria

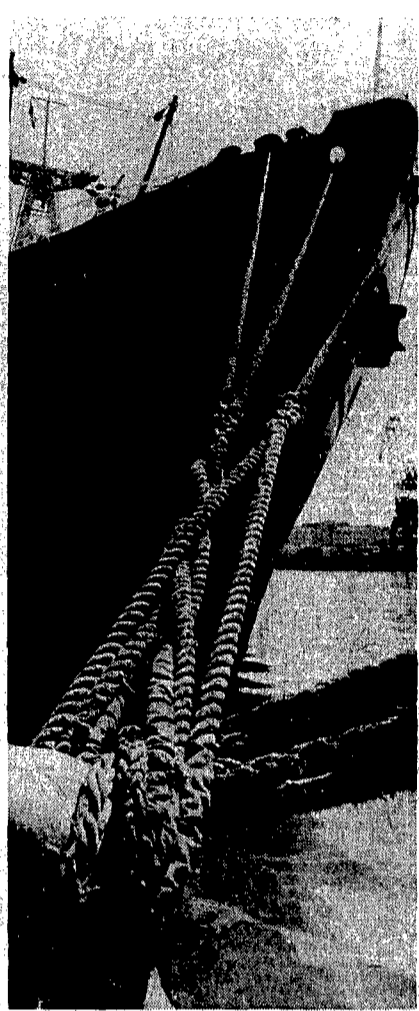
'89. Il concetto di tutti gli enti per accompagnare fin dalla sua prima fase funzionale (1992) l'operatività del sistema infrastrutturale (stradale ferroviario doganale e di regolazione idraulica) in coerenza con l'insieme dei servizi che in questa zona verranno ad insediarsi con la nostra struttura intermodale. La garanzia della concretizzazione operativa, nei tempi reali previsti per il funzionamento dell'interporto, del nodo infrastrutturale Pisa-Livorno. Allo scopo si propone lo specifico di un progetto integrato con protocollo di intesa e conven-

zioni tra i vari soggetti interessati per garantire l'accessibilità nazionale e regionale alle aree di maggiore concentrazione urbana ed a maggiore intensità di relazioni; l'elevato livello di mobilità interno e di permeabilità di dette aree; il recupero di migliori qualità ambientali di vita in generale e la difesa dei valori artistici, storici ed ambientali.

**Come è costituita la società che gestirà l'interporto, con quali apporti, e con quali programmi. A che punto siete del vostro lavoro?**

La Regione Toscana ha promosso con legge n. 64 del novembre '85 la Spa Interporto Vespucci col fine di progettare, eseguire, costruire, gestire in modo totale o parziale l'infrastruttura. Alla società omologata nel settembre '87 la Regione, gli enti locali, le camere di commercio col 51% del capitale sociale, le aziende di Stato o a partecipazione statale col 15%, gli operatori portuali col 9%, le associazioni industriali e l'Impresit Fiat col 7%, le associazioni artigiane e cooperative col 6%, l'ente Ferrovie dello Stato col 5%, società a prevalente partecipazione degli enti locali 4%, le

banche col 3%. Sono stati approntati finora gli studi, le analisi, le indagini di fattibilità quali preliminari di progettazione. I materiali di natura geotecnica, idraulica, economica e trasportistica consentiranno di procedere alla progettazione di massima dell'intervento nel tempo utile di sei mesi. Il progetto esecutivo sarà approntato per stralci in relazione alla domanda e alle previsioni di finanziamento. Siamo trattando l'acquisizione dei terreni destinati dal piano regolatore generale del Comune all'insediamento dell'impianto.



## Piero D'Attorre, vicepresidente Sapir e della Comunità porti adriatici Ravenna: «Siamo cresciuti con le nostre forze. Dov'è lo Stato?»

**RAVENNA.** Sui problemi del porto di Ravenna abbiamo intervistato Piero D'Attorre, vicepresidente Sapir e della Comunità dei porti adriatici. Ecco le domande.

**Negli ultimi anni il porto di Ravenna ha avuto un notevole sviluppo, può descrivercene le fasi?**

Se con il tipo di sviluppo che nel paese si affermò negli anni 50 coinvolgendo il nostro territorio, il modello organizzativo che fu introdotto sul vecchio porto - sorto negli anni della dominazione pontificia per iniziativa del Cardinale Legato Giulio Albani - inserì le nuove infrastrutture portuali in un disegno di intervento territoriale, strumentale allo sviluppo industriale, preannunciando per lo scalo un futuro incentrato prevalentemente sui processi di industrializzazione, il sopraggiungere della crisi energetica (anni 70), fece emergere con forza il carattere commerciale di San Vitale. E Ravenna si configurò come lo sbocco al mare di una importante parte della Valle Padana, divenendo, sempre più, al punto settentrionale di raccordo di un circuito innestato nell'interscambio Nord-Sud (Paesi europei - Paesi arabi).

Un ruolo che si è consolidato con i processi di containerizzazione-utilizzazione delle merci, esaltandone le potenzialità di centro intermodale e di cerniera tra il Nord e il Sud del Paese (Valle Padana - Adriatico).

**Quali sono stati i soggetti protagonisti dello sviluppo?**

Tali trasformazioni e traguardi hanno potuto essere realizzati per l'impegno comune espresso dagli Enti locali (Comune, Provincia, C.C.I.A.A.) e Regione; operatori e lavoratori portuali. I primi - come è risaputo - costituiscono la maggioranza della Spa che, secondo la legge n. 528/1961, gestisce l'area portuale San Vitale. Si è trattato nel corso degli

anni 50 alla crisi energetica, Ravenna si configura come lo sbocco sul mare di una importante parte della Valle Padana. Il punto settentrionale di raccordo nell'interscambio Nord-Sud (paesi europei-paesi arabi). L'impegno del Comune, della Provincia e della Regione, degli operatori e dei lavoratori portuali nelle trasformazioni.



anni - per i diversi soggetti - di un impegno dalle numerose sfaccettature: 1) per la Regione, il Comune e la Provincia oltre che di indirizzi-scelte, nell'ambito dei programmi di sviluppo del territorio, si è trattato di erogazioni finanziarie consistenti e spesso sostitutive rispetto alle assenze dello Stato (solo ultimamente nel quadro del piano di risanamento della SAPIR Spa, indebitata, appunto, per costruzione-arredo dello scalo, ha erogato 7 miliardi di lire); 2) si è trattato dell'operatività, assicurata oltre che dalla SAPIR Spa che gestisce il porto commerciale, dalla Compagnia dei lavoratori portuali che ha provveduto all'acquisto di mezzi di movimentazione e ad assicurare una organizzazione del lavoro che sia alla base della competitività che il nostro scalo può «spendere» sul mercato. Non va dimenticato che Ravenna si misura con l'area lombarda, una delle zone più competitive del Paese per quel che riguarda l'intermodalità e i relativi servizi; 3) per gli operatori lo sforzo si è dispiegato in diverse direzioni: dalla «commercializzazione» dei servizi offerti dallo scalo per la movimentazione-traffic delle merci alle iniziative di stoccaggio-trasformazione-commercializzazione delle produzioni per le quali risulta significativo per il raggiungimento di certe econo-

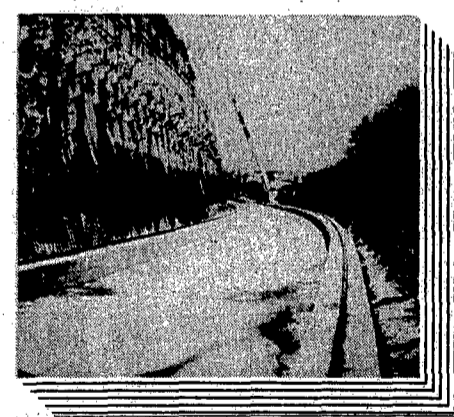
mie, il collegamento con le vie marittime. Tali presenze assicurano attività di traffico che fanno del nostro scalo uno dei più importanti punti nazionali per lo sbarco/imbarco delle merci secche (granaglie, semi oleosi ecc.). La prontezza e la flessibilità di intervento assicurata da uno strumento quale è la Società per azioni; appunto, per far corrispondere strutture operative alle esigenze del traffico (e non solo); così come, la collaborazione tra i diversi operatori portuali - primo fra tutti - la Cip, gestita secondo criteri di impresa e la partecipazione-consenso dei diversi soggetti operanti nel porto alla definizione-gestione delle scelte di programmi di intervento, mi sembra sia stato ciò che ha caratterizzato la nostra esperienza. Non sembra un'affermazione esagerata. Nel corso di questi anni, abbiamo sentito e sentiamo il «poco Stato» cioè, l'assenza di indirizzi e di certezze sui diversi aspetti delle politiche portuali. E quanto defaticante sia l'impegno teso ad ottenere tale presenza. **Quali esigenze, a questo punto, potete al governo e ai pubblici poteri?** I problemi che aspettano una soluzione sono diversi. Enumerero i più significativi. Primo, lo scalo ravennate deve trovare, nella definizione di un momento istituzionale, la

## metroroma gruppo iri-italstat

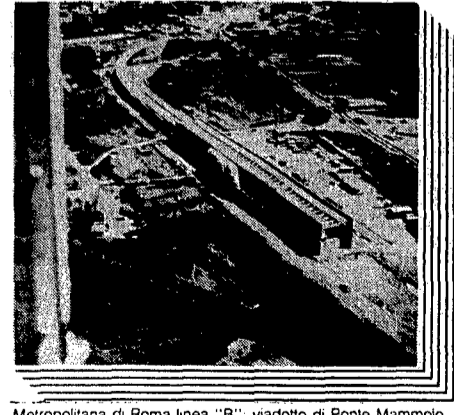
Metroroma, costituita nel 1955, controllata dalla Società Italiana per Condotte d'Acqua, è un'impresa di costruzioni del Gruppo IRI-ITALSTAT specializzata nella realizzazione di infrastrutture ferroviarie.

Già concessionaria e realizzatrice delle opere civili della Metropolitana di Roma linea "A" per il tratto Termini-Ottaviano, compreso l'attraversamento sul fiume Tevere, attualmente è impegnata: - nei lavori del prolungamento della linea "B" della Metropolitana di Roma, tratto stazione Tiburtina - sta-

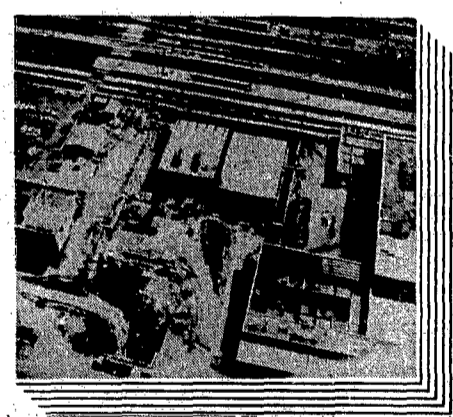
zione Ponte Mammolo, compreso l'attraversamento sul fiume Aniene; - nella sistemazione del nodo ferroviario di Roma, tratto stazione Trastevere - stazione San Pietro, linee Roma-Pisa e Roma-Viterbo; - nel raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona; - nella realizzazione di infrastrutture stradali nella città di Roma; - nei lavori per la parziale nuova costruzione e ricostruzione di opere civili della linea "B" della Metropolitana di Roma, tratto stazione Termini - stazione Laurentina.



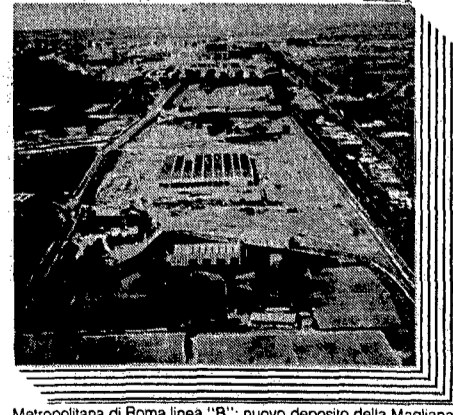
Ferrovia Roma-Pisa: trincea San Pietro



Metropolitana di Roma linea "B": viadotto di Ponte Mammolo



Metropolitana di Roma linea "B": attraversamento del parco binario della Stazione Tiburtina



Metropolitana di Roma linea "B": nuovo deposito della Magliana