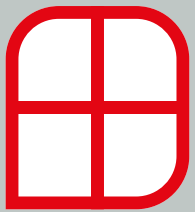


**01**  
MARZO  
2022

# INFRASTRUTTURE

ANTONIO CANAL, DETTO CANALETTO (VENEZIA, 1697-1768), "CAPRICCIO CON TORRE ED EDIFICIO GOTICO IN DISTANZA SULLA LAGUNA"



# AEDIFICANDO

COSTRUIRE CULTURA D'IMPRESA



ANTONIO CANAL, DETTO CANALETTO (VENEZIA, 1697-1768), "CAPRICCIO CON TORRE ED EDIFICIO GOTICO IN DISTANZA SULLA LAGUNA"

# IL PAESAGGIO REINVENTATO

## IL CAPRICCIO VENEZIANO DEL CANALETTO PARLA ANCHE INGLESE

**F**iglio e fratello di pittori di scenografie, attività che aveva una sua valida riuscita nella città più teatrale del mondo, Venezia, era Antonio Canal, detto per diletto il Canaletto per via della costituzione ridotta e perché basso di statura. È a seguito della professione familiare che ha occasione di essere a Roma per partecipare alla stesura di apparati scenici, tra il 1718 e il 1720, per ben due anni, dove ha l'abbaglio che muterà la sua vita. Li conosce e indaga non solo i relitti del mondo classico ma anche i lavori di due grandi artisti, ambedue appagati del loro pubblico: Gaspar van Wittel e Giovanni Paolo Panini. Da entrambi sembra assorbire il meglio della loro poetica e del loro distinto metodo di procedere, dall'olandese la tecnica scientifica, messa in atto grazie all'espedito della camera ottica che permetteva vedute esatte, dal grande Panini quel mondo fatto di citazioni, mai uguale a se stesso, in perenne movimento. Rientrato a Venezia mette a frutto le sue diligenti osservazioni, divenendo presto richiestissimo dalla nobiltà locale, iniziando a dipingere le sue vedute, tra le quali il primo esatto resoconto di Piazza San Marco, che gli diede immediata fortuna. Ma è il pubblico dei ricchi viaggiatori del Grand Tour quello a cui aspira e l'incontro della sua vita determina la svolta: il suo angelo custode si chiama Joseph Smith. Inglese, era approdato alla città lagunare molto giovane, aveva svolto attività commerciali e nel 1744 diventa console, carica che conserva fino al 1760. Famelico collezionista, ammalato del suo amore per Venezia, acquista da Elena Balbi lo storico palazzo affacciato sulla liquida riva del Canal Grande, divenendo per una sua incontrollata fascinazione il formidabile agente di Canaletto, che gli si affida senza alcuna resistenza. È in questa smania che Smith giunge ad avere del suo pittore oltre duecento vedute, tra disegni e dipinti, acquistate poi in blocco da re Giorgio di Inghilterra. Solerte tramite per il sospirato pubblico inglese, diviene presto responsabile della fortuna del suo pupillo, rendendolo ricco e richiestissimo. Quando anni dopo lo stesso Canaletto si trasferirà in Inghilterra, per un lungo soggiorno preceduto da una organizzata e metodica presentazione pubblica che pareva la tournée di una rockstar, con altrettanto delirio di pubblico, le commissioni in realtà scarseggiarono, con delusione dell'artista, dal momento che non esisteva casa nobile che già non ne esponesse almeno una veduta, acquistata durante il Grand Tour: quel fervore iniziale aveva paradossalmente e anzitempo reso saturo il mercato inglese. La tela del Museo Lia è il perfetto risultato dell'equilibrato compromesso raggiunto tra le prospettive veneziane, che gli avevano dato rinomanza, e il paesaggio inglese, a lungo osservato. Composto certamente a seguito del soggiorno oltremarino, e quindi dopo il 1755, mostra sul fondo un edificio che pare replicare la King's College Chapel di Cambridge e una torre circolare in primo piano, della quale esiste un disegno già appartenuto al marchese di Lansdowne e oggi alla Morgan Library di New York. L'acquoso paesaggio è però quello della laguna veneziana, dove come in un'azzardata operazione chirurgica paiono innestati gli incongruenti edifici di un differente panorama, un capriccio dove il mondo è dissezionato e poi ricucito in un azzardo disarticolato eppure di omogenea quanto bilanciata resa: non fosse altro per quel cielo liquido e uniformante, appena rosato delle nubi vaporose che in lento movimento paiono prendere la loro leggera sostanza dall'umida Venezia e dall'incanto inesauribile delle gore del suo mare. **Andrea Marmorì**

# ANCE | LA SPEZIA

Società editrice:

**Ance La Spezia**

Via Don Minzoni, 2 - 19121 La Spezia

Tel. 0187.725206

E-mail: [ancelaspezia@confindustriasp.it](mailto:ancelaspezia@confindustriasp.it)

**[www.ance-laspezia.it](http://www.ance-laspezia.it)**

Direttore responsabile:

**Paolo Faconti**

Redazione e grafica:

**Autorivari studio associato**

Corso IV Novembre, 8 - 12100 Cuneo (CN)

Tel. 0171 601962 - [staff@autorivari.com](mailto:staff@autorivari.com)

Stampa tipografica:

**Tipolito Europa**

Via degli Artigiani, 17 - 12100 Cuneo (CN)

Tel. 0171 603633 - [info@tipolitoeuropa.com](mailto:info@tipolitoeuropa.com)

Registro Stampa:

**Tribunale della Spezia**

N. 6/2005 del 19 settembre 2005

Aut. Poste Italiane Spa:

**Spedizione in abbonamento postale**

Aut. LO-NO/02084/07.2021

Stampe in regime libero

Chiusura: 23 marzo 2022

## **Infrastruttura s. f.**

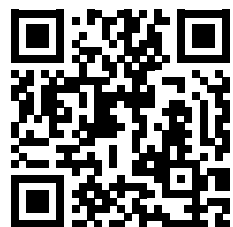
*[comp. di infra- e struttura]*

In genere (in contrapp. a sovrastruttura), struttura o complesso di elementi che costituiscono la base di sostegno o comunque la parte sottostante di altre strutture; anche in senso fig.: le i. di una società. Con sign. specifico, il complesso degli impianti e delle installazioni occorrenti all'espletamento dei servizi ferroviari, aeroportuali, ecc.; i. urbane, la rete dei servizi pubblici necessari allo sviluppo urbanistico. In senso più ampio, nel linguaggio econ., tutto quell'insieme di opere pubbliche, cui si dà anche il nome di capitale fisso sociale (per es., strade, acquedotti, fognature, opere igieniche e sanitarie), che costituiscono la base dello sviluppo economico-sociale di un paese e, per analogia, anche quelle attività che si traducono in formazione di capitale personale (per es., l'istruzione pubblica, soprattutto professionale, o la ricerca scientifica intesa come supporto per le innovazioni tecnologiche).

*[Fonte: Treccani]*

# SOMMARIO

<b>QUI ANCE</b> .....	<b>4</b>
Il valore aggiunto delle aziende locali allo sviluppo infrastrutturale	
<b>QUI REGIONE</b> .....	<b>6</b>
"Rammendare l'esistente" prima di fare nuove opere	
<b>QUI PROVINCIA</b> .....	<b>8</b>
Serve equilibrio tra mobilità, qualità della vita e ambiente	
<b>CANTIERI</b> .....	<b>10</b>
La mappa degli interventi su autostrade, strade, ferrovie	
<b>AUTOSTRADE</b> .....	<b>11</b>
I cantieri della Salt e i prossimi interventi	
<b>STRADE</b> .....	<b>14</b>
Il triplice cantiere dell'Anas per la nuova Aurelia SS1 e il piano d'azione della Regione sulla Liguria di Levante	
<b>FERROVIE</b> .....	<b>18</b>
La nuova vita della stazione Migliarina e il raddoppio della Pontremolese	
<b>FERRO E CIELO</b> .....	<b>20</b>
Dalle ferrovie all'idroscalo l'eterno intreccio spezzino tra modernità e paesaggio	



**SFOGLIA  
ONLINE**



**NON SOLO  
SU CARTA**

# IL VALORE AGGIUNTO DELLE AZIENDE LOCALI ALLO SVILUPPO INFRASTRUTTURALE



**ALBERTO BACIGALUPI**

Presidente Ance La Spezia

**LA NOSTRA AMBIZIONE È DI STIMOLARE UN CONFRONTO AL FINE DI PORRE AL CENTRO DEL DIBATTITO AMMINISTRATIVO POLITICO LA NECESSITÀ DI AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DELL'INTERO SISTEMA INFRASTRUTTURALE**

**I**nfrastrutture. È la parola chiave che abbiamo individuato per caratterizzare questo numero di "Aedificando" e che fa da guida alla lettura dei contenuti pubblicati nelle prossime pagine.

La richiesta di un'area è direttamente collegata alla qualità delle sue infrastrutture. Senza una adeguata rete viaria e autostradale, un idoneo collegamento ferroviario, una buona struttura ricettiva, etc. un luogo si impoverisce rispetto ad un altro con collegamenti e servizi migliori.

Esse rappresentano una necessità impellente della nostra provincia, un bisogno quasi primario per chi vive, lavora o semplicemente transita nella Liguria di Levante.

Perché è ormai sotto gli occhi di tutti che quella porzione di territorio che va dalla Spezia a Castelnuovo Magra è una grande e unica città diffusa, un'ampia area sulla quale negli anni si sono accavallati problemi di viabilità di diverso genere, che stratificandosi gli uni sugli altri hanno avuto ricadute condizionanti sia a livello economico che sociale e culturale. Proprio per queste ragioni abbiamo ritenuto che portare l'attenzione sul tema delle necessità infrastrutturali, potesse essere opportuno per stimolare un ragionamento sul triplice fronte.

La scelta degli interlocutori, tutti di primissimo livello, che abbiamo voluto coinvolgere in questo nostro ragionamento tematico, ovviamente non è stata casuale. Da una parte le istituzioni che hanno voce in capitolo sull'argomento (Regione Liguria e Provincia della Spezia), dall'altra le società pubbliche che operano sulle più importanti infrastrut-

ture viarie a livello nazionale (dall'Anas a Rete Ferroviaria Italiana), senza dimenticare le concessionarie autostradali (Salt Spa in primis).

Per fotografare il presente di un territorio e pianificarne il futuro a medio-lungo termine, serve un confronto a 360° con tutti gli addetti ai lavori. Pur riconoscendo l'importante ruolo svolto dalla Regione Liguria sul tema, ad esempio con l'intervento di messa in sicurezza della Strada Provinciale 31 detta della Ripa o con la realizzazione del ponte di Borghetto, con questo numero di "Aedificando", senza presunzione di parte né prevaricazione di ruoli, abbiamo offerto uno spazio fisico di dialogo sulle soluzioni da adottare per risolvere i problemi comuni che affliggono la viabilità della provincia della Spezia. L'ambizione della nostra associazione è di stimolare un confronto che coinvolga a cascata la Provincia e tutte le amministrazioni comunali al fine di porre al centro del dibattito amministrativo politico proprio la necessità di ammodernamento e potenziamento del sistema infrastrutturale spezzino. Scorrendo i contributi che si succedono in questo numero della rivista, leggendo l'elenco degli interventi in corso o comunque programmati per migliorare la viabilità del territorio, si possono trovare molti temi condivisi. Una chiave di lettura che li accomuna tutti, è la percezione che le infrastrutture viarie possono veramente fare da volano per lo sviluppo della provincia della Spezia, una porzione di Liguria pesantemente condizionata da una morfologia che non facilita i collegamenti, dove costruire ponti o

strade che uniscono tra loro località diverse e distanti rappresenta un modo per valorizzare una terra con importanti investimenti infrastrutturali, per consolidare quella ripresa economica in atto collegata in particolare al distretto della nautica da diporto con il Miglio Blu, alla logistica con il porto commerciale e al turismo.

I lavori di completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, ad esempio, sono molto più dell'ultimazione di un'opera attesa da tempo. Il doppio binario che dalla Spezia presto arriverà fino a Parma, è l'apertura della nostra provincia alla pianura Padana ed ha un significato non solo economico ma anche culturale, in quanto ci auguriamo possa fornire ai nostri studenti la possibilità di muoversi facilmente verso un'area che rappresenta uno sbocco alternativo e qualificante per la prosecuzione degli studi universitari.

I tanti progetti che interessano i diversi Comuni dell'entroterra che si affacciano sulla Val di Vara, dalla bretella nei pressi di Vezzano al ponte di Ceparana, per non dire delle rampe provvisorie di accesso all'autostrada in quel di Bolano, dove il Vara confluisce nel Magra, rappresentano un'opportunità unica per togliere dall'isolamento un'area che negli anni ha visto la sua popolazione diminuire drasticamente e a cui abbiamo il dovere di dare una chance per risollevarsi.

La nostra ambizione, infatti, non deve solo essere quella di far crescere il numero degli abitanti nella città capoluogo o nei centri già più densamente abitati, ma di risollevare dallo spopolamento tutti quei centri rimasti per troppo tempo ai margini dello sviluppo, in quanto la crescita economica di un territorio si misura anche con la sua capacità di distribuirne i benefici su tutta la popolazione. La ricerca del giusto equilibrio tra la realizzazione di nuove infrastrutture e l'ammodernamento di quelle esistenti, ci trova perfet-


tamente allineati sia a livello di principio che pratico. Ci sono molte opere datate che con un lavoro di manutenzione o riqualificazione possono continuare a svolgere bene oggi il ruolo che hanno svolto quando sono state pensate e realizzate. Come d'altra parte in taluni casi è evidente come la soluzione dei problemi di collegamento viario si trovi solo nella realizzazione di nuovi interventi.

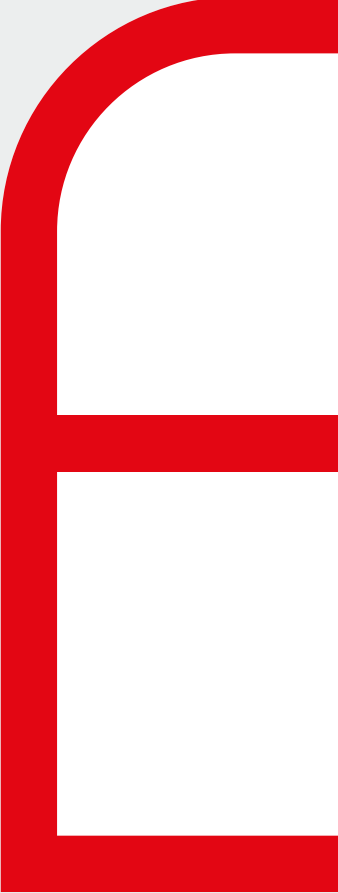
In entrambi i casi si tratta di progetti che possono avere delle ricadute economiche significative sul territorio e alla realizzazione dei quali l'imprenditoria locale può dare un contributo che le aziende che arrivano da altrove non riusciranno mai a fornire.

L'imprenditore che vive nel territorio vive il territorio e vede nelle nuove opere non solo una funzione economica o pratica, ma anche sociale, in quanto rappresentano l'occasione per creare nuova occupazione e generare un benessere diffuso.

In ultimo vorrei sottolineare le recenti iniziative messe in atto dal Comune della Spezia relativamente alla gestione degli appalti pubblici, che vanno già nella direzione della valorizzazione delle imprese del territorio.

È sotto gli occhi di tutti, infatti, il valore aggiunto che arriva dalle aziende locali, che in questo contesto storico aumenta di considerazione, che sempre più lega il finanziamento delle opere di interesse collettivo ai reali tempi di consegna, così come previsto in tutte le opere pubbliche che verranno finanziate nell'ambito del PNRR che, come sappiamo tutti, devono essere necessariamente finite e contabilizzate entro il prossimo 31 dicembre.

Valore della territorialità riconosciuto anche dalla Regione Liguria con l'avviso pubblicato lo scorso 16 marzo relativo alla costituzione di un elenco di imprese che si candidano alla realizzazione di interventi di edilizia sanitari finanziati con il PNRR. 



**L'IMPRENDITORE CHE VIVE NEL TERRITORIO VIVE IL TERRITORIO E VEDE NELLE NUOVE OPERE NON SOLO UNA FUNZIONE ECONOMICA O PRATICA, MA ANCHE SOCIALE, IN QUANTO RAPPRESENTANO L'OCCASIONE PER CREARE NUOVA OCCUPAZIONE E GENERARE UN BENESSERE DIFFUSO**

# “RAMMENDARE” L’ESISTENTE PRIMA DI FARE NUOVE OPERE



**GIACOMO RAUL GIAMPEDRONE**

Assessore Regionale alle Infrastrutture

SE NON CI SI SFORZA DI FARE DA REGIA TRA TUTTI GLI INTERLOCUTORI SI RISCHIA DI NON CONCLUDERE NULLA. DOBBIAMO DIMOSTRARE DI AVERE LA STESSA CAPACITÀ DI REAZIONE DIMOSTRATA IN UNA SITUAZIONE EMERGENZIALE, ANCHE NELLA QUOTIDIANITÀ E NELLA PIANIFICAZIONE A MEDIO E LUNGO TERMINE. IL CROLLO DEL MORANDI HA CAMBIATO LE CARTE IN TAVOLA E OGGI LE COSE NON SONO PIÙ COME PRIMA

“**I**l senatore a vita Renzo Piano, l’architetto che ha disegnato il nuovo Ponte San Giorgio a Genova, ha detto che l’Italia ha bisogno di una grande opera di rammendo dal punto di vista infrastrutturale. Noi da un lato siamo intervenuti almeno per un 60-70% sull’esistente e per un 30-40% realizzando interventi nuovi laddove i rammendi non bastavano a togliere le infrastrutture da criticità oggettivamente insostenibili, perché pensate negli anni ‘60 e oggi inadeguate. Per dirla con il termine preso in prestito dalla sartoria usato da Piano, dobbiamo prima rammendare le infrastrutture esistenti, mettendole in sicurezza e rendendole funzionali alle esigenze attuali, che quasi mai corrispondono a quelle dell’epoca in cui sono state realizzate, dopodiché possiamo cominciare a ragionare sul nuovo”.

**Giacomo Raul Giampedrone**, classe 1981, originario di Sarzana, è al suo secondo mandato da assessore regionale alle Infrastrutture,

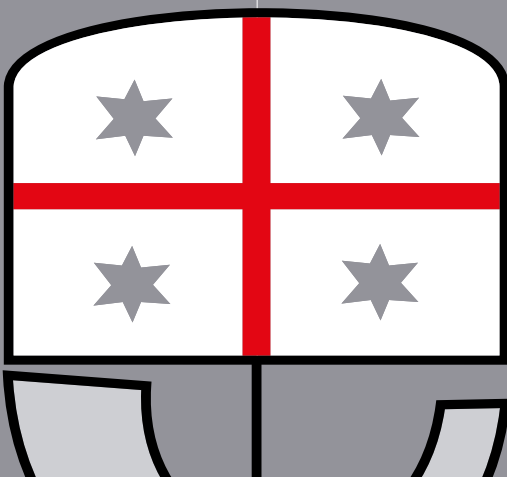
ma prima di entrare nella Giunta Toti è stato sindaco di Ameglia in Val di Magra e consigliere provinciale della Spezia. Oggi si trova nella cabina di regia regionale

sulle infrastrutture della Liguria, una posizione privilegiata e delicata allo stesso tempo, in quanto da una parte non è facile dialogare allo stesso tavolo con concessionarie autostradali, Anas e Rete Ferroviaria Italiana, dall’altra è difficile fare una sintesi delle voci che arrivano dai territori, siano essi i sindaci dei piccoli Comuni dell’entroterra o i rappresentanti di associazioni di categoria come Ance e Confindustria.

“In Italia storicamente è sempre stato difficile realizzare infrastrutture, oggi se non ci si sforza di fare da regia tra tutti gli interlocutori si rischia di non concludere nulla. L’epoca di fermento di opere infrastrutturali che stiamo vivendo, in Liguria in particolare, è figlia della tragedia del Ponte Morandi, una sciagura senza giustificazioni che però ha evidenziato la capacità del nostro Paese di saper gestire e rispondere alle emergenze. Ora dobbiamo fare il passaggio successivo, ovvero dimostrare di avere la stessa capacità di reazione dimostrata in una situazione emergenziale, anche nella quotidianità e nella pianificazione a medio e lungo termine. Il crollo del Morandi ha cambiato le carte in tavola e oggi le cose non sono più come prima”.

## **A che cosa si riferisce?**

“Uno dei temi cardini che sta cambiando è quello delle concessioni autostradali. Oggi le società non hanno più piani di investimenti bilaterali concordati tra concessionarie e ministeri, ma devono



*ragionare anche loro per obiettivi, con una programmazione certa e dimostrando di saper dialogare con il territorio. La Liguria per via della sua conformazione fisica è la regione con più gallerie e viadotti di Italia, ebbene oggi c'è un tavolo settimanale con ministero e concessionarie in cui si parla di sviluppo infrastrutturale e obiettivi raggiungibili, una cosa inimmaginabile fino a tre anni fa".*

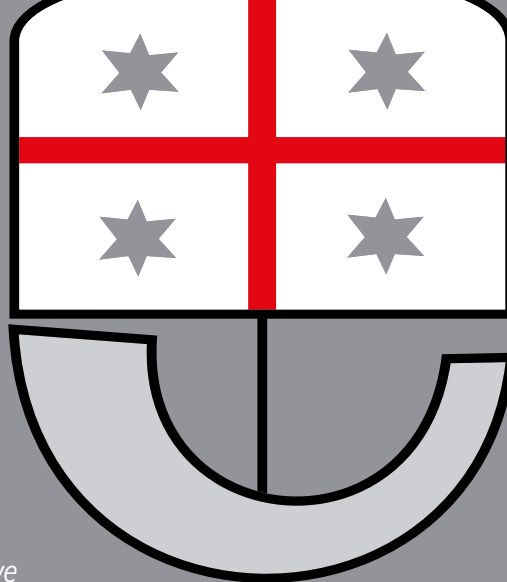
**Ci faccia qualche esempio...**

*"La decisione di fare le rampe provvisorie di accesso all'autostrada sull'A12 e sulla A15 dopo il crollo del ponte di Albiano Magra durante il lockdown, ad esempio, è nata da una precisa richiesta arrivata dei sindaci del territorio e oggi renderle definitive è diventata una priorità strategica per tutti. Per me è un'opera quasi più importante di tutte le altre, se lavoriamo bene insieme a ministero e nuova concessionaria, penso che potrà diventare presto una realtà. L'operazione infatti rientra nel cosiddetto Allegato L, un pacchetto di cui abbiamo in ballo proprio in questi mesi l'approvazione che comprende una serie di adduzioni autostradali da realizzarsi in un raggio di 6 km di distanza dai caselli. Tra gli interventi previsti c'è anche un tratto della Variante Aurelia dall'uscita del casello di Sarzana in direzione Toscana, il cui raddoppio era già stato oggetto di una progettazione esecutiva da parte della concessionaria 15 anni fa ma che non è mai stato realizzato. Con il rinnovo delle concessioni poi sarà più chiaro a tutti quando, quanti e quali investimenti verranno messi in campo in autostrada e nei suoi paraggi. In Liguria oggi abbiamo carenze autostradali croniche e un piano di adeguamenti infrastrutturali autostradali che non ha nessun'altra regione in Italia".*

**L'azione di coordinamento e regia che**

**sta svolgendo la Regione sul territorio non ha solo le concessionarie autostradali come interlocutori, ma anche Anas e Rete Ferroviaria Italiana...**

*"Sì certo, il nostro deve essere un dialogo a 360°. Rfi, Comune della Spezia e Regione Liguria hanno concordato un piano di riqualificazione della Migliarina, stazione storica del capoluogo, con l'obiettivo di farla diventare l'hub turistico di riferimento per il traffico pendolare da e verso le Cinque Terre. Così facendo anche l'area intorno alla stazione ne trarrà beneficio sviluppando un indotto di servizi a misura di turisti. Con Anas invece stiamo ragionando per far diventare la Strada Provinciale 31 della Ripa Strada Statale. Oggi sono stati portati a termine tre lotti di interventi e la strada è tornata ad essere sicura e godibile. Se diventasse Statale diventerebbe la naturale prosecuzione della Statale del Buonviaggio e l'operazione potrebbe avere un senso. Anas ha già dato parere positivo. È una strada che avrà una manutenzione straordinaria molto impegnativa, ma la Provincia non è in grado di farvi fronte. Non serve dare agli enti competenze e responsabilità se poi non hanno gambe, capacità e risorse economiche. Nel mio primo mandato ho tolto 300 km di strade alle Province e le ho ridate allo Stato. Questo ritorno della presenza e dell'impegno dello Stato in alcuni contesti è un elemento significativo e molto positivo".* **Fabrizio Pepino**



# SERVE EQUILIBRIO TRA MOBILITÀ, QUALITÀ DELLA VITA E AMBIENTE

“Il Levante ligure è chiamato a ricercare un nuovo equilibrio tra esigenze di mobilità, qualità della vita e sostenibilità ambientale per un territorio più a misura d'uomo, che non isoli e non lasci indietro nessuno”. Questa è la visione di futuro che, interpellato sullo specifico tema delle infrastrutture, restituisce Pierluigi Peracchini, presidente della Provincia della Spezia e primo cittadino del Comune capoluogo. Una disamina, la sua, condotta sui più strategici collegamenti del territorio per rimarcare la centralità di avere o completare opere fondamentali per lo sviluppo e la vivibilità di tutto il territorio provinciale.

“Le infrastrutture che servono e sono in parte programmate sono tante e importanti, partendo dal capoluogo, da intendere sempre più come un hub capace di coniugare tanti aspetti - spiega -. Qui sono in programma interventi

per sviluppare e migliorare l'accoglienza del turismo crocieristico, con la realizzazione della stazione marittima fronte a mare, insieme a opere utili per la mobilità come il raddoppio dei parcheggi di interscambio, il nuovo binario dedicato a chi è diretto alle Cinque Terre partendo da stazione Migliarina e i relativi collegamenti. È stato inoltre affidato l'incarico per lo studio di fattibilità del tunnel su Viale Italia che toglierebbe auto dal centro”.

Che negli anni a venire la città sarà interessata da interventi profondi che potenzieranno, soprattutto, il suo scalo portuale lo abbiamo scritto negli scorsi numeri di Aedificando. “Serviranno però infrastrutture viarie capaci, da un lato, di far transitare 900 mila turisti che sbarcheranno sul terminal crociere, dall'altro di movimentare gli ipotizzati 2 milioni di containers all'anno che potrebbero arrivare dopo il

potenziamento dello scalo merci - prosegue -. Sono interventi molto importanti che cambieranno l'attività portuale, portando con sé problemi anche nuovi. Andrà trovato il giusto equilibrio, immaginando ad esempio un potenziamento ulteriore del trasporto di questi containers via ferrovia e quindi un modello di shuttle continuo che colleghi il porto al retro-porto”.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, l'intervento più strategico per il territorio resta comunque il completamento del raddoppio della Pontremolese: “In caso anche solo di un piccolo incidente sulla Firenze-Bologna il Paese sarebbe spaccato in due - continua -. Avere un'alternativa che parte dal Tirreno ed arriva fino al Brennero è fondamentale per rendere competitivo il nostro porto commerciale, perché ci permette di arrivare in poche ore in Baviera, al centro dell'Europa, e per sfruttare una



**PIERLUIGI PERACCHINI**

*Presidente della Provincia della Spezia*

**LA NOSTRA PROVINCIA HA BISOGNO DI RIVEDERE LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI, AVENDO PERÒ IL CORAGGIO DI PROPORRE UNA VISIONE PROVINCIALE, COSA CHE MI PARE NON CI SIA IN QUESTO MOMENTO E SU CUI OCCORRE RAGIONARE SERIAMENTE**




grande opportunità dal punto di vista turistico: poter offrire ai visitatori Pisa, la Versilia, le Cinque Terre e Parma, in meno di un'ora sarebbe davvero importante. Indipendentemente dal costo dell'investimento è fondamentale realizzare quest'opera al più presto. Anzi è un peccato non averla già oggi".

Il treno, inoltre, potrebbe essere utilizzato anche come soluzione per superare il rischio di spopolamento delle aree interne della provincia, come la Val di Vara, ad esempio, studiando un collegamento per togliere dall'isolamento una vallata in cui l'età media dei suoi abitanti supera gli 80 anni. Sul fronte delle infrastrutture stradali la Provincia di La Spezia è impegnata a ristrutturare grandi punti che hanno criticità notevoli. "L'impegno prioritario della Provincia è quello di demolire e rifare i ponti più importanti - afferma -. Una infrastruttura fondamentale di cui abbiamo già assegnato i lavori è la bretella di collegamento tra Ceparana e Santo Stefano di Magra per decongestionare il traffico locale che attualmente soffre in maniera importante. Poi c'è il tema delle grandi infrastrutture, con tutte le opere legate alla variante Aurelia di competenza Anas,

e quello di collegamenti importanti come la strada per Porto Venere, dove si creano ingorghi infiniti nel fine settimana perché l'infrastruttura è rimasta quella di una volta. C'è l'idea di un bypass a monte, ma è molto difficile da realizzare, così come nella zona di Romito Magra, iper congestionata e teatro di numerosi incidenti". Parlando di strade è inevitabile un riferimento al tema parcheggi su cui Peracchini ha le idee chiare: "È vero che con il Covid sono cambiate le abitudini e molte persone hanno ripreso ad utilizzare mezzi propri per spostarsi, ma se ci fosse un servizio pubblico efficiente, pochissimi avrebbero la necessità di utilizzare l'auto o la moto. Negli anni non è stata fatta la scelta di supportare il trasporto pubblico locale, che anzi è stato tagliato. Avessimo più risorse faremmo sì qualche parcheggio in più, ma soprattutto migliorremmo il servizio pubblico locale".

Questo per recuperare anche un rapporto più sostenibile con l'ambiente che è stato decisamente trascurato in passato, come quando si è deciso di cancellare gli stabilimenti balneari della Spezia per realizzare un porto dentro la città. "Oggi va trovato un equilibrio che garantisca da un lato

il lavoro e l'occupazione, dall'altra una convivenza dignitosa a sostenibile dello scalo con il contesto e con la cittadinanza - sostiene -. Quanto progettato finora non ha tenuto nella giusta considerazione il paesaggio e così la massificazione ha portato alla distruzione di alcune bellezze del territorio. Negli anni, inoltre, la maggior parte degli investimenti si è concentrata sulle grandi città, così oggi abitare lontano dal capoluogo di provincia è diventato quasi eroico". L'appello finale è sostanzialmente quello di ascoltare le esigenze del territorio prima di pianificare gli investimenti. Cosa che oggi accade molto di rado essendo quasi tutto deciso a Bruxelles. "Anche il PNNR non è stato costruito a partire dai bisogni dei Comuni - conclude -. Ogni territorio ha però una storia diversa in virtù della quale compie scelte differenti e non porta benefici diffusi la volontà di uniformare situazioni diseguali tra loro. La nostra provincia ha bisogno di rivedere le infrastrutture esistenti, avendo però il coraggio di proporre una visione provinciale, cosa che mi pare non ci sia in questo momento e su cui occorre ragionare seriamente".  **Paolo Ragazzo**





**1** Potenziamento interconnessione A12-A15

**2** Svincoli Sestri Levante (A12) e Deiva Marina (SS1)

**3** Variante Aurelia (SS1)

**4** Ciclovia Tirrenica, Ponte di Ceparana, SP 31 della Ripa

**5** Rilancio Stazione Migliarina

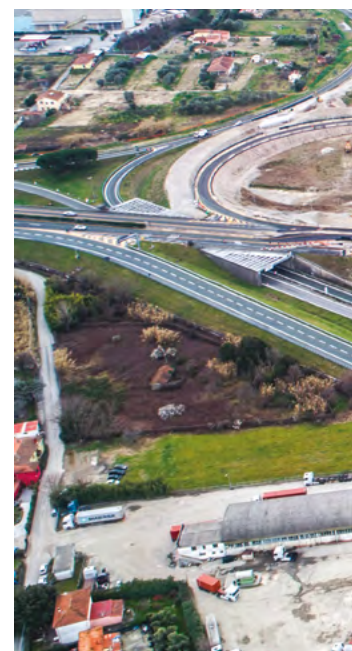
**6** Completamento raddoppio linea Pontremolese

# INFRASTRUTTURE

## LA MAPPA DEGLI INTERVENTI SU AUTOSTRADE, STRADE, FERROVIE

*Lavoro di squadra tra Anas, Salt, Rfi e Provincia della Spezia sotto la cabina di regia della Regione Liguria*

**L**a nuova stagione di interventi infrastrutturali varata sotto la cabina di regia della Regione Liguria sul territorio della provincia della Spezia, vede coinvolti i principali interlocutori in materia (Provincia, Anas, Rfi, Salt) e nasce all'insegna del buonsenso, parola spesso abusata nei discorsi ma un po' meno nei fatti. "Rammendo" ed equilibrio, le due parole d'ordine che l'assessore regionale Giampiedrone e il presidente della Provincia Peracchini hanno fatto loro nelle interviste pubblicate nelle pagine precedenti, sono infatti due concetti ispirati alla ragionevolezza, in quanto sia l'idea di sistemare il vecchio prima di mettere mano al nuovo che quella di mediare tra le esigenze della mobilità, dell'ambiente e della qualità di vita dei cittadini, si possono considerare ampiamente condivisibili. Nelle prossime pagine presentiamo un ampio e dettagliato report dei principali interventi in corso o in programma, di cui la mappa in alto rappresenta una sintesi e una visione d'insieme. 🏠



# 1 AUTOSTRADE I CANTIERI DELLA SALT

**P**er qualsiasi sistema produttivo la dotazione di infrastrutture rappresenta un punto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, commerciale, sociale e turistico. Le infrastrutture sono in grado di agevolare l'attività delle aziende e allo stesso tempo costituire uno stimolo per l'insediamento di nuove attività produttive. Insomma, portano progresso. A 360°. Di contro, i territori che ne sono privi, o hanno una rete scarsamente sviluppata, risultano meno evoluti. Aprire una nuova strada, costruire una via di comunicazione nuova o renderne più efficiente una già esistente, significa lavorare per la crescita. Di ciò ne è convinto anche Daniele Buselli, direttore tecnico della Salt Spa, la Società autostradale che gestisce in regime di concessione le tratte autostradali A12 da Livorno a Sestri Levante, A11 da Viareggio a Lucca, A15 da Fòrnola alla Spezia e A15 dalla Spezia fino all'interconnessione di Parma con l'autostrada A1. Il tracciato si sviluppa lungo i due tronchi Ligure Toscano e Autocisa, attraversando i territori di tre regioni, Liguria, Toscana ed Emilia Romagna. Tratte autostradali che devono fare i conti, più di altre, con un territorio "morfologicamente sfortunato" per usare parole dello stesso Buselli. "È così - chiosa il 45enne ingegnere -. Il Levante ligure, e con esso le strade



*Sopra e a sinistra, il progetto esecutivo e una foto aerea del più grande intervento che Salt Spa sta portando avanti, il potenziamento dell'intrerconnessione tra A12 e A15 sul tronco ligure-toscano [Foto: Salt Spa]*



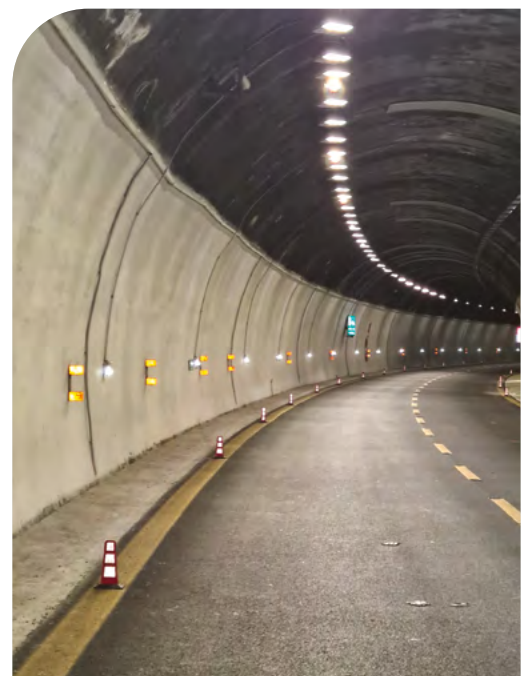
*Sopra, i lavori di ammodernamento delle barriere di sicurezza (guard rail) lungo la tratta La Spezia - Sestri Levante. Sotto, gli interventi di messa in sicurezza di 13 gallerie che rientrano nella Rete Ten (la rete stradale transeuropea dei trasporti)  
[Foto: Salt Spa]*

che lo attraversano, è insediato tra mare e monti, che ne impediscono uno sviluppo esteso. Non solo: c'è una ferrovia di oltre 100 anni che, per poter essere potenziata al fine di migliorare la transitabilità del territorio, dovrebbe essere delocalizzata. Non è semplice". Ecco, dunque, che l'unica via di comunicazione importante resta la rete autostradale, che quando interessata da lavori, scatena spesso lamentele. "Noi dobbiamo sempre mantenere in esercizio l'infrastruttura garantendo comunque la possibilità di percorrenza in tempi normali. Questo ci impegna moltissimo. Il problema è l'assenza di alternative - prosegue Buselli -. La strada del Passo del Bracco, che collega la zona di Brugnato con Sestri Levante, la vecchia Aurelia per intenderci, è in ordine e mantenuta in maniera impeccabile, ma le geometrie del percorso sono quelle che sono e quando si incontrano due mezzi pesanti c'è il rischio incastro. Un confronto? Andare da Genova a La Spezia in autostrada si impiega un'ora e mezza, per compiere lo stesso tragitto percorrendo questa strada, ce ne vogliono tre". Lunga vita all'autostra-

da quindi, ma quali sono i progetti portati avanti da Salt per il miglioramento delle tratte in concessione?

### **Il "nodo" (da sciogliere) di La Spezia**

È conosciuto come il "nodo" per chi da Nord scende verso Liguria e Toscana. Un vero e proprio imbuto sempre a rischio code. È qui che Salt sta realizzando il suo più grande intervento, per rendere più fluida l'interconnessione tra A12 e autostrada della Cisa. "I lavori sono in corso da un anno - spiega Buselli -: stiamo realizzando un potenziamento di questa interconnessione andando a realizzare nuove rampe di svincolo per garantire una percorrenza più fluida agli utenti che vi transitano. In particolare lavoriamo per raddoppiare le corsie di svincolo per le percorrenze da Parma verso Livorno, mettendo mano ad una criticità di traffico dovuta al fatto che in origine l'autostrada era stata realizzata convogliando in un'unica corsia il flusso lungo la direttrice. A fine lavori ce ne saranno due. Prevediamo di ultimare il tutto per la primavera 2024 per un progetto che metterà fine alle lunghe code che si formano frequentemente nei fine settimana di primavera-estate quando imponenti quan-



tità di autovetture, provenienti soprattutto da Milano e Parma, si spostano in direzione delle coste della Toscana”.

### **Tredici gallerie più sicure**

Ai lavori sul “nodo”, sulla tratta di competenza da La Spezia a Sestri Levante, Salt ha portato avanti anche lavori di messa in sicurezza di 13 gallerie che rientrano in rete Ten (la rete stradale transeuropea dei trasporti): “Essendo lunghe più di 500 metri sono state oggetto di interventi di adeguamento sulla sicurezza, diretta applicazione su scala nazionale di una direttiva europea (decreto Lgs 264/2006, ndr). Gli interventi hanno riguardato il rispetto della normativa anti incendio: tutte sono state dotate di particolari telecamere, sistemi di rilevazioni incendi all'avanguardia e abbiamo realizzato anche dei bypass di collegamento tra i due fornici così da permettere una rapida evacuazione, in caso di incendio, tramite il fornice non interessato da evento. Queste sono opere molto complicate perché di fatto si tratta di realizzare delle piccole gallerie trasversali ai tunnel d'esercizio”.


### **Ammodernamento guard rail**

Rientra nei progetti di Salt per migliorare la rete autostradale del Levante ligure anche la campagna di ammodernamento delle barriere di sicurezza (guard rail) lungo la tratta La Spezia - Sestri Levante. “Sono aperti tre importanti cantieri dove stiamo sostituendo vecchie protezioni con dispositivi di nuova generazione, che garantiscono un migliore livello di contenimento in caso di svio dei veicoli, con maggior capacità di assorbimento dell'urto. Stiamo cercando di sfruttare a pieno questo periodo invernale proprio perché sappiamo che con l'arrivo della bella stagione il traffico, sui nostri tratti, aumenterà sempre di più e noi saremo costretti a ridurre l'attività dei cantieri”.

 **Gilberto Manfrin**

## **2 AUTOSTRADE I PROSSIMI INTERVENTI**

**S**ono due gli interventi a cui si sta lavorando per migliorare le infrastrutture autostradali e quelle ad esse connesse della provincia della Spezia. Il primo riguarda l'ammodernamento e la sistemazione della viabilità di adduzione allo svincolo di Sestri Levante sull'Autostrada A12. L'intervento consiste nella sistemazione e nella rifunzionalizzazione dell'asta di adduzione al casello autostradale di Sestri Levante al fine di ottimizzare, decongestionare e favorire l'accesso al casello sia per i mezzi leggeri che per i mezzi pesanti provenienti dalle aree industriali di Riva Trigoso, nonché migliorare la vita dei cittadini che risiedono nell'immediatezza dello svincolo cittadino. Si tratta di un'opera da un milione di euro circa di cui è già stato fatto il piano di pre-fattibilità e relativamente alla quale Regione Liguria ha richiesto la progettazione dell'opera nell'ambito del Piano industriale della futura concessionaria 2020/2023.

Un secondo intervento riguarda il potenziamento e la messa in sicurezza della strada di adduzione dallo svincolo di Deiva Marina all'innesto con la Strada Statale 1 Aurelia. L'attuale collegamento, infatti, presenta alcune anomalie plano altimetriche che non permettono la circolazione in sicurezza. Sono stati pertanto proposti una rivisitazione e un potenziamento dell'asta di adduzione al casello, anche e soprattutto in considerazione del fatto che tale infrastruttura rappresenta l'unica via che collega i Comuni di Bonassola, Moneglia, Framura, Deiva Marina, Carro e Carrodano con la rete autostradale sia per l'ordinario flusso veicolare che per quello turistico. Inoltre anche in caso d'emergenza in autostrada i veicoli vengo dirottati su questa direttrice al fine di procedere su itinerari alternativi. In questo caso si tratta di un'opera il cui costo si aggira intorno ai 4 milioni, di cui è già stato fatto lo studio di pre-fattibilità, e per la quale Regione Liguria ha richiesto sia la progettazione che la realizzazione dell'opera nell'ambito del Piano industriale della futura concessionaria 2022/2025. 

**DALLO SVINCOLO DI SESTRI LEVANTE SULLA A12,  
ALLA STRADA DI ADDUZIONE DALLO SVINCOLO DI  
DEIVA MARINA ALL'INNESTO CON L'AURELIA SS1**



## **3 STRADE** **IL TRIPLICE CANTIERE** **DELL'ANAS PER LA** **NUOVA AURELIA SS1**

*Dal miglioramento della viabilità di accesso all'hub portuale all'interconnessione con i caselli della A12*

**L**avori di realizzazione di tre stralci funzionali sulla "Nuova Aurelia" che sta conducendo l'Anas, sono un'importante parte del progetto della viabilità di accesso all'hub portuale della Spezia in cui la Strada Statale 1 è asse portante del sistema stradale dell'area, in un contesto territoriale interessato dalla necessità di dover adeguare l'intero Sistema dei Trasporti della Liguria. L'opera, complessivamente di circa 10 chilometri, è stata divisa, come detto, in

tre lotti. I primi due, che si sviluppano da San Benedetto fino alla zona del Felettino dove è previsto l'ampliamento dell'ospedale, sono terminati ed aperti al traffico. Il terzo, invece, completa la tratta urbana della variante, conferendole completezza funzionale attraverso il collegamento della stessa con il raccordo autostradale e con la nuova penetrazione al porto commerciale. Ma vediamo i dettagli.

### **Da via del Forno al Buonviaggio**

Ha una lunghezza di 1.800 metri, oltre le rampe dei due svincoli. Ha origine dall'imbocco della galleria Castelletti del precedente Lotto II, che si innesta sullo svincolo "Via del Forno" e, dopo aver sovrappassato la valle del Torrente Dorgia con il viadotto "Via del Forno" (120 metri), aggira il borgo di Felettino e prosegue con la galleria naturale "Pellizzarda" (927,54 metri) sino allo svincolo "Buonviaggio", per

**I LAVORI SONO SUDDIVISI IN TRE STRALCI FUNZIONALI E MIRANO A MIGLIORARE ALCUNI SVINCOLI**

poi svilupparsi in parte lungo il viadotto "Buonviaggio" (250 metri), per terminare in corrispondenza del portale d'attacco della galleria naturale "Felettino I" (al km. 1+800), che fa parte del successivo stralcio B. Lo stralcio A risulta funzionale con l'esecuzione degli svincoli di Via Del Forno e di Buonviaggio che riallacciano la variante alla viabilità esistente. Si tratta, come gli altri due, di una strada extraurbana secondaria di categoria C1. L'importo lordo dell'investimento è stimato in 57,24 milioni di euro.

**Dal Buonviaggio a San Venerio**

È lungo 1.035 metri, oltre le rampe dei due svincoli. Il tracciato dell'asse principale ha origine all'imbocco della galleria Felettino I che si sviluppa per una lunghezza di 777,28 metri immediatamente dopo la quale si innesta il Viadotto S. Venerio I. Lo completano le due rampe R e T dello svincolo San Venerio. A valle dello studio dei fenomeni di instabilità del versante sottostante l'abitato di Carozzo (che nel precedente appalto ne determinarono l'interruzione dei lavori) sono stati individuati e progettati gli interventi di consolidamento del versante in frana. Consistono nella realizzazione di drenaggi a gravità in corrispondenza del piede del versante e del suo coronamento e in una batteria di pozzi drenanti nella zona centrale del versante. L'importo dell'investimento è stimato in 51,4 milioni di euro.

**Da San Venerio al Melara**

Ha una lunghezza complessiva in asse di 1.280 metri con sezione stradale categoria C1 di "strada extraurbana secondaria" per un investimento complessivo di 77,9 milioni di euro. Il tracciato dell'asse principale ha origine presso lo svincolo di San Venerio (escluso e che collega il quartiere della



Sopra, a fianco e nella pagina precedente, alcune immagini dei lavori che l'Anas sta conducendo per completare i tre stralci funzionali della Variante Aurelia SS1 [Foto: Autorivari]

Pieve con la variante Aurelia) e termina con lo svincolo di Melara (incluso). Lo stralcio ricomprende, come opere d'arte maggiori, il viadotto "San Venerio II" (114 metri), la galleria artificiale "Felettino II" (191,30 metri), la galleria naturale "Felettino III" (245 metri), la galleria naturale "Fornaci I" (447,34 metri), i viadotti rampe "N, P, S, W" dello svincolo Melara (rispettivamente di 407,97, 255,55, 351,78 e 131,02 metri), la galleria artificiale "Fornaci II" (197,39 metri) la galleria naturale "Fornaci III" (82 metri) e la galleria naturale "Fornaci IV" (156,83 metri). Ed è proprio quest'ultimo svincolo a raccordare la Variante Aurelia con l'esistente bretella autostradale La Spezia - Santo Stefano Magra. **Fabio Rubero**

# 4 STRADE

## IL PIANO D'AZIONE DELLA REGIONE SULLA LIGURIA DI LEVANTE

*Dalla pista ciclabile che collega Marinella a Sarzana, al ponte di Ceparana che toglie dall'isolamento Bolano, alla messa in sicurezza della Strada Provinciale 31 della Ripa*



*Uno dei due paramassi che sono stati costruiti per mettere in sicurezza dal dissesto idrogeologico la Strada Provinciale 31 della Ripa  
[Foto: Autorivari]*

**G**arantire ai propri abitanti le migliori condizioni in termini di viabilità e sicurezza è senza dubbio una delle priorità per qualunque amministrazione pubblica e, sotto questo punto di vista, il nostro territorio non fa eccezione. Sono infatti molti e di diverso tipo gli interventi tesi a migliorare le infrastrutture stradali ai quali Regione Liguria e Provincia della Spezia hanno lavorato e continuano a lavorare. Vediamone i dettagli.

### CICLOVIA TIRRENICA

Qui si lavora al tratto lungo 14,245 km che va da Marinella di Sarzana (confine Toscana) a Sarzana Centro attraversando i Comuni di Sarzana, Castelnuovo Magra e Luni. A cui si aggiunge un tratto nel comune di Fosdinovo (provincia di Massa) intercluso tra i Comuni di Sarzana e Castelnuovo Magra di 2,226 km. Il lotto prioritario inerente la nostra provincia ha origine in centro Sarzana (via Agostino Paci) e termina sul ponte sul torrente Parmigliola (confine regionale con la Toscana) dove inizia il lotto prioritario della Regione Toscana che raggiunge il Porto di Viareggio per complessivi 45,439 km di ciclovia Tirrenica ininterrotta. Di questa importante opera è attualmente in corso la redazione della progettazione definitiva (per appalto integrato). L'iter approvativo ed espropriativo dovrebbe essere avviato entro il prossimo mese di agosto per poter dare poi inizio alle procedure di appalto della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere a gennaio 2023. L'apertura dei cantieri dovrà avvenire entro luglio 2023 per poter ultimare e collaudare le opere entro giugno 2026.

### SONO "IN BALLO" ANCHE MOLTI ALTRI INTERVENTI FINANZIATI CON FONDI REGIONALI, PER UN VALORE GLOBALE DI CIRCA 23,8 MILIONI DI EURO

#### PONTE DI CEPARANA (I LOTTO)

Un'opera consentirà di collegare la piana di Ceparana (Comune di Bolano) con l'area produttiva di Santo Stefano Magra, dotata di adeguati collegamenti viari ed in particolare



di una efficiente connessione al sistema autostrade (A15 e A12). Il nuovo ponte consentirà inoltre di drenare e contenere il traffico proveniente dalla Val di Vara e dalle zone limitrofe fino allo svincolo di Santo Stefano Magra per poi, attraverso la bretella autostradale, instradarlo nell'area metropolitana della città di La Spezia in alternativa all'attuale viabilità che si sviluppa tutta lungo la Strada Provinciale SP 31 "della Ripa". Un'opera da oltre 15 milioni il cui appalto è stato assegnato dalla Provincia di La Spezia lo scorso dicembre ad un'azienda che ne sta attualmente redigendo la progettazione esecutiva.

## **IL PONTE DI CEPARANA CONTRIBUIRÀ IN MANIERA IMPORTANTE A RISOLVERE L'ISOLAMENTO DI ALCUNI COMUNI DELL'ENTROTERRA**

### **PONTE DI CEPARANA (II LOTTO)**

Riguarda la viabilità di connessione con quella esistente nel Comune di Santo Stefano Magra con l'obiettivo di sgravare i flussi di traffico che già oggi congestionano l'unica arteria, la SS62 "della Cisa", che "taglia" il centro della cittadina. In particolare, il progetto prevede la realizzazione di una viabilità alternativa che permetterà di far defluire il traffico proveniente dal nuovo ponte sulla sponda sinistra del fiume Vara, lungo il canale infrastrutturale della autostrada A15/A12, fino all'innesto con la viabilità in prossimità dell'area MA.RIS. Un nuovo tracciato che costituirà anche un itinerario alternativo alla viabilità corrente in sponda destra del Magra per chi è diretto verso il capoluogo di provincia.

### **MESSA IN SICUREZZA IDROGEOLOGICA STRADA PROVINCIALE 31 "DELLA RIPA"**

Nel 2021 si sono conclusi i lavori dei lotti 2 e 3. Il primo ha portato alla realizzazione di una galleria artificiale a sbalzo della lunghezza di 70 metri, la fornitura e posa in opera di barriere flessibili per la protezione della sede stradale da colate e frane superficiali provenienti dal sovrastante versante e l'adeguamento/potenziamento della rete di raccolta e smaltimento delle acque piovane di versante e di piattaforma stradale. La nuova carreggiata stradale presenta ora due banchine da 0,75 metri e due corsie di marcia larghe ciascuna 3,25 metri. Il secondo ha riguardato la realizzazione di un muro di sostegno in cemento armato sul lato di monte della strada, alto 3 metri, sormontato da una barriera paraschegge alta un metro. Sono state inoltre realizzate opere di difesa in versante costituite in prevalenza da barriere paramassi, anche su più file. Ma non è tutto. "In ballo" ci sono molti altri interventi finanziati con fondi regionali, attualmente in fase di progettazione, esecuzione o collaudo finale, per un valore globale di circa 23,8 milioni di euro.

**Fabio Rubero**

*Il nuovo ponte di Ceparana consentirà di drenare e contenere il traffico proveniente dalla Val di Vara e dalle zone limitrofe fino allo svincolo di Santo Stefano Magra per poi, attraverso la bretella autostradale, instradarlo nell'area metropolitana della città di La Spezia in alternativa all'attuale viabilità che si sviluppa tutta lungo la Strada Provinciale SP 31 "della Ripa" [Foto: Comune di Bolano]*



# 5 FERROVIE

## LA NUOVA VITA DELLA STAZIONE MIGLIARINA

*Il rilancio nasce da un'operazione congiunta tra Rete Ferroviaria Italiana, Comune di La Spezia e Regione Liguria. Migliarina diventerà il principale nodo di interscambio ferro/gomma per i flussi turistici viaggiatori provenienti dal Porto della Spezia [Foto: Autorivari]*

**È** un'operazione congiunta tra Rete Ferroviaria Italiana, Comune di La Spezia e Regione Liguria quella che riguarda gli interventi strutturali e gestionali tesi a migliorare la mobilità urbana nel Comune di La Spezia nonché alla realizzazione delle opere infrastrutturali nella stazione di La Spezia Migliarina per la creazione del nuovo capolinea dei treni "5 Terre Express". Le tre parti hanno infatti stipulato un accordo nel quale si è convenuto nell'individuare proprio nella stazione del quartiere Migliarina il futuro terminale di attestamento per tutti i servizi della relazione La Spezia-Levanto. Ciò consentirà alla stazione stessa, con le

opportune modifiche sull'infrastruttura ferroviaria e sulla viabilità ed accessibilità cittadina, di diventare il principale nodo di interscambio ferro/gomma per i flussi turistici viaggiatori provenienti dal Porto della Spezia con servizi bus dedicati, ma anche un'ottima soluzione per l'utenza residenziale, che ha la possibilità di raggiungere la stazione sia con mezzo privato che con il sistema di trasporto pubblico locale su gomma. Un intervento importante e necessario reso possibile grazie a molti fattori tra cui il Piano Industriale di Rete Ferroviaria Italiana che prevede, nei prossimi anni, azioni per lo sviluppo dell'integrazione modale passeggeri anche attraverso il rinnovamento e la valorizzazione delle principali stazioni ferroviarie.

### LA STAZIONE DELLA SPEZIA DIVENTERÀ IL NUOVO CAPOLINEA DEI TRENI "5 TERRE EXPRESS"

Ma anche in considerazione del fatto che il Comune di La Spezia ritiene prioritario risolvere le problematiche generate dall'accresciuto traffico veicolare nel rispetto dell'ambiente e della sicurezza della circolazione urbana, apportando un miglioramento nella qualità di vita della cittadinanza e dei turisti. In tale contesto, considerando che il nodo di La Spezia è impegnato mediamente da 280 treni al giorno e che la stazione centrale rappresenta un terminale viaggiatori di rilievo, si è individuato nella Migliarina, (ubicata in posizione periferica rispetto al centro storico cittadino) la stazione che, opportunamente adeguata dal punto di vista infrastrutturale, può rappresentare la migliore soluzione per gestire il traffico ferroviario delle Cinque Terre. ☒



Completamento raddoppio

Tratte esistenti a doppio binario

Tratte esistenti a singolo binario

L'intervento in due fasi di RFI prevede il raddoppio della tratta Parma-Vicofertile e quello delle tratte Vicofertile-Collecchio-Fornovo e Berceto-Pontremoli-Chiesaccia [Foto: Rete Ferroviaria Italiana]



## **6 FERROVIE** **IL RADDOPPIO DELLA PONTREMOLESE**

**A**rticolato in due fasi, il progetto di completamento della linea Pontremolese (Parma-La Spezia) portato avanti da RFI (Rete Ferroviaria Italiana), prevede il raddoppio della tratta Parma-Vicofertile e quello delle tratte Vicofertile-Collecchio-Fornovo e Berceto-Pontremoli-Chiesaccia.

Il progetto della tratta che da Parma porta a Vicofertile si sviluppa, in uscita da Parma, in variante di tracciato per i primi 5 km circa e per i restanti 3 km in affiancamento alla linea storica fino all'ingresso a Vicofertile. Giova ricordare che il progetto definitivo del raddoppio di tale linea, del 2011, era stato sviluppato prevedendo il potenziamento dei traffici merci sull'itinerario Pontremolese-Suzzara/Brescia-Verona, che allora si inserivano nel corridoio Tirreno-Brennero (Ti-Bre) ideato per collegare i porti dell'alto Tirreno e del Mar Ligure con i Paesi del Nord-Est Europa. Siccome però oggi la linea Pontremolese rientra nella Rete Ten del Comprehensive Network, mentre

è previsto che i porti dell'alto Tirreno (in particolare La Spezia e Livorno) siano serviti dal Corridoio Scandinavia-Mediterraneo, sono in parte decaduti alcuni requisiti funzionali che caratterizzarono quel progetto, con ripercussioni sull'innesto della linea in stazione di Parma. Così, per conciliare le esigenze funzionali e rispettare gli accordi con gli Enti, è stata elaborata una soluzione alternativa che prevede di dismettere la linea attuale e di modificare il tracciato in corrispondenza dell'ingresso in stazione di Parma, prevedendo l'innesto del binario dispari del raddoppio in corrispondenza dell'attuale ingresso in stazione della linea e l'innesto del binario pari sul primo binario del fascio merci, a fianco del binario di corretto tracciato della linea Bologna-Piacenza. Ciò significa che il binario pari sotto attraverserà la linea Bologna-Piacenza (come nel progetto del 2011) con connessione anticipata al corretto tracciato della linea Milano-Bologna, mentre il binario dispari la affiancherà a sud con una variante di circa 1 km in galleria e trincea.

Per quanto concerne la tratta Vicofertile-Collecchio-Fornovo è previsto il raddoppio dell'attuale linea a semplice binario principalmente in affiancamento. Relativamente alla tratta Berceto-Pontremoli-Chiesaccia, invece, si procederà alla realizzazione della Galleria di Valico in variante tra Berceto e Pontremoli e alla realizzazione di una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli e Chiesaccia. Prioritaria la galleria di Shunt prevista tra Pontremoli e Berceto, lunga 22 km, a servizio del traffico merci e dei treni a lunga percorrenza, mentre continuerà ad essere utilizzata per trasporti regionali e locali la linea storica Berceto-Borgotaro-Pontremoli. **Fabio Rubero**

LE NOSTRE RUBRICHE



ACCADEMIA LUNIGIANESE DI SCIENZE  
"GIOVANNI CAPPELLINI"

# FERRO E CIELO

## DALLE FERROVIE ALL'IDROSCALO L'ETERNO INTRECCIO SPEZZINO TRA MODERNITÀ E PAESAGGIO



Le copertine dell'edizione tedesca e italiana della guida turistica pubblicata nel 1876 a Stoccarda "Viaggio Pittoresco dall'Alpi all'Etna", traduzione di "Italien. Eine Wanderung von den Alpen bis zum Aetna"



Una delle osservazioni più ricorrenti da parte dei viaggiatori che raggiungevano La Spezia prima della costruzione delle moderne vie di comunicazione riguardava la scomodità dei tracciati viari e dei mezzi che li percorrevano, con disagi probabilmente maggiori di quelli considerati normali all'epoca e che facevano della città e del suo territorio una meta ambita da conquistarsi con spirito di avventura e molta capacità di adattamento.

Testimonianze colorite emergono non solo dai racconti e dalle corrispondenze dei visitatori ma anche dalle guide turistiche che si diffondono a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, tra le quali una delle più famose fu "Viaggio Pittoresco dall'Alpi all'Etna", traduzione in italiano della tedesca "Italien. Eine Wanderung von den Alpen bis zum Aetna", pubblicata nel 1876 a Stoccarda e presto resa disponibile anche in inglese. Il testo, ricco di riferimenti alle bellezze paesaggistiche, ai monumenti e a tutto ciò che può catturare l'attenzione del turista internazionale, è inoltre attento alla qualità dei trasporti e delle infrastrutture. Così apprendiamo che allora la linea ferroviaria

**LA QUALITÀ DEI TRASPORTI E DELLE  
INFRASTRUTTURE, GIÀ NELL'800 ERA  
CONSIDERATA DALLE GUIDE UN ASPETTO  
IMPORTANTE PER LA VACANZA DEL TURISTA**

che oggi attraversa la Liguria non correva con continuità da Sarzana fino al confine francese, ma s'interrompeva a Genova per riprendere a Sestri Levante, ed il tratto che doveva essere percorso tra le due località era di sconcertante scomodità ed insicurezza.

Altre fonti confermano che, fino al completamento della ferrovia, per i collegamenti tra il territorio spezzino e Genova si preferiva il mare piuttosto che affrontare il passo del Bracco. Su come dovesse svolgersi il viaggio possiamo farci un'idea leggendo la guida:

*"Diligenze sovraccariche e vetturini si incrociavano dalla mattina alla sera con molti tintinnii di sonagli e brontolii e schioccare di fruste, e il viaggiatore spossato era lieto di giungere e sostare per la notte".*

A confronto con simili peripezie, il servizio ferroviario, laddove già in attività, sembrava meraviglioso:

*"Oggi la situazione è ben cambiata: la ferrovia collega Genova e Nizza in sole sette ore attraversando più di settanta gallerie lungo il proprio tracciato, talvolta così vicino al mare che la schiuma delle onde viene proiettata sulle ruote in rapido movimento".*

Fin dai primi tempi del suo funzionamento la strada ferrata indusse profonde trasformazioni anche negli insediamenti, determinando le condizioni per lo sviluppo di alcuni e per la decadenza di altri. La guida tedesca informa i lettori che il borgo di San Benedetto, ad esempio, è grigio e solitario, e non fa parola del suo rango di nodo viario di origine medievale: evidentemente era già iniziato lo spopolamento dei centri dell'entroterra che stavano regredendo dalle antiche posizioni strategiche verso un malinconico declino.

Della ferrovia vengono esaltate l'efficienza e, non senza un certo turbamento, l'opportunità da essa offerta di una nuova modalità di percezione del paesaggio, totalmente inedita e anticipatrice della sensibilità futurista. Così riporta il "Viaggio Pittorresco", descrivendo

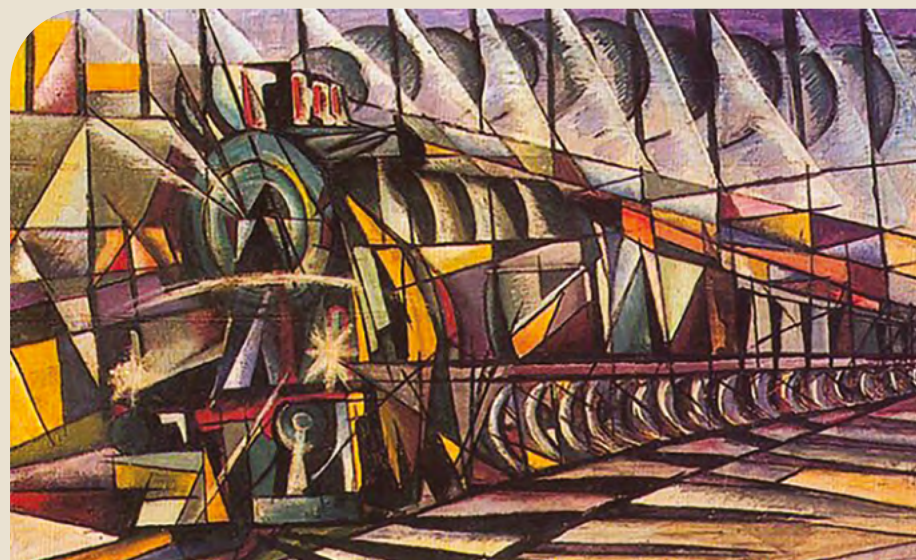
## LA SVILUPPO DELLA STRADA FERRATA HA DECISO LA SORTE DI MOLTI INSEDIAMENTI

sensazioni che ancor oggi colpiscono chi visita le Cinque Terre:

*"Una caratteristica evidente del viaggio in treno lungo la costa è la frequenza con cui le gallerie si succedono l'una all'altra. Il contrasto tra il vedere fuori dal finestrino il mare senza confini e, un attimo dopo, lo sprofondare nella totale oscurità, è più bizzarro che gradevole; la luce e il buio si alternano all'improvviso, fulmineamente; un raggio di sole ti colpisce con la sua abbagliante luminosità e quindi scompare, come una lama scintillante che un demone o un genio continui a*



*Il "Viaggio Pittorresco" descrive l'efficienza e, non senza un certo turbamento, l'opportunità offerta dalla ferrovia di una nuova modalità di percezione del paesaggio, totalmente inedita e anticipatrice della sensibilità futurista: "Una caratteristica evidente del viaggio in treno lungo la costa è la frequenza con cui le gallerie si succedono l'una all'altra. Il contrasto tra il vedere fuori dal finestrino il mare senza confini e, un attimo dopo, lo sprofondare nella totale oscurità, è più bizzarro che gradevole; la luce e il buio si alternano all'improvviso, fulmineamente; un raggio di sole ti colpisce con la sua abbagliante luminosità e quindi scompare, come una lama scintillante che un demone o un genio continui a sfoderare e rinfoderare".*



### L'AVIOTRASPORTO ALLA SPEZIA HA AVUTO UNA FIORITURA EFFIMERA

sfoderare e rinfoderare”.

L'esperienza del paesaggio osservato da un mezzo in rapido movimento sarà ispiratrice della produzione artistica e della letteratura futurista; la visione dello scenario naturale interrotta da repentine discontinuità sarà interpretata dai "tagli" delle riprese cinematografiche: tutto suggerisce che la pacatezza e l'ampiezza con cui si ammiravano e si rappresentavano i bei panorami sarebbero state superate dalla vertigine della velocità, resa possibile dalla creazione di una nuova modalità di spostamento. Se da allora la funzionalità della ferrovia non ha fatto che accrescersi, come testimoniato nella nostra città anche dal progetto in corso per il potenziamento del polo di interscambio della stazione di Migliarina, nel corso della storia recente della Spezia un altro tipo di infrastruttura e di trasporto ha avuto una promettente ma effimera fioritura: l'aviotrasporto.

Il Golfo degli Idrovolanti era già una realtà fin dal 1911, quando il primo idrovolante italiano fu costruito presso l'Arsenale Militare spezzino sotto la supervisione dell'ingegnere Alessandro Guidoni, capitano del Genio Navale e destinato a diventare l'eponimo di Guidonia, la cosiddetta "città dell'aria". All'inizio degli anni Venti entrarono in funzione due "stazione idrovolanti" o "aeroporti idro" nel Golfo, che acquisì il ruolo

di base strategica per l'idroaviazione nel Mar Tirreno.

Così scriveva Ettore Cozzani nel 1929, immaginando che il paesaggio della Spezia osservato dal cielo sarebbe presto diventato familiare a tutti:

"Non ci vuole una grande fantasia a sapere già, come se si vedesse, che un giorno non lontano, come sulla riva del mare si moltiplicheranno le stazioni degli idrovolanti così sulle rettifiche schiere dei colli si moltiplicheranno i punti d'atterraggio e di spinta degli aeroplani, sopra la città andranno e verranno di continuo le macchine aeree".

L'entusiasmo si propaga e si accresce con la pubblicazione nel 1931 del Manifesto dell'Aeropittura futurista e, nel 1933, con il Premio nazionale di pittura "Golfo della Spezia" che incoraggia e celebra queste inedite visioni. La produzione di opere che ne consegue è straordinaria e di fondamentale importanza nell'evoluzione della lettura del paesaggio contemporaneo.

La profezia di Cozzani non si è avverata; lo sviluppo delle infrastrutture ha preso altre direzioni, spesso in un difficile rapporto con le esigenze di tutela del paesaggio, anche se non

mancano gli esempi di riuscita integrazione tra opere d'ingegneria ed ambiente: ne è un esempio il ponte San Giorgio a Genova.

Il connubio tra infrastrutture e paesaggio, anche nel dibattito sulla mobilità sostenibile che oggi costituisce un valore irrinunciabile, rimane cruciale nello sviluppo del territorio, con esiti diversi ma sempre al centro dell'identità ligure.

**Enrica Maggiani**

Sotto: il Golfo degli Idrovolanti era già una realtà fin dal 1911, quando il primo idrovolante italiano fu costruito presso l'Arsenale Militare. In basso: un render del Ponte di San Giorgio a Genova, un esempio di riuscita integrazione tra opere d'ingegneria ed ambiente.



# SUPERBONUS 110%

## BONUS FACCIATE

Per ristrutturare la tua casa affidati a  
IMPRESE QUALIFICATE



Contattaci per saperne di più

**ANCE LA SPEZIA**

Via Don Minzoni, 2 - 19121 La Spezia

Tel. 0187.725206

E-mail: [ancelaspezia@confindustriasp.it](mailto:ancelaspezia@confindustriasp.it)

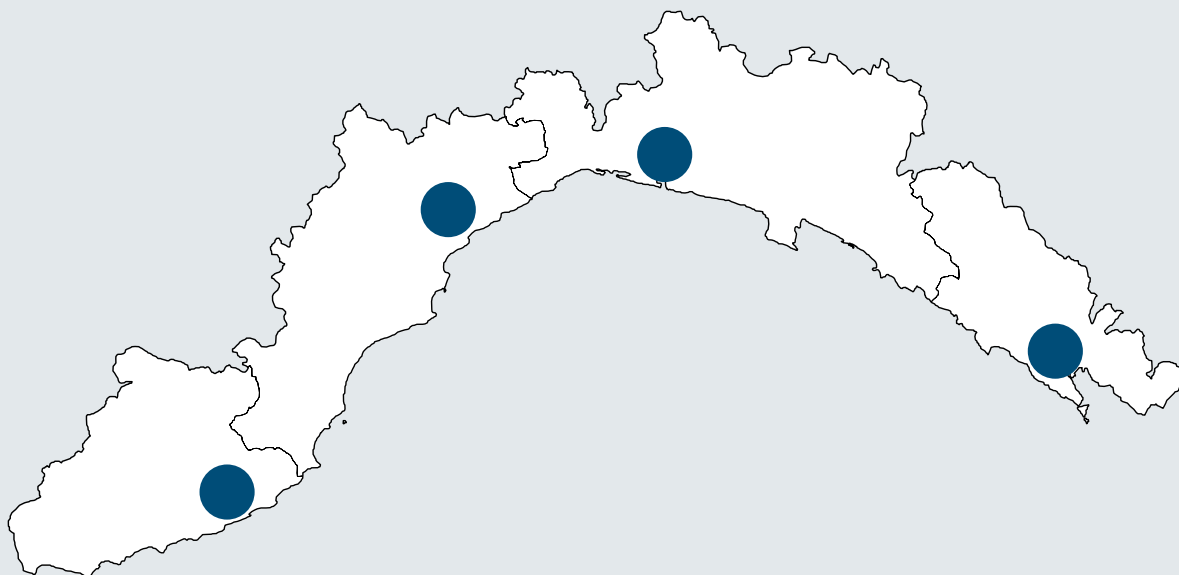
**[www.ance-laspezia.it](http://www.ance-laspezia.it)**

I nostri uffici sono aperti dal lunedì al venerdì  
dalle 8:30 alle 12:30 e dalle 14:30 alle 18:30

# ANCE | LIGURIA

## ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI

L'Ance rappresenta l'industria italiana delle costruzioni. All'Ance aderiscono circa 20.000 imprese private in tutta Italia, specializzate in opere pubbliche, edilizia abitativa, commerciale e industriale, tutela ambientale, promozione edilizia e lavorazioni specialistiche. Il sistema associativo copre tutto il territorio nazionale ed è articolato in 96 Associazioni Territoriali e 20 Organismi Regionali. L'azione dell'Ance è diretta alla promozione e al rafforzamento dei valori imprenditoriali e del lavoro dell'industria edile e del suo indotto, e concorre al perseguimento degli interessi generali del Paese. Nel campo del lavoro, l'Ance gestisce insieme al sindacato una rete nazionale per la formazione (Scuole Edili), l'assistenza (Casse Edili) e la sicurezza dei lavoratori del settore (CPT). A livello internazionale l'Ance è presente stabilmente a Bruxelles e aderisce alle più importanti Federazioni internazionali delle costruzioni.



### **ANCE IMPERIA**

Via Matteotti 32  
18100 Imperia  
Tel. 0183.650551  
Fax 0183.64245

### **ANCE SAVONA**

Via Gramsci 10  
17100 Savona  
Tel. 019.8553  
Fax 019.821474

### **ANCE GENOVA**

Via Roma 10/a  
16121 Genova  
Tel. 010.589841  
Fax 010.587413

### **ANCE LA SPEZIA**

Via Don Minzoni 2  
19121 La Spezia  
Tel. 0187.725206  
Fax 0187.21320

### **ANCE LIGURIA**

Via alla Porta degli Archi 10 - 16121 Genova - Tel. 010.543000 - Fax 010.5708933 - [info@anceliguria.it](mailto:info@anceliguria.it)