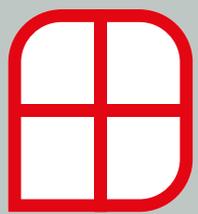




01
APRILE
2023

SINERGIA

GIOVANNI PAOLO PANNINI (PIACENZA, 1691 - ROMA, 1765), "CAPRICCIO CON IL COLOSSEO" [PARTICOLARE]



AEDIFICANDO

COSTRUIRE CULTURA D'IMPRESA



GIOVANNI PAOLO PANNINI (PIACENZA, 1691 – ROMA, 1765), "CAPRICCIO CON IL COLOSSEO"

DOVE TUTTO È POSSIBILE

IL CAPRICCIO DEL PANNINI È UN SOGNO AD OCCHI APERTI DOVE IL GUERRIERO E IL FILOSOFO RIESCONO A DIALOGARE SUPERANDO LA STORICA ANTITESI

Sullo scorcio del XVIII secolo era viva l'esperienza legata al Grand Tour, il gran viaggio di istruzione la cui durata poteva essere anche annosa, che dall'Europa centrale e settentrionale conduceva giovani laici pellegrini a raggiungere le abbaglianti rive del Mediterraneo dove poter toccare con mano quanto sospirato solo nel mondo delle idee e presagito tra le pagine dei libri. Sottratta a ogni possibilità di raggiungimento la Grecia, dominio ottomano, l'Italia era il gran serraglio dell'antichità, classica e rinascimentale, il Paese gravido di memoria dove fiorivano i limoni, dove struggenti quanto infaticabili modelle si offrivano prodighe e magnifiche allo sguardo turbato di chiunque volesse ossequiarle. Roma, Venezia, Napoli e Firenze mai si stancano di concedersi agli occhi di chi decidesse di recare con sé, sulla via del ritorno, vivo ricordo di quanto osservato e certamente amato. La messa in scena dell'antichità, episodio indispensabile a chiunque non si rassegni al tempo in cui è costretto a vivere, ottiene allora esiti sorprendenti, che oltrepassano i limiti della precisa: cartoline di lusso, ritratti lenticolari o, al contrario, invenzioni e capricci, le tele offerte al granturista concedevano sempre il prezioso lusso della memoria, divenendo ricordo imperituro del viaggio compiuto e del tempo trascorso e per questo perduto, innestando a volte in paesaggi concreti un affollamento di edifici monumentali, in un compendio che era sogno d'archeologo e miraggio del conoscitore di cose d'arte. Accanto alla veduta vera e propria, vale a dire l'esposizione esatta e autentica di quanto concretamente osservabile, senza alcun cedimento esornativo, si inventano allora i capricci, paesaggi irreali formati dall'insieme di reali monumenti riuniti, grazie all'artificio pittorico, in un luogo ridotto, sintesi della memoria e delirio onirico di un viaggio che così annulla spazio e tempo. Tra i campioni assoluti di questa lucida follia era tra i primi Giovanni Paolo Pannini, un artista nato a Piacenza allo scadere del XVII secolo, giunto a Roma nel 1711 ventenne recando con sé qualche disegno che fosse di sostegno a dimostrare la sua incipiente qualità di pittore. Presto conteso da prestigiosi committenti, tra i quali spiccavano, da subito, il cardinale Albani e il Pontefice, Pannini diviene celebre, una giovane promessa, grazie anche alla capacità di mischiare quel suo modo visionario e oltre misura con una necessità descrittiva concreta.

La tela Lia è uno di quegli intensi sogni a occhi aperti, per i quali era giustamente noto: un paesaggio archeologico del tutto immaginario, composto da monumenti antichi fra loro distanti ma veri e riconoscibili, eppure raccolti in breve spazio, epitome dell'esperienza romana. Senza alcuna verità storica, di cui pare non avvertire l'esigenza, Pannini dipinge una Roma già disfatta ai tempi dei Romani, scenario segnato dall'inflessibile scorrere del tempo, contenitore di grandi passioni, dove personaggi abbigliati all'antica che sovrastano noncuranti frammenti archeologici scossi da un ipotetico terremoto che ha reso il mondo fragile e disordinato, dialogano tra loro. Tra tutti, centrali e isolati, il guerriero e il filosofo, in antitesi e comunque in caloroso colloquio, paiono significare e condensare in quei loro gesti accorti ogni passione dell'animo umano. **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

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

Stampa tipografica:

Tipolito Europa

Via degli Artigiani, 17 - 12100 Cuneo (CN)

Tel. 0171 603633 - 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: 12 aprile 2023

Sinergia s. f.

[[dal gr. sunerghia o sunerghéia, der. di sunérgo «cooperare» (comp. di sùn «con, insieme» e èrgo «operare, agire»)].
 – Azione combinata e contemporanea, collaborazione, cooperazione di più elementi in una stessa attività, o per il raggiungimento di uno stesso scopo o risultato, che comporta un rendimento maggiore di quello ottenuto dai vari elementi separati: enti, ministeri, settori che agiscono in sinergia; la s. tra il direttore tecnico e quello amministrativo ha potenziato l'azienda; quelle dichiarazioni asettiche su future sinergie che non toccheranno il personale sono ipocrisia bella e buona (Sandro Veronesi). Con accezione più specifica, spec. nelle scienze biologico-mediche, lo stesso che sinergismo.
 [Fonte: Treccani]

SOMMARIO

ANCE LA SPEZIA	4
Per le infrastrutture non c'è salvezza al di fuori della "città diffusa"	
ANCE LIGURIA	6
Per una pianificazione urbanistica che superi i confini dei Comuni	
CONFINDUSTRIA LA SPEZIA	8
Il futuro delle città è nella loro capacità di fare rete	
SINERGIA	11
La sfida per il futuro in 9 infrastrutture	
NUOVE VARIANTI AURELIA (SS1)	12
San Benedetto-Stagnoni e Piana di Arcola	
VEZZANO LIGURE (FORNOLA)	15
Completamento quattro rami svincolo	
SP 331	16
Bypass Romito Magra e San Terenzo	
STATALE DELLA CISA (SS62)	18
Raddoppio tra Santo Stefano e Sarzana	
CEPARANA-SANTO STEFANO MAGRA	20
Realizzazione nuova bretella-ponte	
PIANA DI TAVOLARA	22
Implementazione zona produttiva	
NUOVA GALLERIA	23
Tra Golfo della Spezia e Val di Vara	



**SFOGLIA
ONLINE**



**NON SOLO
SU CARTA**

PER LE INFRASTRUTTURE NON C'È SALVEZZA AL DI FUORI DELLA "CITTÀ DIFFUSA"



ALBERTO BACIGALUPI
Presidente Ance La Spezia

VOGLIAMO STIMOLARE NEI CONFRONTI DEGLI AMMINISTRATORI LOCALI ANCHE UNA ULTERIORE RIFLESSIONE CRITICA CIRCA L'OPPORTUNITÀ DI DARE VITA AD ORGANISMI SOVRAORDINATI CHE POSSANO CANDIDARSI AD OTTENERE FINANZIAMENTI PUBBLICI

Con questo numero della nostra rivista vogliamo stimolare ulteriormente il dibattito politico-amministrativo generatosi a seguito della posizione espressa a metà febbraio da Confindustria La Spezia nel documento **"Necessità infrastrutturali provinciali"**.

Al presidente degli industriali spezzini, Mario Gerini, dobbiamo riconoscere il merito di aver affrontato il tema infrastrutturale della nostra provincia in termini organici, sia richiamando le necessità, sia soprattutto illustrando la pianificazione che nei decenni è stata predisposta sull'argomento.

L'iniziativa, inoltre, non si è limitata a una mera elencazione di bisogni da soddisfare, ma ha riportato l'attenzione sul concetto strategico di **"città diffusa"**.

Proprio prendendo spunto da questo richiamo, l'associazione dei costruttori vuole stimolare nei confronti degli amministratori locali anche una ulteriore riflessione critica circa l'opportunità di dare vita ad organismi sovraordinati che possano candidarsi ad ottenere finanziamenti pubblici.

Infatti, occorre avere anche su questo tema una visione generale, capace di andare oltre il - sia pur legittimo - desiderio di soddisfacimento delle puntuali esigenze collettive.

Il PNRR deve essere da monito e da stimolo per affrontare il tema delle infrastrutture in modo innovativo, come ben segnalato dall'intervento dell'avvocato Michele Parodi che ospitiamo nelle pagine seguenti. Gli enti locali oggi sono chiamati a superare gli egoismi campanilistici o le divisioni politico-partitiche per attivare forme di collaborazione struttura-

ta capaci di avviare la condivisione non solo di funzioni amministrative, come peraltro già in essere con le Unioni di Comuni, ma soprattutto di scelte strategiche di pianificazione urbanistica o programmazione di lavori pubblici.

In questa nuova visione, si deve tener conto delle previsioni di medio-lungo corso sul futuro demografico del Paese, che confermano che la popolazione residente è in diminuzione in tutta Italia così come anche nella nostra provincia.

Il rapporto tra individui in età lavorativa (15-64 anni) e non (0-14 e over 65), passerà in meno di trent'anni da tre a due (2021) a uno a uno (2050). Entro i prossimi dieci anni, si prevede un calo di popolazione in quattro Comuni su cinque, che diventano nove su dieci nel caso di centri in zone rurali.

Entro il 2041 solo una famiglia su quattro sarà composta da una coppia con figli, mentre più di una su cinque non ne avrà nessuno.

A questo preoccupante **decremento demografico**, si somma la tendenza consolidata della popolazione a concentrarsi nei grandi centri abitati a discapito delle zone periferiche, soprattutto a causa della carenza di collegamenti fisici e virtuali.

Per queste ragioni le carenze infrastrutturali materiali e digitali, unitamente all'organizzazione complessiva dei sistemi di trasporto, devono essere affrontate valutandole quale cardine del futuro sviluppo territoriale dei prossimi decenni.

I decisori pubblici, le associazioni di categoria e più in generale tutti i portatori d'interessi

collettivi, devono abbandonare i processi di pianificazione basati sulla suddivisione del nostro territorio fra "città capoluogo" e "resto della provincia", per cominciare ad affrontare i processi di trasformazione economica, culturale e sociale in una "visione" complessiva che coinvolga tutti i Comuni della provincia. Questo cambio radicale di paradigma deve portare all'avvio di una approfondita analisi e di una riflessione sul concetto stesso di città e di futuro, a partire dalle dotazioni infrastrutturali della provincia e dalle loro funzionalità. Chiedersi oggi come sarà la città del futuro, come vogliamo realizzarla e quali devono essere le sue regole, significa immaginare i luoghi e gli spazi che interpreteranno l'evoluzione dell'uomo e delle tecnologie.

La **città del futuro**, a nostro avviso, dovrà essere sostenibile o non sarà una città vivibile. I luoghi dovranno coniugare l'ambiente con il sociale e con la sostenibilità economica, altrimenti il disagio e il degrado non potranno essere eliminati.

Il tema dell'innovazione dovrà essere il perno attorno al quale le politiche di sviluppo avranno il compito di dipanarsi.

Oggi più che in passato, per poter competere fra territori è indispensabile avere la capacità di promuovere nuovi ecosistemi dell'innovazione, che si declinano creando relazioni e spazi.

Promuovere un progetto per l'innovazione territoriale, però, richiede l'adesione di tutte le forze produttive e sociali locali.

Imprese, istituzioni, associazioni devono collaborare per dare vita a progetti e iniziative capaci di creare valore economico e sociale. Qualsiasi progetto di sviluppo deve mettere i settori della vita economica e sociale al centro del futuro della città e del territorio, mentre i beni pubblici e misto pubblico-privati ne devono sostenere lo sviluppo.

L'ecosistema, infatti, non è solo un concetto

di indirizzo politico, ma anche un concreto insieme di luoghi che definiscono nuove relazioni sociali ed economiche.

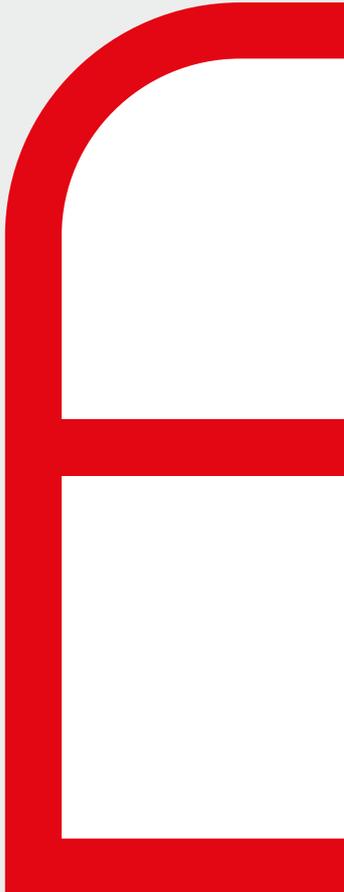
La nostra associazione, proprio in considerazione della necessità di avere una "visione" per il futuro che abbia una prospettiva almeno decennale, è fermamente interessata ad attivare collaborazioni e sinergie che possano contribuire a generare dialogo e confronto, al fine di creare una nuova visione di "città diffusa".

Quello che diventa fondamentale oggi, è la capacità di ragionare su una città che esca dai propri confini, che non progetti se stessa in termini di città ristretta ma di città metropolitana, facendo in modo che si riattivino fattori attrattivi come i servizi, le reti culturali, l'offerta per il tempo libero, l'istruzione.

Il primo elemento fondamentale su cui tutto questo ruota e sul quale, attraverso le norme e le regole, le pubbliche amministrazioni devono cercare di far convogliare anche gli investimenti privati, è rappresentato dalle infrastrutture sia per la mobilità fisica che per quella virtuale, la cui importanza è emersa soprattutto in questi anni di pandemia.

La mobilità green, inoltre, non può partire ignorando il ruolo strategico delle infrastrutture per la sosta, sia di interscambio che quella per i residenti. Questo è un fattore molto importante, come fondamentali sono anche il potenziamento e l'efficientamento dei sistemi pubblici di collegamento, la digitalizzazione, i sistemi di gestione del traffico di distribuzione delle merci, la cablatura e il 5G.

La sfida è quella di riuscire ad attuare una politica di **pianificazione delle infrastrutture** capace di consentire spostamenti rapidi, la famosa città dei 15 minuti, in grado di offrire tutti i servizi necessari nell'arco di un solo quarto d'ora e di riuscire ad avere collegamenti efficienti da una parte all'altra della città. 



LA CITTÀ DEL FUTURO, A NOSTRO AVVISO, DOVRÀ ESSERE SOSTENIBILE O NON SARÀ UNA CITTÀ VIVIBILE. I LUOGHI DOVRANNO CONIUGARE L'AMBIENTE CON IL SOCIALE E CON LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA, ALTRIMENTI IL DISAGIO E IL DEGRADO NON POTRANNO ESSERE ELIMINATI.

PER UNA PIANIFICAZIONE URBANISTICA CHE SUPERI I CONFINI DEI COMUNI

Un recente, proficuo, confronto all'interno del sistema Ance Liguria, stimolato da una acuta osservazione di Ance La Spezia, mi ha dato l'opportunità di esaminare, attraverso un approfondimento puntuale, il tema degli enti di gestione di interessi locali, variamente declinabili in interessi amministrativi, economici, di promozione territoriale, di aree vaste non corrispondenti né al territorio di un solo Comune, né a quello di un'intera Provincia.

Si tratta di questione che ha acquistato nel corso degli ultimi anni, anche in ragione dell'adozione di strumenti di finanza pubblica e programmazione infrastrutturale con amplissimo spettro operativo (programma eurocomunario Next Generation EU nelle sue declinazioni REACT-EU e il dispositivo per la ripresa e la resilienza), grande rilevanza in relazione a diversi ambiti di interesse territoriale.

Emerge, con sempre maggiore consapevolezza anche tra gli amministratori, la verità dell'esemplificazione aforistica "troppo piccolo perché se ne occupi lo Stato, troppo grande perché se ne occupi un solo Comune" e della necessità di definire forme di collaborazione strutturata tra enti locali per avviare condivisione non solo di funzioni amministrative, ma soprattutto di scelte strategiche di pianificazione urbanistica o programmazione di lavori pubblici.

Sotto il profilo giuridico, la disciplina delle autonomie locali e delle possibilità di unione è, infatti, rimasta ancorata alle figure di enti territoriali conosciuti dalla nostra tradizione giuridica, capaci di dividere il territorio nazionale secondo cerchi concentrici che dall'ente più piccolo, il Comune, si allargano progressivamente, attraverso Province e Regioni, fino ad arrivare allo Stato.

Questo schema di individuazione dell'unità territoriale elementare, secondo un disegno geometrico, viene trasposto nel suo ordine crescente nell'art. 114 Cost., così come riscritto nel 2001, ma non riesce, però, a tradursi in opportunità effettive sia di coesione, sia di efficacia sulle scelte e sulle procedure realmente strategiche che interessano comunità ampie e di scala sovra comunale.

Anche la legge 56/2014 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni", articolo 1, commi 4, 104-141, ha consi-



MICHELE PARODI

Direttore Ance Liguria

OGGI EMERGE CON SEMPRE MAGGIORE CONSAPEVOLEZZA ANCHE TRA GLI AMMINISTRATORI, LA VERITÀ DELL'ESEMPLIFICAZIONE AFORISTICA "TROPPO PICCOLO PERCHÉ SE NE OCCUPI LO STATO, TROPPO GRANDE PERCHÉ SE NE OCCUPI UN SOLO COMUNE" E DELLA NECESSITÀ DI DEFINIRE FORME DI COLLABORAZIONE STRUTTURATA TRA ENTI LOCALI PER AVVIARE CONDIVISIONE NON SOLO DI FUNZIONI AMMINISTRATIVE, MA SOPRATTUTTO DI SCELTE STRATEGICHE DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA O PROGRAMMAZIONE DI LAVORI PUBBLICI.

derato l'eventualità di aggregazioni tra due o più Comuni, precisando quanto già previsto dall'articolo 32 del d. lgs. 267/2000 e poi precisato dal decreto-legge 78/2010.

Dal quadro normativo nazionale è assente però la visione dell'aggregazione di Comuni come ente strategicamente orientato alla ideazione condivisa, alla predisposizione unitaria di atti di pianificazione e programmazione territoriale. Al novembre 2022, le Unioni di Comuni presenti in Italia sono 559.

La Regione che in termini assoluti registra il maggior numero di enti è il Piemonte (116) seguito da Lombardia (75) e Sicilia (50). Le due aree con il numero minore sono l'Umbria (4) e la provincia autonoma di Trento (2). Mediamente, in Italia le Unioni comprendono 5 Comuni.

La regione che invece registra la quota più ampia di Comuni che aderiscono a un'unione è la Sicilia. Il 12,8% delle sue amministrazioni figura all'interno di un ente di questo tipo. Seguono Emilia-Romagna (12,4%) e Valle d'Aosta (10,8%). In fondo si trovano sempre Umbria (2,2%) e provincia autonoma di Trento (1,2%) [Fonte: Openpolis <https://www.openpolis.it/parole/che-cosa-sono-le-unioni-di-comuni/>].

Dall'analisi delle esperienze regionali possono trarsi alcune indicazioni.

Sedici sono le Unioni di Comuni liguri (<https://www.anci.it/unioni-di-comuni-liguria/>), una localizzata in provincia di La Spezia, Unione Val di Vara (<https://www.valdivara.it/it/home>).

Attualmente le 16 Unioni di Comuni liguri mantengono lo scopo di una condivisione di funzioni e servizi amministrativi, in funzione del conseguimento di "economie di scala" per favorire il "coordinamento della spesa pubblica".

Tale processo di unione ha però registrato rallentamenti e ripensamenti dovuti anche al contenzioso costituzionale e agli interventi "coadiuvante" il legislatore della Corte Costituzionale (ad esempio sentenza n. 33/2019).

Meno noti sono i risultati amministrativi delle opportunità che la disciplina regionale urbanistica consente di sfruttare.

È ignoto, almeno al pubblico interessato, il numero delle amministrazioni che hanno considerato l'eventualità prevista dall'articolo 5 della legge regionale n. 36/1997 che autorizza i Comuni singoli o associati, le Unioni dei Comuni a esercitare la facoltà di pianificazione urbanistica comunale condivisa, a elaborare di piani di livello intercomunale.

Attualmente manca anche un bilancio dei Comuni che, secondo la L.R. 3 maggio 2021, n. 6, abbiano, anche solo in via di ipotesi, considerato l'eventualità di dotarsi del piano dei servizi e delle infrastrutture "in forma singola o d'intesa con i Comuni dell'ambito territoriale di riferimento, per organizzare e potenziare le dotazioni territoriali di interesse sovracomunale" (art. 5 l.r. 36/1997).

Si tratta, all'evidenza, di opportunità che meriterebbero valutazioni e approfondimenti da parte degli amministratori, non solo pubblici, ma anche associativi perché solo attraverso la condivisione di idee su spazi, luoghi e tempi è possibile collocare strategicamente un territorio. 

DAL QUADRO NORMATIVO NAZIONALE È ASSENTE PERÒ LA VISIONE DELL'AGGREGAZIONE DI COMUNI COME ENTE STRATEGICAMENTE ORIENTATO ALLA IDEAZIONE CONDIVISA, ALLA PREDISPOSIZIONE UNITARIA DI ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE.

IL FUTURO DELLE CITTÀ È NELLA LORO CAPACITÀ DI FARE RETE



MARIO GERINI

Presidente Confindustria La Spezia

LA PIANIFICAZIONE DELLO SVILUPPO DEVE AVVENIRE COINVOLGENDO INEVITABILMENTE TUTTI I COMUNI DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA, IN UN'OTTICA DI AMBITO PIÙ VASTO POSSIBILE

Passare dal concetto di città capoluogo e il "resto della provincia" a quello di "città diffusa". È questo il cambio di paradigma che riteniamo necessario per esaminare e affrontare i processi economici, sociali e culturali del nostro territorio. Con questa stessa logica anche la pianificazione dello sviluppo deve avvenire coinvolgendo inevitabilmente tutti i Comuni della Provincia della Spezia, in un'ottica di ambito più vasto possibile.

In merito alle dotazioni infrastrutturali e alle loro funzionalità, tema centrale delle pagine che seguono, è stato indispensabile anzitutto avviare un'approfondita analisi e una riflessione circa il futuro delle città, in modo da creare le condizioni per una reale e duratura ripresa economica. Come Confindustria siamo partiti proprio da qui, analizzando lo "stato dell'arte" anche alla luce del contesto socio-economico del momento e delle opportunità offerte dallo

sviluppo dei temi individuati nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Abbiamo individuato nove interventi principali e pensiamo che tali progetti possano essere facilmente inseriti in una "rete", in una visione e in un contesto molto più ampi, funzionali e garanti di significativi vantaggi in termini di fruibilità privata, industriale e commerciale, oltre che capaci di aumentare gli standard di sicurezza della circolazione. Il tema della dotazione infrastrutturale, oggi più che in passato, assume una valenza strategica: le carenze e l'organizzazione complessiva dei sistemi locali di trasporto devono essere affrontati valutandoli come cardine del futuro sviluppo territoriale locale. L'adeguamento dell'offerta di mobilità/viabilità alla domanda di sistema deve essere analizzato con la consapevolezza del processo, in atto, di transizione verso un sistema urbano policentrico Golfo - Val di Magra - Val di Vara, guardando all'organizzazione

infrastrutturale provinciale nel suo complesso. In quest'ottica di "città diffusa", qualsiasi progetto infrastrutturale dovrà essere finalizzato, quindi, a migliorare lo svolgimento quotidiano delle attività delle aziende e la qualità della vita dei residenti. In alcuni casi, la fragilità e la contestuale presenza di vincoli urbanistico/ambientali, invece di spingere verso il raggiungimento di obiettivi comuni e condivisi da tutti, come una maggiore tutela ambientale, generano effetti diametralmente opposti. Ecco perché serve una visione strategica complessiva. La nostra provincia, considerata la sua morfologia, possiede limitati spazi di sviluppo, ulteriormente ridotti da vincoli demaniali e militari, che si aggiungono a vincoli relativi a normative nazionali e a quelli imposti da prescrizioni regionali (parchi). In questo senso, la visione ampia del pianificatore è ferma all'approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento provinciale

del 2005, ma l'occasione offerta dal PNRR dovrebbe essere colta a piene mani anche con strumenti di partenariato pubblico privato, laddove non sono stati previsti progetti in ampia scala.

Come Confindustria La Spezia siamo fortemente convinti che uno studio organico del sistema infrastrutturale provinciale debba servire a:

- 1.** Diversificare le arterie di traffico in ragione del carico (veicoli/ora), tipologia e percorrenza, con aumento della sicurezza stradale;
- 2.** Velocizzare l'accesso e l'uscita dall'area portuale quale elemento chiave per il mantenimento e l'aumento delle performance del porto della Spezia, sempre in competizione con i vicini hub portuali;
- 3.** Incrementare l'efficienza e lo sviluppo delle aree retroportuali di Santo Stefano di Magra;
- 4.** Migliorare le accessibilità e l'inclusione degli assi viari.

Per una visione d'insieme è assolutamente necessario riportare le esigenze infrastrutturali sia in termini viabilistici di collegamento tra le varie aree del terri-

torio, sia di rafforzamento delle infrastrutture portuali, sia di riorganizzazione degli spazi per un loro utilizzo più logico e razionale. L'affinamento in tal senso del Piano Territoriale Regionale corrisponderebbe a quanto prescritto dalla legge regionale 36/1997 s.m.i. (articolo 11, comma 3, lett. C) e varrebbe, soprattutto, quale parametro redazionale dei PSI e dei PUL previsti dagli articoli 23 bis e 23 ter della stessa legge regionale. Questo completamento avrebbe efficacia e contenuti non solo formali, ma anche sostanziali, in quanto l'inclusione in uno strumento di pianificazione programmatica garantirebbe effettiva attuabilità degli interventi. Prima di addentrarci nei nove progetti che riteniamo fondamentali, mi preme sottolineare come in tutti questi anni Confindustria abbia seguito l'iter burocratico per il completamento della Linea Ferroviaria Pontremolese, sia in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, sia autonomamente, intervenendo in tutte le sedi e a tutti i livelli a supporto della necessità di considerare l'opera strategica, inserendola nel Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato. Grazie a questa nostra

azione, il consenso sulla Pontremolese ha coinvolto anche le associazioni confindustriali di altre province e regioni. Riteniamo quest'opera fondamentale non solo per le attività economiche legate ai porti della Spezia e Marina di Carrara, ma anche per le attività legate alla logistica dei territori interessati delle regioni Liguria, Emilia-Romagna e Toscana, contribuendo alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica di queste regioni. Il potenziamento del collegamento ferroviario consentirà a tutti questi territori di essere più competitivi, incrementando i relativi commerci e la crescita economica. Questo significa sviluppo sociale, ricaduta occupazionale e conseguente incremento demografico. Questa infrastruttura, quindi, è strategica non solo per la Liguria ma per tutto il Paese. Non completarla significherebbe dire "no" al futuro, alle interrelazioni ed ai rapporti commerciali con il Nord Europa. Dobbiamo ottenere in tempi rapidi il finanziamento dell'opera nel suo complesso. Noi industriali spezzini proseguiremo nell'impegno profuso a favore della Pontremolese per giungere alla realizzazione dell'infrastruttura. 



NELL'OTTICA DELLA "CITTÀ DIFFUSA", QUALSIASI PROGETTO INFRASTRUTTURALE DOVRÀ ESSERE FINALIZZATO, QUINDI, A MIGLIORARE LO SVOLGIMENTO QUOTIDIANO DELLE ATTIVITÀ DELLE AZIENDE E LA QUALITÀ DELLA VITA DEI RESIDENTI.



*Confindustria
La Spezia ha
realizzato il
documento
"Necessità
infrastrutturali
provinciali"*

- | | | | |
|----------|---|----------|---|
| 1 | NUOVA VARIANTE AURELIA (SS 1)
TRA SAN BENEDETTO E STAGNONI | 4 | NUOVA BRETELLA PER ALLEGGERIRE IL TRAFFICO
NEL CENTRO DI ROMITO MAGRA (SP 331) |
| 2 | NUOVA VARIANTE AURELIA
NELLA PIANA DI ARCOLA (VIA XXV APRILE) | 5 | GALLERIA BYPASS PER IL CENTRO ABITATO DI
SAN TERENCE (BRETELLA MUGGIANO-RESSORA) |
| 3 | COMPLETAMENTO DEI QUATTRO RAMI
DELLO SVINCOLO DI FORNOLA (VEZZANO) | 6 | RADDOPPIO STRADA STATALE DELLA CISA (SS62)
DA SANTO STEFANO DI MAGRA A SARZANA |

SINERGIA

LA SFIDA PER IL FUTURO IN 9 INFRASTRUTTURE

Nelle pagine a seguire sono illustrati, con l'ausilio di cartografie e fotografie, i nove progetti del documento "Necessità infrastrutturali provinciali" realizzato da Confindustria La Spezia. Nell'ottica di favorire e stimolare il dibattito, ogni progetto è accompagnato dal commento dei sindaci dei Comuni di pertinenza, a cui Ance La Spezia ha voluto dare l'opportunità di fare osservazioni ed esprimere un parere nel merito.

Crediamo, infatti, che il dialogo, il confronto e la condivisione siano le strade maestre su cui dover avanzare per risolvere i problemi.

Come hanno già ampiamente ribadito i presidenti di Ance e Confindustria La Spezia negli editoriali pubblicati nelle pagine precedenti, il valore aggiunto del documento è quello di aver messo in rete le necessità di un territorio più ampio di quello di un singolo Comune, nella convinzione che oggi più che mai sia indispensabile alzare e allargare lo sguardo per fare le scelte strategicamente più giuste per il futuro del territorio.

Nelle conclusioni del documento confindustriale, i nove progetti sono a loro volta stati suddivisi in due gruppi.

Nel primo rientrano le opere, più urgenti, di implementazione della infrastrutturazione territoriale (svincolo di Fornola, Variante Aurelia nella Piana di Arcola, bypass di Romito Magra, bretella/ponte Ceparana-Santo Stefano Magra), necessarie per creare una continuità territoriale tra la zona industriale di Follo, il retroporto di Santo Stefano Magra e la zona industriale di Arcola, che diverrebbero così un'unica area produttiva.

Il secondo gruppo, invece, comprende la galleria di completamento tra il Golfo della Spezia e la Val di Vara e il raddoppio della Statale della Cisa, due opere la cui realizzazione permetterebbe il collegamento della Val di Vara con la Val di Magra e la Spezia.

Il dado è tratto, insomma, ora non resta che guardarsi negli occhi e innescare quelle sinergie virtuose che possono assicurare un futuro al territorio provinciale. 

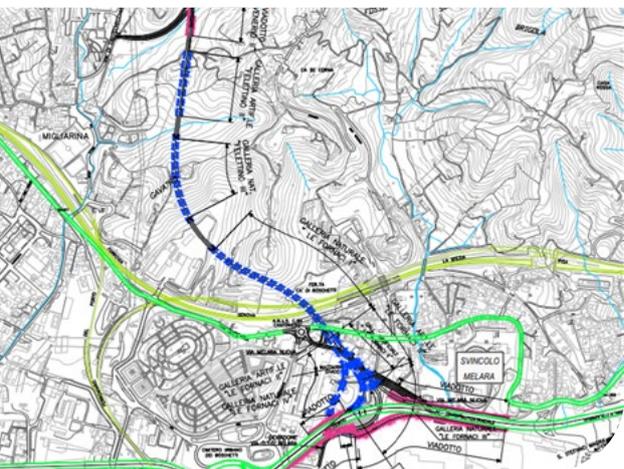
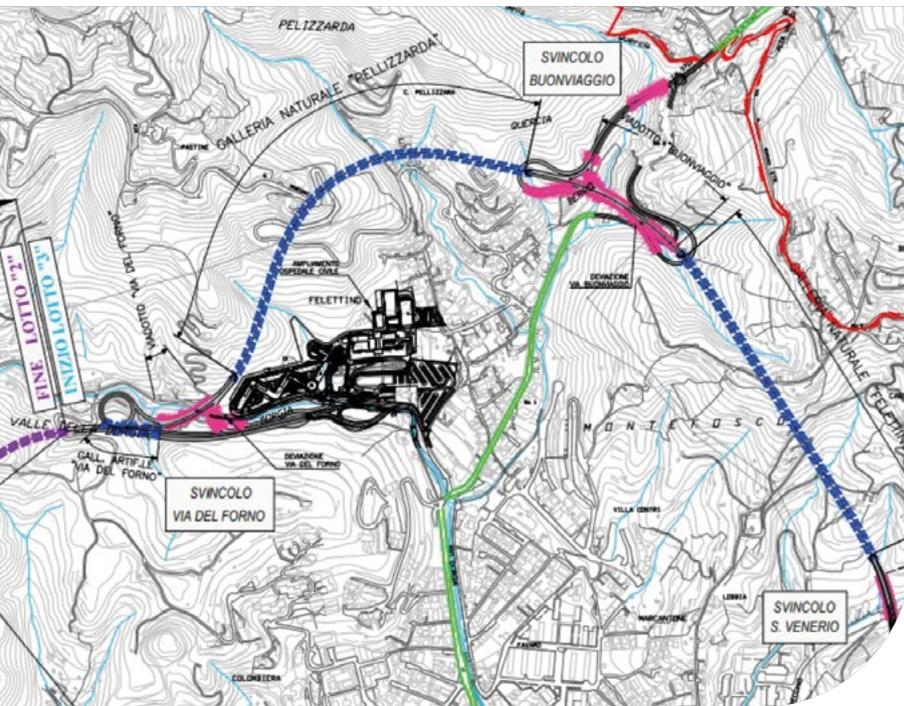


7 BRETELLA-PONTE TRA CEPARANA
E SANTO STEFANO DI MAGRA

8 IMPLEMENTAZIONE DELLA ZONA PRODUTTIVA
NELLA PIANA DI TAVOLARA

9 GALLERIA DI COMPLETAMENTO
TRA GOLFO DELLA SPEZIA E VAL DI VARA

1 NUOVA VARIANTE AURELIA TRA SAN BENEDETTO E STAGNONI



A sinistra le cartografie con i disegni dei tre stralci del terzo lotto di interventi.

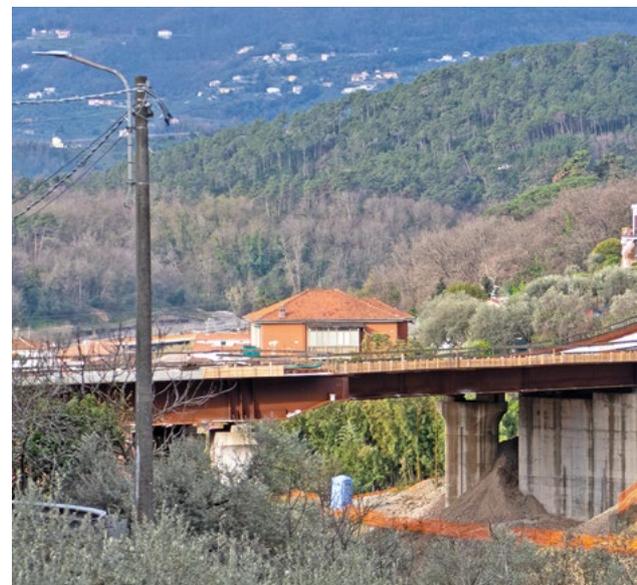
Nelle tre foto a destra, lo stato dell'arte dei lavori del primo stralcio del terzo lotto: sono visibili gli imbrochi di due gallerie e la costruzione della strada sopraelevata.

La Nuova Aurelia è un asse tangenziale che si sviluppa in direzione Nord-Ovest (San Benedetto)- Est (Stagnoni), dove si collega al raccordo autostradale aggirando l'agglomerato urbano spezzino. Rappresenta una parete importante del progetto della viabilità di accesso all'hub portuale.

L'opera, lunga complessivamente circa 10 km, è stata suddivisa dall'Anas in tre lotti, di cui i primi due (San Benedetto-Felettino) sono già aperti al traffico. Il terzo, invece, completa la tratta urbana della variante ed è stato suddiviso in tre parti.

Il primo stralcio (costo 57,24 milioni, lunghezza 1,8 km senza le rampe degli svincoli), è già stato affidato alla Ici spa, che ha avviato i lavori nel 2021 e dovrebbe concluderli quest'anno. Il tratto parte dall'imbocco della galleria Castelletti che si innesta sullo svincolo di via del Forno, sovrappassa il torrente Dorgia con un viadotto, aggira il borgo del Felettino, prosegue con la galleria naturale Pellizzarda fino allo svincolo del Buonviaggio e termina in corrispondenza del portale d'attacco della galleria naturale Felettino I.

Il secondo stralcio verrà realizzato da un'Ati di 6 imprese (appalto 39.177 euro). Lungo poco più di 1 km (senza le rampe), parte dall'imbocco della galleria Felettino I per





innestarsi nel viadotto San Venerio, a valle del quale si dovranno realizzare interventi di consolidamento del versante in frana. Il terzo stralcio, non ancora appaltato, vale 77,9 milioni di euro ed lungo 1,28 km. Il tracciato unisce lo svincolo di San Venerio con quello di Melara, dove si raccorda con la bretella autostradale Spezia-Santo Stefano Magra. Comprende diversi viadotti, gallerie artificiali e naturali. 



MIGLIORERÀ LA QUALITÀ DI VITA DELL'INTERA CITTÀ DELLA SPEZIA

PIERLUIGI PERACCHINI *Sindaco La Spezia*

“Ci siamo impegnati strenuamente con tutte le istituzioni per far ripartire i lavori della Variante Aurelia. Oggi, il primo lotto è in lavorazione, fino alla galleria di Buonviaggio, il secondo è stato assegnato ed il terzo lotto è in gara. Globalmente, si tratta di un lavoro di straordinaria importanza se consideriamo che il finanziamento totale di questa infrastruttura sfiora i 200 milioni di euro e che avrà un impatto positivo sulla qualità della via dell'intera città”.



DA BEVERINO SARÀ PIÙ FACILE ARRIVARE A MARE E AUTOSTRADA

MARCO COSINI *Sindaco Beverino*

“Il completamento del terzo lotto è un progetto importante che permetterà agli automobilisti che provengono dalla Val di Vara di non entrare nel traffico cittadino dando loro modo di raggiungere sia l'autostrada che la costa in modo più semplice. In particolare, con il completamento del lotto si arriva a prendere l'autostrada in 15 minuti. Un cittadino di Beverino, quando i lavori saranno ultimati, arriverà a Lerici senza dover entrare in città. Il collegamento con la costa sarà semplificato parecchio”.



COSÌ RICCÒ DEL GOLFO NON PERDE POTENZIALITÀ E ATTRATTIVITÀ

LORIS FIGOLI *Sindaco Riccò del Golfo*

“L'opera è utile come tutte le infrastrutture che migliorano collegamenti già esistenti. La variante ha fatto sì che Riccò del Golfo non perdesse potenzialità e attrattività, sviluppandosi di pari passo con essa. Ora però occorre unire questo tipo di connessione ad altre che servono per un armonioso sviluppo delle nostre zone. Ad esempio serve pensare una viabilità bianca per continuare a sviluppare e recuperare a fini industriali, agricoli e artigianali i terrazzamenti che caratterizzano la Liguria da Spezia a Deiva e nel versante di Riccò”.

2 NUOVA VARIANTE AURELIA NELLA PIANA DI ARCOLA (VIA XXV APRILE)

L'intervento si inserisce per un breve tratto su via XXV Aprile e prevede la realizzazione di un nuovo tratto che ricalca la strada esistente in prossimità dei pozzi di Acquedotti Tirreni fino allo svincolo di Fornola. In questo momento, infatti, l'unica vi di entrata e uscita è rappresentata dal sottopasso della ferrovia situato poco dopo la rotatoria di Fornola.

L'opera serve a decongestionare dal traffico la zona industriale della Piana di Arcola, in particolare via XXV Aprile, canalizzando l'intenso traffico di mezzi (leggeri, ma soprattutto pesanti) provenienti o diretti in Val di Vara verso il casello autostradale di Sarzana in direzione Ameglia-Carrara. In questo momento, infatti, l'unica vi di entrata e uscita è rappresentata dal sottopasso della ferrovia situato poco dopo la rotatoria di Fornola. Il progetto, il cui stato dell'arte è fermo al 2019, prevede la realizzazione di un tratto viario che innestandosi sull'Aurelia e sulla Strada



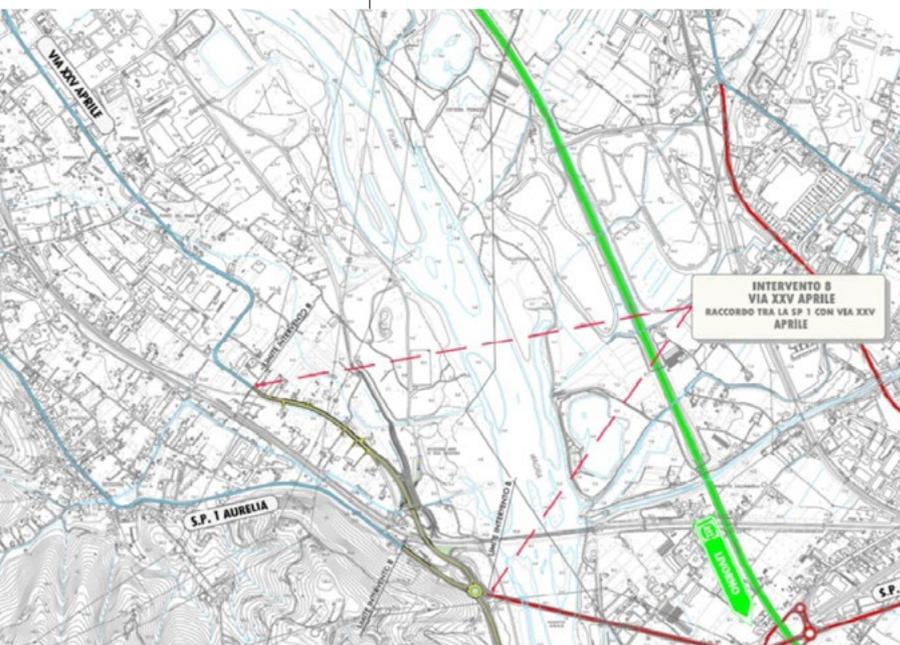
Provinciale 331 in prossima del viadotto Anas sul Magra, supera l'abitato di Arcola. L'intervento si inserisce per un breve tratto su via XXV Aprile e prevede la realizzazione di un nuovo tratto che ricalca la strada esistente in prossimità dei pozzi di Acquedotti Tirreni fino allo svincolo di Fornola. ☒

INTERVENTO FONDAMENTALE PER FAR RINASCERE LA ZONA E RENDERE VIVIBILE LA SS1



MONICA PAGANINI
Sindaca Arcola

“Un'opera importantissima soprattutto per una serie di aziende che hanno la necessità di essere servite da un bypass strategico come sarebbe quello di San Genisio. Si tratta a nostro giudizio di un intervento fondamentale per lo sviluppo del territorio per rendere più vivibile l'Aurelia, ma anche far rinascere la zona soprattutto in termini commerciali e per rendere più appetibile la piana grazie ad un accesso che sarebbe così maggiormente ordinato”.

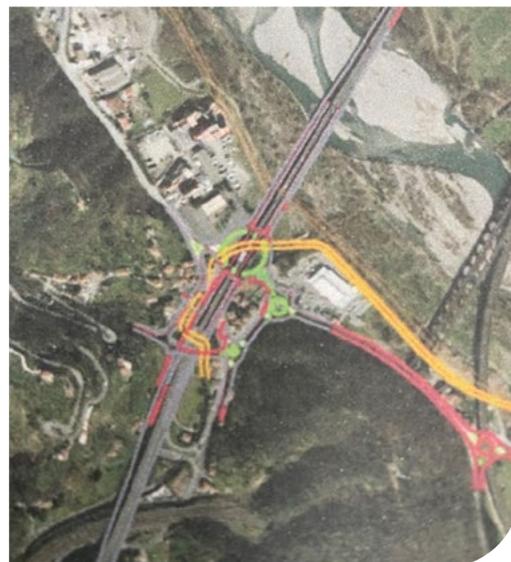




ATTENTI AL PARERE DEI CITTADINI E ALL'IMPATTO AMBIENTALE

MASSIMO BERTONI *Sindaco Vezzano Ligure*

“Su quest’opera va avviato un serrato confronto con i cittadini che risiedono a Fornola. Se da un punto di vista viabilistico e delle percorrenze, che devono essere sempre più rapide, può essere utile, bisogna tener conto anche dell’impatto ambientale che hanno interventi di questo tipo. Se realizzato nel bel mezzo del centro abitato di Fornola, la frazione sparirebbe. Ciò detto, se è vero che la conformazione fisica dell’area in cui si pensa di realizzare lo svincolo si presta ai lavori, occorrere però pensare ad un’uscita più decentrata rispetto alla frazione”.



3 COMPLETAMENTO QUATTRO RAMI DELLO SVINCOLO DI FORNOLA

Il progetto è l’elemento determinante per la razionalizzazione del traffico di interconnessione tra le due sponde del Magra e le valli del Vara e del Magra medesimo e prevede la realizzazione delle rampe mancanti e l’adeguamento alle vigenti normative stradali tramite l’allungamento delle corsie di accelerazione e decelerazione esistenti

L’intervento consentirebbe di collegare La Spezia, il retroporto di Santo Stefano Magra e le zone industriali di Arcola e Vezzano, spostando il traffico sulla tangenziale e alleggerendo le strade urbane-extraurbane (SS1, SS62, SP10). Il progetto è l’elemento determinante per la razionalizzazione del traffico di interconnessione tra le due sponde del Magra e le valli del Vara e del Magra medesimo. Gli ultimi studi realizzati da Itec Engineering e Università di Pisa (meno onerosi e impattanti rispetto a quelli precedenti di Salt e Anas) prevedono la realizzazione delle rampe mancanti e l’adeguamento alle vigenti normative stradali tramite l’allungamento delle corsie di accelerazione e decelerazione esistenti. Quest’ultimo intervento prevede la realizzazione di alcune opere (come l’allargamento delle pile esistenti) nell’area del Parco del Magra compatibili e sostenibili con le esigenze paesagistiche e idrauliche. 





SERVE UN CONFRONTO A 360° PER VALUTARE LA SUA REALE EFFICACIA E NECESSITÀ

Si tratta di un'opera che se gestita bene potrebbe indubbiamente mettere un po' di ordine nella congestione del traffico della zona migliorandone non di poco la gestione. Una questione che è comunque piuttosto delicata e sulla quale è attualmente in corso una discussione particolarmente accesa. Noi, da parte nostra, siamo naturalmente apertissimi ad un confronto che tenga però in considerazione tutti gli aspetti poiché è di fondamentale importanza valutare la situazione a 360 gradi, considerando da una parte le necessità e dall'altra la sua efficacia.

MONICA PAGANINI Sindaca Arcola

4 NUOVA BRETELLA PER ALLEGGERIRE IL TRAFFICO DI ROMITO MAGRA

L'opera, rientrante tra le dieci recentemente approvate con decreto provinciale, servirebbe ad alleggerire dal traffico il centro abitato di Romito Magra ed ha un valore stimato di 12,2 milioni di euro. L'intervento prevede che la SP 331 all'altezza della cava De Biasi pieghi verso monte, lato Ameglia, per poi sbucare in prossimità del cimitero di Romito Magra bypassando il centro abitato. La bretella di fatto diventerebbe a tutti gli effetti la nuova SP 331, mentre il tratto tra la cava e la SS 432 si trasformerebbe in strada urbana comunale. Il progetto potrebbe essere ampliato deviando il traffico a valle della rotatoria del Guercio in direzione Romito Magra, al fine di garantire una migliore fluidità del traffico in corrispondenza della SP 331 nel tratta tra la stessa rotatoria e Romito Magra. 

L'intervento prevede che la SP 331 all'altezza della cava De Biasi pieghi verso monte, lato Ameglia, per poi sbucare in prossimità del cimitero di Romito Magra bypassando il centro abitato.



5 GALLERIA BYPASS PER IL CENTRO DI SAN TERENCEO

Il progetto su cui si sta attivando il Comune di Lerici per risolvere il problema del traffico nel centro di San Terenzo, riprende l'ipotesi di galleria degli anni '90 che parte dall'ex Mobilificio Maggiani per arrivare a Ressoro o Romito zona Basko. Una bretella che bypassi il centro abitato di Romito e colleghi la frazione Muggiano di Lerici a Ressoro di Arcola, infatti, decongestionerebbe i centri abitati da una viabilità pericolosa e inquinante. Anas e Salt stanno analizzando i costi e il progetto, che potrebbe essere finanziato con i fondi del PNNR. L'opera era già prevista come prosecuzione del raccordo Lerici-La Spezia. **AEDIFICANDO**



Il progetto su cui si sta attivando il Comune di Lerici per risolvere il problema del traffico nel centro di San Terenzo, riprende l'ipotesi di galleria degli anni '90.

C'È UN PROBLEMA DI TENUTA DEL FRONTE DELA COLLINA E POI ROMITO NON LO VUOLE

"Ne abbiamo già discusso in consiglio comunale su una proposta della minoranza su impulso del Comune di Lerici interessato a snellire il traffico sulla direttrice Guercio. Secondo noi c'è anche un problema di tenuta del fronte della collina perché si tratterebbe di realizzare un immenso tunnel che passa sotto due borghi: Cerri e Trepiano. Per questo motivo abbiamo espresso forte criticità, tuttavia se qualcuno effettuerà uno studio di fattibilità anche dal punto di vista geologico lo valuteremo. Un'opera che però, è innegabile, farebbe morire la nostra frazione più popolosa: Romito (che non vuole questo bypass) riorbita in questi ultimi anni anche grazie al flusso turistico da cui sarebbe così tagliata fuori". **MONICA PAGANINI** *Sindaca Arcola*

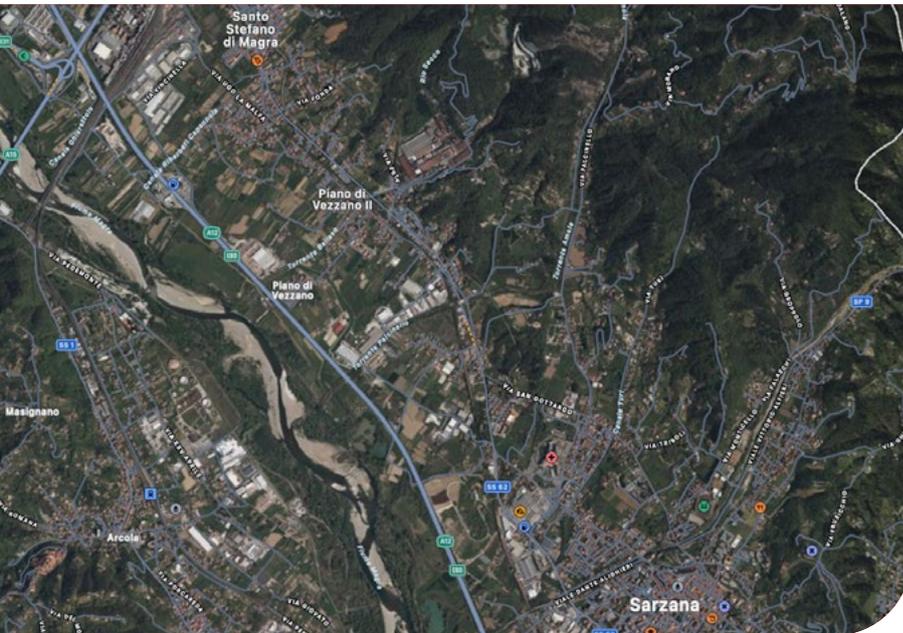


DUE INTERVENTI CENTRALI DA REALIZZARE CON UNA GALLERIA

LEONARDO PAOLETTI *Sindaco Lerici*

"Il bypass deve avere dignità di intervento centrale nell'assetto viario della provincia. Assolverebbe alla funzione di collegare l'infrastruttura autostradale e anche ferroviaria con le aree portuali e di riequilibrio dell'assorbimento del traffico pesante commerciale anche alla luce del necessario previsto potenziamento della linea pontremolese. Chiaramente il bypass dovrà essere realizzato tutto in galleria collegando il tratto che termina a Muggiano alla Val di Magra, in diretta connessione con l'autostrada".

6 RADDOPPIO STATALE DELLA CISA TRA SANTO STEFANO E SARZANA



Il progetto di raddoppio della SS62 della Cisa, la strada più trafficata dell'intera provincia de La Spezia, si sviluppa nella piana di Santo Stefano Magra, lungo l'autostrada A12, attraversando la località Vicinella fino ad arrivare alle rotonde di svincolo del casello di Sarzana sulla Aurelia SS1

L'opera rappresenta l'elemento chiave per il decongestionamento della SS62 della Cisa nel tratto compreso tra Santo Stefano Magra e Sarzana attraverso la realizzazione di una nuova infrastruttura. La Variante Cisa, con oltre 50 mila passaggi giornalieri, è infatti la strada più trafficata dell'intera provincia de La Spezia. L'intervento della nuova Variante Cisa si pone in continuità con il secondo lotto della bretella/ponte Ceparana-Santo Stefano Magra (progetto N. 5) e si sviluppa nella piana di Santo Stefano Magra lungo l'autostrada A12, attraversando la località

Vicinella fino ad arrivare alle rotonde di svincolo del casello di Sarzana sulla SS1. In una prospettiva ancora più ampia, sarebbe fondamentale che la progettualità della bretella in variante alla SS62 della Cisa non fosse solo diretta da Santo Stefano Magra a Sarzana, ma si sviluppasse anche in direzione Capriogliola-Aulla, garantendo così un corridoio infrastrutturale che ridurrebbe l'incidenza del traffico locale e di quartiere nei Comuni interessati. Secondo Confindustria La Spezia, inoltre, la bretella dovrebbe avere una connessione diretta anche con l'Ex Ceramica Vaccari, un'area a vocazione industriale ed





artigianale grande quanto il centro storico di Sarzana e al momento tagliata fuori da una pianificazione economica e infrastrutturale viaria che coinvolga l'intero comprensorio.

In ultimo, il tracciato del raddoppio della SS62 della Cisa avrebbe una sua naturale continuità nella possibile prosecuzione verso Carrara, portando a compimento il collegamento con il Porto di Marina di Carrara. Non per nulla il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) aveva già previsto un collegamento dell'area di Luni mare con il casello autostradale di Carrara lungo il percorso dell'autostrada A12. 



FONDAMENTALE E COMPLEMENTARE AL NUOVO PONTE DI CEPARANA

PAOLA SISTI *Sindaca Santo Stefano di Magra*

“Il raddoppio della SS62 è di vitale importanza per il territorio anche perché senza di esso l'opera ponte Ceparana-Santo Stefano Magra rischierebbe di rappresentare un clamoroso boomerang contro il territorio. Il rischio sarebbe infatti di diventare una sorta di collo di imbuto dannoso tanto per i cittadini quanto per le attività professionali che oggi hanno la necessità di lavorare sempre più velocemente e senza ostruzionismi di alcun tipo”.



INFRASTRUTTURA UTILE ANCHE A CASTELNUOVO E SARZANA

DANIELE MONTEBELLO *Sindaco Castelnuovo Magra*

“Il comune di Castelnuovo Magra è toccato in modo marginale da questa infrastruttura che si ferma a Sarzana. Detto questo, anche se quest'opera non insiste effettivamente sul nostro territorio, è sicuramente di aiuto complessivo alla vallata e non possiamo che darne un giudizio positivo, visto che risponde ad un'esigenza diffusa. Sarzana è a pochi chilometri e sono certo che anche Castelnuovo e le sue attività economiche beneficeranno di questo investimento”.

La Sindaca di Sarzana, interpellata sui progetti n. 6 del documento sulle necessità infrastrutturali, non è intervenuta in quanto impegnata in campagna elettorale.



7 BRETELLA-PONTE TRA CEPARANA E SANTO STEFANO DI MAGRA

Il primo lotto consiste nella realizzazione della bretella tra Ceparana e Santo Stefano di Magra, un viadotto sul fiume Magra. Il secondo lotto comprende le opere complementari di interconnessione, che consentono un collegamento tra il primo lotto ed il raccordo autostradale di Santo Stefano Magra fino arrivare all'interno delle aree retroportuali.

Il progetto, in due lotti, prevede un investimento complessivo di 15,1 milioni di euro (di cui 3 milioni sostenuti dalla Regione Liguria) e ha l'obiettivo di completare l'intero asse viario che collega Ceparana a Santo Stefano Magra, al fine di decongestionare il traffici sulla SS 62 della Cisa, sulla SP 10 della Ripa e sulla SS 1 Aurelia.

Per la fase di sviluppo del progetto, l'opera rientra nel programma triennale delle opere pubbliche 2020-2022, mentre il cronoprogramma di esecuzione riguarda il periodo 2021-2024.

Il primo lotto consiste nella realizzazione

della bretella tra Ceparana e Santo Stefano di Magra, un viadotto sul fiume Magra le cui progettazione esecutiva e realizzazione sono già state affidate alla Rti Società Edilizia Tirrena Set Spa.

Il secondo lotto comprende le opere complementari di interconnessione, che consentono un collegamento tra il primo lotto ed il raccordo autostradale di Santo Stefano Magra fino arrivare all'interno delle aree retroportuali. Il progetto definitivo, a cui sta lavorando la Itec Engineering di Sarzana in Ati con la Setac Srl di Bari, prevede la realizzazione di un nuovo tracciato che da via Arenelle arriverà nella zona retroportuale di Santo Stefano Magra, scavalcando l'autostrada A15 in corrispondenza della rampa di raccordo con l'A12. La loro realizzazione dipende dal reperimento delle risorse economiche necessarie e permetterebbe di collegare direttamente Sarzana alle zone industriali di Arcola, Follo, Ceparana/Bolano e al retroporto di Santo Stefano Magra. Al fine di velocizzare la circolazione, secondo Confindustria La Spezia è fon-



ATTENZIONE A NON SPOSTARE IL TRAFFICO SU S. STEFANO

“Siamo convinti che la bretella Ceparana-Santo Stefano Magra sia importantissima solo se si trova contestualmente una soluzione su Santo Stefano perché altrimenti più che un’opportunità potrebbe diventare un problema perché non farebbe altro che spostare il traffico da una zona all’altra, proprio nel cuore pulsante del retroporto del Porto di La Spezia. Abbiamo già il progetto esecutivo del Lotto 2 che interessa il nostro territorio, ora si tratta di trovare il finanziamento”.

PAOLA SISTI *Sindaca Santo Stefano di Magra*



damentale mantenere le attuali rampe di accesso all’autostrada in zona Ceparana, costruite in fase emergenziale a seguito del crollo del Ponte di Albiano Magra.

La soluzione tecnica progettata a livello preliminare dalla Provincia per il mantenimento delle rampe provvisorie senza dover incorrere in procedure d’esproprio (se non per un piccolo lotto di terreno necessario per la realizzazione dello svincolo sul quale è attuabile un accordo bonario), prevede il collegamento diretto della nuova bretella alla SS 330 in corrispondenza dell’attuale rotonda (che andrà comunque rivisitata), permettendo inoltre un collegamento diretto con il vicino complesso industriale.

Il progetto esecutivo è stato consegnato e validato ed è quindi prossimo l’inizio dei lavori per la realizzazione delle opere. 🇪🇺

VANNO MANTENUTE LE DUE RAMPE DI ACCESSO ALL’A12

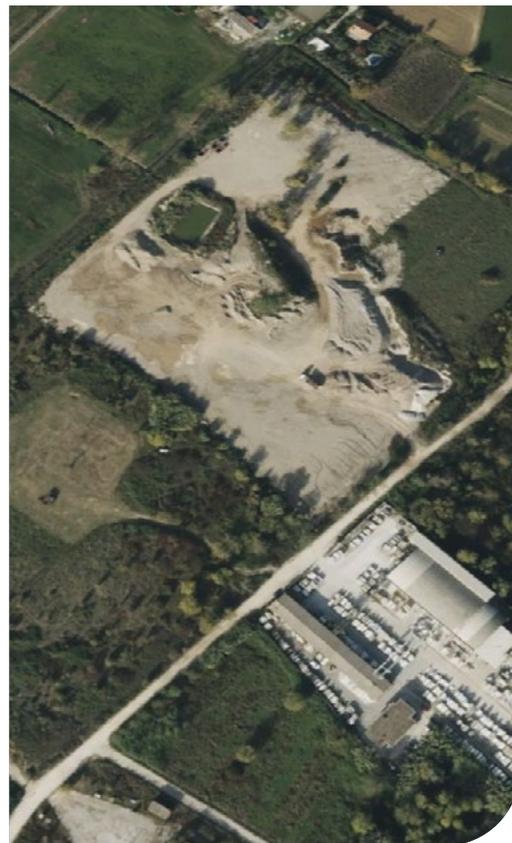


ALBERTO BATTILANI
Sindaco Bolano

“Intervento atteso da oltre 50 anni, finanziato ed appaltato. Oggi il tema è quello, comune a tutti gli appalti in corso, della lievitazione dei costi a cui Governo e Regione devono dare una risposta. Collegerà la bassa Val di Vara, polo produttivo più importante della provincia con oltre 1.000 aziende e 6.000 addetti, con Val di Magra e Città della Spezia con ricadute positive in termini di mobilità sia per i residenti che per le attività turistico-ricettive. Altra priorità il mantenimento delle rampe di uscita ed entrata sull’A12 realizzate dopo il crollo del ponte di Albiano Magra che hanno migliorato la mobilità della piana di Ceparana”.

8 IMPLEMENTAZIONE ZONA PRODUTTIVA PIANA DI TAVOLARA

L'area di intervento ha una superficie complessiva di 72mila metri quadrati ed è ben inserita tra il torrente Tremola e la strada di Tavolara, che la protegge per tutto il lato più lungo e sulla quale sono in corso lavori per l'allargamento e il consolidamento tramite banchine, alberature, parcheggi e impianti di infrastrutturazione per ospitare mezzi pesanti. Nel Piano Regolatore Generale oggi è classificata come Zona produttiva di Tavolara, ma la previsione è di trasformarla in un complesso a destinazione produttiva da realizzarsi in conformità ai criteri di compatibilità paesistico-ambientali contenuti nel progetto territoriale. La piana di Tavolara è una località a margine del Comune di Sarzana, ben definita da elementi fisici e naturali che disegnano il paesaggio e lo identificano in un sistema più ampio attraverso i suoi collegamenti con la via Aurelia, via Alta e viale XXV Aprile, tre direttrici strategiche per assorbire i flussi delle funzioni previste dal PRG. 🏠



La Sindaca di Sarzana, interpellata sui progetti n. 8 del documento sulle necessità infrastrutturali, non è intervenuta in quanto impegnata in campagna elettorale.

Nel Piano Regolatore Generale oggi l'area di intervento è classificata come Zona produttiva di Tavolara, ma la previsione è quella di trasformarla in un complesso a destinazione produttiva da realizzarsi in conformità ai criteri di compatibilità paesistico-ambientali contenuti nel progetto territoriale



9 GALLERIA TRA GOLFO DELLA SPEZIA E VAL DI VARA

Il progetto di galleria di completamento tra il Golfo della Spezia e il territorio della Val di Vara si innesta in località Piano di Valeriano nel Comune di Vezzano Ligure, all'intersezione tra la SP 10 e la SS 330. L'infrastruttura, lunga 3,25 km, servirebbe a favorire i collegamenti tra La Spezia e la Val di Vara contribuendo a scaricare dal traffico la SS 330 di Buonviaggio, strada soggetta ad alta intensità viaria. L'opera è stata segnalata dalla Provincia di La Spezia all'Upi come progetto strategico di valenza extra provinciale. 

La galleria si innesta in località Piano di Valeriano nel Comune di Vezzano Ligure, all'intersezione tra la SP 10 e la SS 330.



RISOLVEREBBE IL PROBLEMA DEL COLLEGAMENTO FOLLO-LA SPEZIA

RITA MAZZI *Sindaco di Follo*

“Per quanto riguarda l'aspetto della pianificazione urbanistica è auspicabile che questa 'meravigliosa galleria' sia attuata, come già proposto da diversi anni. L'intervento andrebbe a risolvere le difficoltà di collegamento tra La Spezia capoluogo e il mio territorio. Insieme a Bolano, Follo è la cerniera tra la Val di Vara e la Val di Magra, territori serviti da strade vecchie che interferiscono con i centri abitati. È molto difficile sperare nella sua realizzazione, vista la reale difficoltà nel reperimento di finanziamenti così importanti: resta la speranza nel PNRR e in una Provincia molto attenta alle nostre esigenze”.

OPERA SUPERATA, MEGLIO UN COLLEGAMENTO CHE UNISCA IL FELETTINO E LA VAL DURASCA

“Reputo l'opera superata. Questa era una galleria pensata negli Anni '90: oggi andrebbe a incidere su zone diventate altamente edificate. Doveva essere un tunnel che poteva anche eliminare i problemi legati ai centri abitati di Follo, ma ora razionalmente credo sia meglio pensare un collegamento che unisca il Felettino, dove ci sono gli svincoli della variante Aurelia, con la Val Durasca: il tratto sarebbe molto più breve e avrebbe costi inferiori. La galleria sarebbe lunghissima e avrebbe un'uscita all'interno di un centro abitato. Qualche perplessità ce l'ho”.

MASSIMO BERTONI *Sindaco Vezzano Ligure*

VALORIZZA I COLLEGAMENTI CON LA VAL DI VARA E MIGLIORA LA VITA DEGLI SPEZZINI

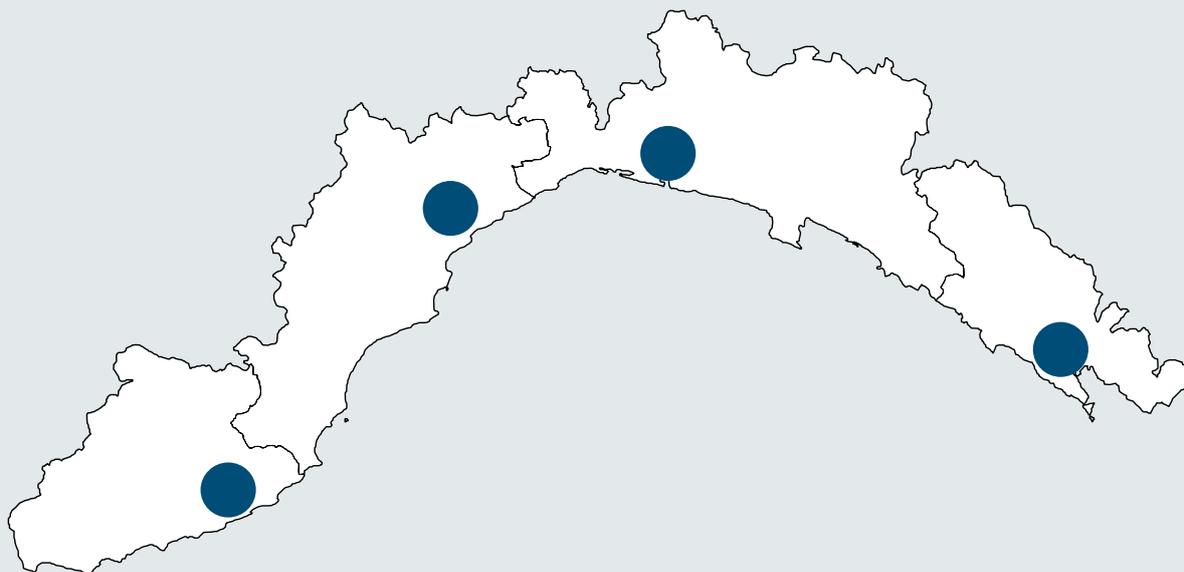
“La Galleria di Completamento della Variante Aurelia è un'opera importantissima dal punto di vista strategico e molto attesa da tutti perché valorizza i collegamenti con la Val di Vara. Un intervento, che una volta completato, avrà la capacità di migliorare molto la qualità della vita dei cittadini di La Spezia”

PIERLUIGI PERACCHINI *Sindaco La Spezia*

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