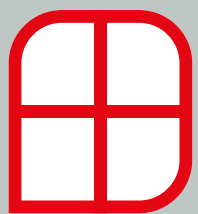




01
GIUGNO
2024

TERRITORIO

MARCO RICCI (BELLUNO, 1676 - VENEZIA, 1730), "CAPRICCIO CON ROVINE E LAVANDAIE" [PART.]



AEDIFICANDO

COSTRUIRE CULTURA D'IMPRESA



MARCO RICCI (BELLUNO, 1676 – VENEZIA, 1730), "CAPRICCIO CON ROVINE E LAVANDAIE"

TERRITORI E PAESAGGI

NEI CAPRICCI DEL TURBOLENTO MARCO RICCI L'EQUILIBRIO TRA VEDUTE LUCIDE E CONTROLLATE E SCENE VISIONARIE E SOGNATRICI

È allo scadere del Seicento che il turbolento Marco Ricci, poco più che un ragazzino, è costretto a fuggire da Venezia a seguito dell'ennesima rissa in cui si era trovato coinvolto, circostanza a lui fin troppo consueta per quel suo carattere iracundo e sempre propenso alla lite. Questa volta il fatto è grave, si tratta di un omicidio e non può essere sottaciuto, e il giovane pittore deve trovare un ricovero sicuro al di fuori dei confini della Serenissima. È lo zio Sebastiano, artista già di chiara fama, che memore del suo recentissimo collaborare con l'anconetano Antonio Felice Peruzzini, con il quale aveva composto il vorticoso Sant'Antonio tentato per il milanese marchese Pagani, in un collaudato e simbiotico operare, gli si rivolge, chiedendogli ospitalità a Spalato, dove il collega si trovava e dove far rifugiare quel suo scapestrato nipote. In quel forzato confino la tangenza con il nuovo provvisorio maestro obbliga il talentuoso Marco a prendere coscienza di quell'estroso modo di dipingere, dove il paesaggio appare sempre rarefatto e leggero, sul punto di sciogliersi nei suoi elementi primari, e questo lascia in lui un segno essenziale. La pittura di Peruzzini risulta infatti materica e al contempo impalpabile, paesaggi e **territori** dove le nubi si mischiano alle fronde degli alberi, alle rocce dei monti, alle vette perennemente innevate, in una schiuma acquosa, quasi liquida. Il giovane pittore innesta dunque questa aggiornata cifra poetica sulla ben radicata tradizione veneziana dando a sua volta vita a paesaggi frementi, i quali, rientrato in patria, verranno animati dalle impazienti figurette inserite dallo zio Sebastiano, secondo un modo di procedere che in quel volger di anni riscuoteva totale plauso e grande apprezzamento di pubblico. Il viaggio fatto a Roma, avvenuto sul finire del XVIII secolo, è un altro capitolo formativo di fondamentale portata nella carriera di Marco Ricci, il quale nel perenne cantiere dell'Urbe assiste all'evoluzione di quel preciso genere, il paesaggio, che nelle vedute di Vanvitelli da un lato, lucido e controllato, e nei capricci di Panini dall'altro, visionario e sognatore, dimostra due modi contrapposti eppure non del tutto inconciliabili di presentare il mondo. Il raggiunto equilibrio di questo dualismo viene ben esplicitato proprio nella tela Lia, dove nella veduta, che certo è di fantasia, Ricci sceglie di declinare elementi reali, in una bilanciata sintassi che diventa la sua migliore cifra distintiva. Il dipinto è un capriccio, certo, dove si assommano rovine classiche ad architetture gotiche, in parte riconoscibili sia pur trasfigurate: il luogo figurato sembrerebbero i mercati di Traiano, ritratti da Magnanoli, e dunque da un punto di vista leggermente sopraelevato, oltre i quali la loggetta di aerea consistenza echeggia l'architettura sospesa del Palazzo dei Cavalieri di Rodi, lì effettivamente posta. Ma l'espedito narrativo più efficace, che diviene un vero topos nella produzione dell'artista, ripetuto da numerosi suoi epigoni, è l'intrepida figura che si sporge attraverso un varco sbrecciato a sogguardare l'affacciarsi delle lavanderia poste in primo piano a stendere il bucato al caldo sole romano, noncuranti di quanto è intorno del tutto disinteressate alla vetusta grandezza che la Città ancora e sempre conserva. Come posta a collegare tra loro due mondi contermini ma distanti, quella figuretta è un perfetto espediente narrativo, come detto, protagonista silenzioso ma significativa che in quella sua incapacità di trattenere il moto di curiosità che lo conduce al varco pare districare il mondo dei vivi da quello dei morti, distinguendo in quel suo gesto indiscreto e sospeso la materia dei sogni dalla concretezza della veglia. **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

<https://laspezia.ance.it>

Direttore responsabile:

Paolo Faconti

Redazione e grafica:

Autorivari Srl

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: 11 giugno 2024

Territorio

/ter-ri-tò-rio/

sostantivo maschile
1. Porzione di terra di estensione abbastanza considerevole.

"una striscia di t."

2.FIG. In embriologia, area dell'embrione, costituita da più cellule, più o meno ben distinta dalle aree contigue sulla base delle sue caratteristiche morfologiche e fisiologiche.

[Fonte: Dizionario Oxford Languages]

SOMMARIO

INFRASTRUTTURE	4
Visione di insieme per un obiettivo comune	
SOSTENIBILITÀ	6
Parola chiave, politiche infrastrutturali	
RETE STRADALE	8
Mettere in sicurezza e costruire nuove vie	
TERRITORIO	9
Un confronto aperto con i sindaci	
AMEGLIA	12
Effetti collaterali. La variante sulla SS 331 scarica traffico sulla città	
BOLANO	14
Soddisfatti e rimborsati. Cresce la fiducia sulla soluzione dei problemi di viabilità	
LUNI	16
Gestione territorio. Serve una visione più ampia su strade, sicurezza, edilizia, sanità	
SANTO STEFANO DI MAGRA	18
Oltre i container. La città non ci sta ad essere solo il retroporto di Spezia	
SARZANA	20
Tir, no grazie. La città non vuole i mezzi pesanti diretti a Carrara	
VEZZANO LIGURE	22
Manca lo spazio per nuove strade. Più facile raddoppiare la Pontremolese	



**SFOGLIA
ONLINE**



**NON SOLO
SU CARTA**

SEGUI ANCE LA SPEZIA SU



[HTTPS://LASPEZIA.ANCE.IT](https://laspezia.ance.it)

INFRASTRUTTURE UNA VISIONE DI INSIEME PER UN OBIETTIVO COMUNE

Lo studio di "The European House - Ambrosetti" incaricato da Confindustria per delineare la possibile traiettoria dello sviluppo economico della nostra provincia per i prossimi dieci anni, rivela un quadro di significative potenziali opportunità di crescita che, se concretizzate, porterebbero a raddoppiare il nostro Pil con enormi benefici sull'economia, sull'occupazione e in generale sul benessere della comunità provinciale.

Naturalmente non è tutto scontato. Per vedere realizzate molte di queste potenzialità è necessario che sul territorio si creino le giuste condizioni. Una di queste riguarda senz'altro la dotazione infrastrutturale, oggi particolarmente carente e vulnerabile.

Per tale ragione Ance e Confindustria con il Comune della Spezia, Provincia ed Autorità Portuale hanno commissionato al Centro Studi Confindustria Advisory uno studio strategico finalizzato ad individuare le criticità infrastrutturali, con particolare riferimento alla messa in sicurezza della città capoluogo e del porto della Spezia, nonché a far comprendere l'utilità del rinnovamento infrastrutturale complessivo per supportare le prospettive di sviluppo del territorio provinciale. Lo studio citato, inoltre, è sostenuto anche da protocolli d'intesa con le amministrazioni comunali della Val di Magra e della Val di Vara, le quali, costituendosi in una visione d'insieme, condividono l'urgenza della soluzione viaria del nostro territorio fornendo il proprio contributo per raggiungere il fine comune.

La strada che è stata intrapresa sembra essere quella più giusta per affrontare correttamente i prioritari aspetti di carattere generale e sovracomunale. È un percorso che porta alla luce quanto sia importante che il territorio si muova come un unico soggetto, che abbia la capacità di conoscersi, di fare analisi sulle necessità più importanti, di studiare le migliori soluzioni, anche facendo sintesi al proprio interno e, successivamente, facendo massa critica per costituirsi in un'unica entità con il più alto peso specifico possibile, in modo da raggiungere la forza adeguata a reperire le risorse necessarie a mettere a terra gli obiettivi individuati.



ALBERTO BACIGALUPI
Presidente Ance La Spezia

LA STRADA CHE È STATA INTRAPRESA SEMBRA ESSERE QUELLA PIÙ GIUSTA PER AFFRONTARE CORRETTAMENTE I PRIORITARI ASPETTI DI CARATTERE GENERALE E SOVRACOMUNALE. È UN PERCORSO CHE PORTA ALLA LUCE QUANTO SIA IMPORTANTE CHE IL TERRITORIO SI MUOVA COME UN UNICO SOGGETTO, CHE ABBA LA CAPACITÀ DI CONOSCERSI, DI FARE ANALISI SULLE NECESSITÀ PIÙ IMPORTANTI, DI STUDIARE LE MIGLIORI SOLUZIONI, ANCHE FACENDO SINTESI AL PROPRIO INTERNO

Questo metodo dovrebbe essere messo a sistema. Andrebbe strutturato un modello di approccio ai temi significativi di carattere territoriale secondo una cabina di regia a guida pubblica e rappresentativa di tutto il territorio.


Un "pensatoio" che abbia l'esclusivo compito di approfondire i temi legati all'analisi delle dinamiche future, alla programmazione e alla pianificazione strategica, che vada dall'urbanistica al sociale, dagli aspetti economici a quelli culturali.

Dobbiamo immaginare una struttura che lavori esclusivamente a questo scopo. I costi sarebbero del tutto trascurabili rispetto a quelli che potremmo subire per non avere prevenuto e risolto per tempo le nostre latenti gravi criticità, mentre sarebbero particolarmente insignificanti rispetto ai vantaggi che si otterrebbero per avere creato le migliori condizioni allo sviluppo della nostra provincia.

Il tema delle infrastrutture non è che uno dei tanti aspetti che necessitano di una visione territoriale.

Altri temi dovrebbero essere affrontati secondo una prospettiva d'insieme, un esempio su tutti: la necessità di risorse umane che a tutti i livelli di competenza dovranno sostenere il nostro sviluppo a breve e medio termine.

È un problema enorme che ovviamente non potrà essere risolto con politiche demografiche locali, ma principalmente attirando donne e uomini da fuori provincia. Ma l'essere attrattivi significa disporre di abitazioni, di asili nido, di una buona mobilità territoriale, di una comunità accogliente dal punto di vista sociale e dinamica dal punto di vista culturale. Certamente ad alcuni di questi temi potrebbe essere data una risposta a livello comunale, ma una soluzione complessiva, strutturata e coordinata su scala territoriale sarebbe enormemente più completa ed efficace.

Dobbiamo essere consapevoli che la competizione nei prossimi anni avverrà anche tra territori. Quanto più una comunità sarà capace di compattarsi e di dotarsi di strumenti adeguati a porre in essere azioni in modo coordinato, tanto più sarà vincente con le altre parti del Paese.  **Alberto Bacigalupi**



La firma del protocollo d'intesa per lo sviluppo territoriale tra le associazioni datoriali provinciali avvenuto lo scorso 24 aprile presso la sede di Confindustria La Spezia



MARIO SOMMARIVA

Presidente Autorità di Sistema Portuale
Mar Ligure Orientale

IL TEMA DELLE INFRASTRUTTURE VIENE SPESSO AFFRONTATO IN MODO UNILATERALE, GUARDANDOLO DA UN UNICO PUNTO DI VISTA, SENZA COGLIERNE INVECE LA COMPLESSITÀ. L'APPROCCIO DELLA SOSTENIBILITÀ, PAROLA ORMAI ABUSATA, CONTIENE IN SÉ SIGNIFICATI AMPI E TALI DA RICOMPREDERE L'INSIEME DEI CONCETTI CHE DEBONO GUIDARE UNA MODERNA POLITICA INFRASTRUTTURALE



SOSTENIBILITÀ LA PAROLA CHIAVE PER LE POLITICHE INFRASTRUTTURALI

Il tema delle infrastrutture viene spesso affrontato in modo unilaterale, guardandolo da un unico punto di vista, senza coglierne invece la complessità e senza un approccio multidisciplinare. Coloro che privilegiano una visione puramente "quantitativa" delle infrastrutture, sono attenti in primo luogo alla maggiore capacità di assorbimento e velocità dei traffici, per collegare un punto ad un

altro. Coloro che, invece, osservano il tema unicamente dal punto di vista ambientale, guardano in particolare il consumo del territorio, individuano le esternalità negative, paventano possibili fenomeni corruttivi, ahimè, spesso effettivamente collegati alla realizzazione di opere piccole o grandi. Vi è poi un approccio, nettamente minoritario, ma che è quello che personalmente prediligo, di guardare


LE INFRASTRUTTURE SONO LA PRECONDIZIONE PER LA VITA SOCIALE E PER LO SVILUPPO

Le infrastrutture sotto l'aspetto della "sostenibilità".

La parola è ormai abusata, ma contiene in sé significati ampi e tali da ricomprendere l'insieme dei concetti che debbono guidare una moderna politica infrastrutturale. Significa certamente la sostenibilità ambientale, sotto il profilo del minor consumo possibile del territorio, delle tecniche di transizione energetica, mirate alla decarbonizzazione dell'economia, ma significa altresì "sostenibilità sociale". Le infrastrutture, infatti, debbono sorreggere ed innervare processi di inclusione sociale, "buona" occupazione, liberata da fenomeni perniciosi quali il lavoro nero ed il caporalato, promozione di processi formativi e di riqualificazione dei lavoratori.

Sostenibilità sotto il profilo finanziario. Qui si tratta di intraprendere in modo consapevole il metodo dell'analisi "costi e benefici", creando i presupposti anche per investimenti privati, laddove taluni investimenti non consentirebbero, nel medio periodo, il ritorno diretto di un investimento in infrastrutture. Non tutte le strade possono essere a pedaggio, ma un territorio senza collegamenti si priverebbe della possibilità di vedere insediate nuove attività di manifattura e di servizi. In altri termini, le infrastrutture viste come fattore di sviluppo e di progresso. Siamo territori alle prese con un terribile inverno demografico.

La Liguria, la provincia di Spezia non fa eccezione, vive, specie nelle zone appenniniche e rurali, un serio rischio di spopolamento. La città di Spezia rischia di vedere interi quartieri, specie quelli più periferici, depauperati di attività commerciali, desertificati dal punto di vista dei servizi ed alterati da politiche abitative che privilegiano l'affitto breve per fini turistici, ma non organizzano risposte innovative per i tanti immigrati che, attirati in particolare dallo sviluppo impetuoso della cantieristica, non riescono a vivere la città con dignità e con una prospettiva reale di stabilizzazione familiare.

Parlare di trasporti ed infrastrutture significa dunque porsi la questione di nuovi diritti di cittadinanza, di una città che ha già cambiato pelle e che già sta costruendo un nuovo futuro. Una nuova politica infrastrutturale che guardi all'insieme del territorio provinciale, colga interconnessioni economiche e sociali, veda in anticipo i cambiamenti è assolutamente necessaria. Per questo lo studio sulle infrastrutture promosso da Confindustria ed Ance La Spezia è uno strumento prezioso. Leggere il territorio attraverso le lenti delle infrastrutture, cogliere le lacune attuali, individuare le priorità future è rendere ai nostri cittadini, attuali e futuri, il miglior servizio possibile. È sbagliato vedere nelle infrastrutture solo ferro, cemento o sedimenti da smaltire. Le infrastrutture sono la preconditione per la vita sociale e per lo sviluppo. Necessarie come l'aria e l'acqua, purché in armonia con l'ambiente e foriere di inclusione sociale. Non sono sogni o parole ma condizioni per la nostra futura sopravvivenza. 

Mario Sommariva

**È SBAGLIATO VEDERE
NELLE INFRASTRUTTURE
SOLO FERRO, CEMENTO O
SEDIMENTI DA SMALTIRE.
NECESSARIE COME L'ARIA E
L'ACQUA, PURCHÉ IN ARMONIA
CON L'AMBIENTE E FORIERE
DI INCLUSIONE SOCIALE, NON
SONO SOGNI O PAROLE MA
CONDIZIONI PER LA NOSTRA
FUTURA SOPRAVVIVENZA**

RETE STRADALE

METTERE IN SICUREZZA L'ESISTENTE E COSTRUIRE NUOVE INFRASTRUTTURE

Lo sviluppo della rete stradale nella provincia della Spezia è essenziale per fornire servizi ai cittadini, collegare le aree strategiche del territorio e supportare imprese, attività commerciali e turismo. La Provincia gestisce oltre 550 km di strade che connettono l'entroterra, come la Val di Vara, con la Val di Magra, il Golfo e la costa, infrastrutture cruciali per mantenere la continuità e i collegamenti tra i territori. Per questi motivi, la Provincia ha deciso di aderire, insieme all'Autorità Portuale, all'Ance, a Confindustria, al Comune della Spezia e diversi Comuni del territorio, alla stipula di un protocollo d'intesa per lo sviluppo viario, affrontando i processi di trasformazione economica, culturale e sociale con una visione strategica complessiva. Inoltre, il sistema stradale del territorio è congestionato e fragile, quindi richiede una programmazione di accrescimento e potenziamento con una visione a lungo termine, che sia in grado di migliorare la vita dei cittadini, delle realtà sociali ed economiche. Tra gli obiettivi dei firmatari emerge la commissione a Confindustria Advisory di uno Studio Strategico per mettere in sicurezza la città capoluogo, il porto della Spezia e la comunità in caso di interruzioni del raccordo La Spezia-Santo Stefano di Magra. Questo servirà a migliorare e integrare il sistema



PIERLUIGI PERACCHINI

Presidente Provincia La Spezia

IL SISTEMA VIARIO DEL TERRITORIO È CONGESTIONATO E FRAGILE, QUINDI RICHIEDE UNA PROGRAMMAZIONE DI ACCRESCIMENTO E POTENZIAMENTO CON UNA VISIONE A LUNGO TERMINE, CHE SIA IN GRADO DI MIGLIORARE LA VITA DEI CITTADINI, DELLE REALTÀ SOCIALI ED ECONOMICHE

viario provinciale, rendendolo più efficiente e supportando le amministrazioni nelle scelte future.

Nonostante le difficoltà economiche dovute a una riforma sfavorevole, la Provincia sta portando avanti diversi progetti strategici per il territorio del Levante Ligure, investendo in una rete stradale moderna ed efficiente, coordinata con le altre infrastrutture viarie, capace di affrontare le criticità e, nel contempo, promuovere lo sviluppo futuro del territorio. Questi progetti prevedono anche opere che si concentrano sulla sicurezza delle infrastrutture esistenti, ma si sviluppano sulla creazione di nuove, riducendo il traffico nei centri abitati e potenziando le strade che supportano le esigenze delle imprese locali, favorendo così l'economia e la creazione di nuovi posti di lavoro.

Un esempio è il nuovo ponte sul Magra, che collegherà in modo diretto Santo Stefano Magra con la piana di Ceparana, unendo la Val di Magra con la Val di Vara, ma anche l'area portuale e retroportuale con spazi in cui vi sono aziende e piccole medie imprese. Quest'opera strategica migliorerà la rete stradale provinciale, riducendo il traffico nei centri abitati e migliorando i collegamenti tra le zone industriali e retroportuali. Il nuovo percorso includerà anche una pista ciclabile protetta, supportando la mobilità urbana e turistica. **Luigi Peracchini**

TERRITORIO

UN CONFRONTO APERTO CON I SINDACI DELLA “CITTÀ METROPOLITANA”

Lo Studio Strategico Infrastrutture che Ance La Spezia e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale hanno commissionato nei mesi scorsi a Confindustria Advisory, diventerà presto di dominio pubblico in una conferenza stampa di presentazione dell’iniziativa, a cui interverranno dando la loro adesione anche Provincia e Confindustria La Spezia. Il progetto, che ha il suo antecedente nello studio commissionato a sua volta da Confindustria La Spezia a The European House - Ambrosetti l’anno scorso sul ruolo delle imprese nella definizione del futuro del territorio della provincia della Spezia, è quindi diventato oggetto di un protocollo di intesa che Ance La Spezia ha proposto di sottoscrivere ai dieci Comuni della provincia chiamati direttamente in causa dalle due opere su cui il Centro Studi di Confindustria sta lavorando, ovvero il raccordo La Spezia-Santo Stefano di Magra e la cosiddetta Cisa Bis.

In attesa di scoprire i contenuti del documento finale, Ance La Spezia ha voluto su questo numero di Aedificando dare la parola ai sindaci interessati, appunto al Territorio. Nelle pagine a seguire, i primi cittadini di Ameglia, Bolano,



PAOLO FACONTI
Direttore Ance La Spezia

NON TUTTI I PUNTI DI VISTA SULLE MEDESIME OPERE SONO PERFETTAMENTE ALLINEATI, IN QUANTO LE ESIGENZE E LE PRIORITÀ SONO DIFFERENTI DA UN COMUNE ALL'ALTRO, COM'È NORMALE CHE SIA. LO SPAZIO CHE ABBIAMO VOLUTO DARE ALLA DIVERSITÀ DI VEDUTE, STIMOLANDO UN CONFRONTO APERTO E COSTRUTTIVO TRA LE PARTI, È IL “FIL ROUGE” CHE DA SEMPRE GUIDA L'OPERARE DELL'ASSOCIAZIONE IN PARTICOLARE SUL PROBLEMA INFRASTRUTTURALE

Luni, Sarzana, Santo Stefano di Magra e Vezzano Ligure spiegheranno il loro punto di vista sui problemi infrastrutturali (ma anche di altra natura, ndr) dei loro Comuni, nello sforzo di guardare oltre i confini geografici e amministrativi che li separano, consapevoli che i problemi che interessano un intero Territorio, si possono risolvere solo antepoendo l’interesse collettivo a quello particolare. Sono rimasti fuori da questo primo giro di opinioni solo alcuni dei Comuni in cui si è votato (Arcola, Castelnuovo Magra e Follo) oltre al capoluogo La Spezia, ma in seguito ci sarà modo di recuperare anche il loro contributo. Come si potrà vedere leggendo le varie interviste, non tutti i punti di vista sulle medesime opere sono perfettamente allineati, in quanto le esigenze e le priorità sono differenti da un Comune all’altro, com’è normale che sia.

Proprio lo spazio che Ance La Spezia ha voluto dare alla diversità di vedute, stimolando un confronto aperto e costruttivo tra le parti, è il “fil rouge” che da sempre guida l’operare dell’associazione in particolare sul problema infrastrutturale, all’unisono con il *modus agendi* che contraddistingue l’azione di Confindustria La



I due interventi infrastrutturali presi in considerazione dallo studio strategico che sta facendo Confindustria Advisory (raccordo autostradale La Spezia-Santo Stefano di Magra e Cisa bis) e i 10 Comuni direttamente interessati dalla realizzazione delle due opere

Spezia, anche lei molto legata al concetto di "città metropolitana" come chiave di lettura per leggere il futuro di strade e trasporti della provincia.

Ma c'è di più. L'azione congiunta di Ance e Confindustria La Spezia, va a colmare un vuoto istituzionale che, soprattutto dopo la riforma delle Province, ha privato il Territorio di un soggetto mediatore capace di fare da "regia" - come ha ben ribadito il presidente regionale degli industriali liguri Giovanni Mondini -, sviluppando un ragionamento articolato sull'intermodalità, organizzando i flussi di traffico, definendo le tipologie di merce da mettere sulle varie modalità, guardando alle zone logistiche semplificate

come strada maestra da seguire.

"Ance La Spezia da anni è fortemente impegnata a proporre una visione di ammodernamento del territorio tramite processi di rigenerazione urbana di cui le infrastrutture sono una componente indispensabile - si legge nella lettera che il presidente di Ance La Spezia Alberto Bacigalupi ha mandato ai sindaci dei 10 Comuni interessati invitandoli a firmare il protocollo d'intesa -. È oggi palese la necessità di una strategia complessiva sovraordinata di programmazione condivisa e concordata che possa poi essere esplicitata e recepita dai vari enti competenti all'interno dei vari strumenti di

pianificazione e programmazione, in modo che ciascuno di questi possa essere letto in continuità ed in complementarità agli altri senza creazione di conflitti. Il sistema viario provinciale ha messo recentemente in evidenza come la rete centrale presenti uno stato di elevato congestionamento e di preoccupante fragilità, a fronte di situazioni viabilistiche caratterizzate da forti impedenze determinate dalla mancanza di giuste ed efficienti alternative viarie”.

L’obiettivo primario che si pone lo studio in fase di realizzazione, infatti, è quello di valutare quale potrebbe essere il cosiddetto “costo ombra” sopportato dalle future generazioni nel caso in cui le nuove opere infrastrutturali non dovessero essere realizzate o quelle esistenti non svolgessero adeguatamente la propria funzione.

Una ulteriore finalità dello studio, inoltre, è quella di sostenere una strategia complessiva finalizzata a mettere in sicurezza la città capoluogo, il porto della Spezia e più in generale la comunità sociale in caso di interruzioni parziali o totali del raccordo La Spezia - Santo Stefano di Magra, migliorando, integrando e implementando il sistema viario provinciale allo scopo di renderlo più efficiente.


Il protocollo di intesa proposto ai sindaci, impegna le amministrazioni comunali al recepimento dei contenuti dell’accordo collaborando alla raccolta dei dati e informazioni necessarie alla elaborazione dello studio, la cui importanza strategica risiede nel fatto che potrà sostenere le scelte strategiche delle singole amministrazioni in ambito di programmazione e pianificazione del futuro sviluppo economico e sociale dell’intero comprensorio spezzino.

“Il nostro fine - scrive il Centro Studi di Confindustria - è quello di mostrare l’importanza dell’ammodernamento

L’OBIETTIVO PRIMARIO CHE SI PONE LO STUDIO IN FASE DI REALIZZAZIONE, È QUELLO DI VALUTARE QUALE POTREBBE ESSERE IL COSIDDETTO “COSTO OMBRA” SOPPORTATO DALLE FUTURE GENERAZIONI NEL CASO IN CUI LE NUOVE OPERE INFRASTRUTTURALI NON DOVESSERO ESSERE REALIZZATE O QUELLE ESISTENTI NON SVOLGESSERO ADEGUATAMENTE LA PROPRIA FUNZIONE

infrastrutturale del territorio, con particolare riferimento al traffico su gomma, considerato che il sistema stradale provinciale è per lo più ottocentesco con rivisitazioni effettuate in seguito al primo dopoguerra. Più in particolare, l’obiettivo principale sarà quello di far comprendere l’utilità dell’infrastruttura nel promuovere le prospettive di sviluppo del territorio e in Italia, tenendo conto sia degli effetti diretti, sia di quelli indiretti che potrebbero ottenersi attraverso un aumento degli investimenti legati alla realizzazione delle opere infrastrutturali”.

Il documento finale sarà da ritenersi strategico soprattutto per garantire un apparato logistico adeguato all’infrastruttura portuale su cui poggia in modo sostanziale l’economia di La Spezia, ma da cui dipende anche una parte importante di interessi commerciali di rilevanza nazionale.

“Le analisi seguiranno due filoni distinti - conclude Confindustria Advisory -. In primo luogo verrà fatta una stima dell’impatto economico derivante dalla realizzazione delle infrastrutture, con l’obiettivo di quotare la ricchezza incrementale creata dalla realizzazione dell’infrastruttura in termini di valore aggiunto. In secondo luogo, verrà fatta un’analisi dei costi e dei benefici derivanti dalla realizzazione dell’infrastruttura stradale determinati in funzione dei due scenari di riferimento, quello immutato e quello di progetto. La prospettiva assunta è quella dell’intera collettività di riferimento, tenendo anche conto di possibili distorsioni di mercato derivanti dall’aumento delle capacità di trasporto, dal risparmio di tempo, dai cambiamenti di inquinamento atmosferico e/o acustico, dall’incidentalità e dai consumi energetici”. 

Paolo Faconti

EFFETTI COLLATERALI LA VARIANTE SULLA SS 331 SCARICA TRAFFICO SU AMEGLIA

Umberto Galazzo, che già Sindaco di Ameglia lo era stato dal 2004 al 2014, ci tiene ad analizzare la differenza nel modo di svolgere il ruolo di amministratore tra i primi anni Duemila (quelli del suo primo mandato) e i nostri giorni. Ciò è dovuto senza dubbio al fatto che in passato la Provincia aveva maggiori poteri, competenze e risorse rispetto ad oggi ed era il luogo istituzionalmente preposto per un confronto con gli altri Comuni. Inoltre su molti argomenti (in primis sanità, infrastrutture, finanziamenti, politiche sociali) c'era un maggior dialogo con gli altri Sindaci della Val di Magra con cui ci si vedeva e

ci si confrontava con regolarità ed il ruolo di capofila era di Sarzana: c'era sicuramente una maggior collegialità nelle decisioni. Dopo quegli anni, un periodo di pausa, "disintossicazione" la chiama lui, e poi ancora, sempre parafrasando Galazzo, la "ricaduta nel tunnel" con la rielezione nell'ottobre del 2021 e la presa di coscienza che qualcosa è cambiato e che il modus operandi non è più lo stesso. "Certamente ha inciso il fatto che prima, per lo meno in Val di Magra, i Sindaci erano tutti della stessa parte politica", ci dice il primo cittadino di Ameglia, storico esponente della Margherita prima e del Partito Demo-

cratico poi, abbozzando una timida analisi socio-politica. "Anche se quest'argomento personalmente non mi tocca e non mi ha mai toccato. Ad esempio, con il Comune di Lerici, nostro confinante, la vediamo alla stessa maniera su molte questioni (ad esempio il rapporto con l'Ente Parco, i problemi dei versanti, delle spiagge e della rete sentieristica) e il fatto che il sindaco di Lerici sia di Fratelli d'Italia non incide minimamente sul nostro rapporto, semplicemente perché così deve essere". E allora? "Forse è solo il mondo che è cambiato, c'è meno tempo per il dialogo, oggi è tutto più veloce, e tutti, anche noi

La collocazione geografica di Ameglia, alla foce del fiume Magra, ne fa un paese che deve porre sempre primaria attenzione al pericolo alluvioni. Eppure il tema del "dragaggio" è sparito dall'agenda, ma in realtà si tratta ancora di un argomento fondamentale sia per la mitigazione del rischio idraulico che per la nautica



amministratori pubblici, dobbiamo dimostrare di fare qualcosa velocemente e ciò comporta inevitabilmente che c'è sempre meno tempo per la programmazione a medio e lungo termine. E questo non va bene”.


Lo studio di Confindustria. “Non riguarda opere che toccano direttamente il nostro territorio, tuttavia, comprendendone la necessità, non mi sottraggo alla sua analisi - spiega Galazzo. - Ad esempio da Lerici a Romito Magra è prevista una variante alla Strada Statale 331 che prevede un taglio dell'abitato di Romito e ciò per il fatto che quel tratto è stato ed è teatro di molti incidenti stradali. Così facendo si eluderebbe la strettoia dirottando però inevitabilmente più veicoli verso il nostro territorio che si ritroverebbe dunque a dover gestire un aumento del traffico di transito, insomma, non un gran bene

per noi. Su questa tematica, tra l'altro, anni fa si parlava di un'ipotesi diversa, vale a dire quella di bypassare l'abitato di Romito dalla parte opposta rispetto ad Ameglia. Un'opera sulla quale si discusse molto in passato, ma poi tutto cadde nel dimenticatoio e ora rispunta questa che è una delle ipotesi iniziali. Certamente quando si entrerà più nel dettaglio occorrerà, a mio giudizio, anche una analisi degli effetti avrebbe sul nostro territorio e dovrebbe tener conto di una serie di opere sulla SS432 tese a disincentivare il traffico pesante in transito”.

Emergenza alluvioni. La collocazione geografica di Ameglia, alla foce del fiume Magra, ne ha fatto e ne fa un paese che deve porre sempre primaria attenzione al pericolo alluvioni. “Per anni il tema dominante è stato quello che volgarmente è definito il “dragaggio” del fiume - spiega il sindaco - anche se il termine corretto è “riprofilatura dell'alveo”; oggi il tema è sparito dall'agenda, ma in realtà si tratta ancora di un argomento fondamentale sia per la mitigazione del rischio idraulico che per la nautica che rappresenta un volano dell'economia locale e non solo. Le tante alluvioni

che hanno colpito sin dal 2000 ci hanno portato ad essere tra i primi, se non i primi, ad avere una struttura di Protezione Civile, strutturata, formata ed attrezzata e ciò ci ha consentito durante i miei primi mandati, tra il 2008 e il 2011, quando abbiamo subito quattro eventi alluvionali, con 900 case allagate e l'evacuazione di centinaia di persone, di gestire al meglio l'emergenza. Oggi la nostra struttura comunale di Protezione Civile continua ad esistere e per tante aspetti abbiamo fatto scuola”.

Supporto sulla Bolkestein.

Altro tema scottante riguarda la “Direttiva Bolkestein”, in funzione della quale i Comuni devono gestire il demanio marittimo e fluviale. “Noi abbiamo 12 stabilimenti balneari - spiega Galazzo - oltre a 70 concessioni lungo il fiume. Per un Comune di 4.300 anime doversi trovare a gestire tutto questo in solitudine è un disastro, anche perché da Governo e Regione non arriva alcun indirizzo per le gare e ciò non lo trovo giusto perché si tratta di una funzione che ai Comuni è stata delegata, ma i canoni sono incassati dallo Stato e ai Comuni non spetta nemmeno un euro per la gestione”. 

Fabio Rubero



UMBERTO GALAZZO

Sindaco di Ameglia

ANNI FA SI PARLAVA DI UN'IPOTESI DIVERSA, VALE A DIRE QUELLA DI BYPASSARE L'ABITATO DI ROMITO DALLA PARTE OPPOSTA RISPETTO AD AMEGLIA. QUANDO SI ENTRERÀ PIÙ NEL DETTAGLIO OCCORRERÀ ANCHE UNA ANALISI DEGLI EFFETTI AVREBBE SUL NOSTRO TERRITORIO E DOVREBBE TENER CONTO DI UNA SERIE DI OPERE SULLA SS432 TESE A DISINCENTIVARE IL TRAFFICO PESANTE IN TRANSITO





SODDISFATTI E RIMBORSATI BOLANO GUARDA CON FIDUCIA ALLA SOLUZIONE DEI PROBLEMI DI VIABILITÀ

È un Alberto Battilani soddisfatto per il presente, ma ancora di più fiducioso per il futuro (anche immediato) e che attende la viabilità di accesso e di uscita da Bolano, Comune che ha guidato per 10 anni consecutivi. “La Piana di Ceparana (la frazione più popolosa di Bolano, ndr) - spiega il sindaco - ha oltre 1.000 aziende con 6.000 addetti ed è, dunque, la zona produttiva più significativa della provincia della Spezia, con realtà di primissimo piano tra cui Fincantieri. Imprese importanti che in tutti questi anni ci hanno sempre insistentemente chiesto di risolvere l’annosa questione delle code chilometriche, inevitabili per raggiungere la Piana di Ceparana visto che, con la

DALLE RAMPE DI ACCESSO ALL'AUTOSTRADA A12, ALLA BRETTELLA CEPARANA-SANTO STEFANO DI MAGRA, ALLA VARIANTE AURELIA, AL BUONVIAGGIO, ALLA MESSA IN SICUREZZA DELLA RIPA, ALLA ROTONDA DI BOTTAGNA, SONO TANTI GLI INTERVENTI IN FASE O DI PROSSIMA REALIZZAZIONE

chiusura della centrale della Ripa, l’unica alternativa restava il Ponte di Agliano”. Una situazione che, secondo il primo cittadino, è già ora nettamente migliorata. “La realizzazione delle rampe di accesso e uscita dell’A12, hanno già radicalmente cambiato in meglio la situazione. Inoltre, sono in corso i lavori di realizzazione della bretella Ceparana-Santo Stefano, vale a dire il tratto di collegamento con la variante Cisa che metterà in contatto la Val di Magra con tutta la bassa Val di Vara, arrivando quindi fino a Beverino e Riccò. I lavori sono in corso, valgono quasi 20 milioni di euro, dovrebbero terminare nel 2025 e si configurano un po’ come il primo lotto di questa variante



I lavori di realizzazione della bretella Ceparana-Santo Stefano, vale a dire il tratto di collegamento con la variante Cisa che metterà in contatto la Val di Magra con tutta la bassa Val di Vara, arrivando quindi fino a Beverino e Riccò

Cisa. La situazione, nel giro di qualche anno, dovrebbe dunque ulteriormente migliorare in maniera significativa". Ma non è tutto, ci sono anche la Variante Aurelia e i lavori di completamento di Buonviaggio, che secondo Battilani "potrebbe essere di scarico non per i mezzi pesanti, ma per residenti e turisti. Il casello di Ceparana potrebbe rappresentare una soluzione per raggiungere la città ed alleggerire un po' il raccordo Santo Stefano Magra-La Spezia, che è il vero imbuto". Insomma, Bolano sempre più connesso e crocevia della viabilità spezzina. "Passiamo - aggiunge Battilani - da una situazione di isolamento derivante dal crollo del ponte di Albiano a un presente che, tra le altre cose, vede anche la messa in sicurezza della Ripa che prima veniva chiusa ogni volta che c'era un'allerta meteo". Nella zona, investimenti anche sulla sicurezza: "È già stata finanziata con circa 250 mila euro da Regione Liguria la realizzazione della rotonda a Bottagna, che dovrebbe eliminare la nota situazione di pericolo", prosegue Battilani.



ALBERTO BATTILANI

Sindaco di Bolano

PASSIAMO DA UNA SITUAZIONE DI ISOLAMENTO DERIVANTE DAL CROLLO DEL PONTE DI ALBIANO A UN PRESENTE CHE VEDE IN PROSPETTIVA BOLANO SEMPRE PIÙ CONNESSO E CROCEVIA DELLA VIABILITÀ SPEZZINA

Ma Bolano ha anche l'ambizione di essere attrattiva per i turisti. Un turismo classico, marino, vista la rapidità con cui si raggiungono località come Lerici, Marina di Carrara e Levanto, ma anche un turismo "alternativo", legato all'ambiente, in qualità di punto di partenza verso i monti liguri per fare trekking, ma anche verso le colline, le aziende agricole e i centri storici. "Abbiamo già affittacamere e B&B di alto livello e mi auguro che la bretella e il casello autostradali ci diano la possibilità di realizzare una vera e propria struttura alberghiera. In tutta Italia dove c'è un'uscita autostradale c'è un albergo, dunque, anche da noi potrà essere così ed è ciò che le aziende ci chiedono".

Infine, da non trascurare l'aspetto socio-sanitario con la riqualificazione di un'area industriale dismessa all'interno della quale verrà realizzata una Rsa: "Un investimento iniziale di circa 15 milioni, per 140 posti che verranno raddoppiati nel secondo step". Ma non solo, Bolano è capofila di 19 Comuni in un ambiziosissimo progetto: "Sono già iniziati lavori per una Casa di comunità completamente nuova, unica in Liguria con medici di base, guardia medica e molto altro. Un progetto su cui sono già stati investiti 3 milioni di euro e che rappresenterà un importantissimo punto di riferimento non solo per Bolano, ma anche per tutti i Comuni limitrofi", conclude il sindaco Battilani. 

Fabio Rubero

GRANDE ATTESA ANCHE PER LA NUOVISSIMA CASA DI COMUNITÀ, PROGETTO PILOTA IN CAMPO SANITARIO PER LA LIGURIA

GESTIONE DEL TERRITORIO

LUNI CHIEDE UNA VISIONE PIÙ AMPIA SU VIABILITÀ, SICUREZZA, EDILIZIA, SANITÀ

Lo sguardo di un sindaco di "confine" è solitamente portato, per natura, a considerare una realtà territoriale più ampia. Ed è quello che propone Alessandro Silvestri, al secondo mandato da primo cittadino di Luni, Comune ligure più orientale, adagiato sulla linea che divide lo Spezzino dalla provincia di Massa-Carrara e dalla Toscana. "Credo di essere uno dei più titolati ad esprimere un parere sulla viabilità della zona perché, oltre ad essere amministratore, sono un automobilista pendolare e da decenni, quotidianamente, per la mia professione percorro le strade che collegano Luni al capoluogo sul mare", dice accogliendoci nel suo ufficio, prima di darci un giudizio netto su quanto fatto in questi anni sul tema: "Salvo l'allargamento della strada a Santo Stefano Magra, in prossimità nella zona industriale, non è stato fatto nulla. L'Aurelia è ancora quella creata dall'Anas



ALESSANDRO SILVESTRI

Sindaco di Luni

DA SOLI NON SI VA DA NESSUNA PARTE, BISOGNA AGIRE UNITI PER FARSI SENTIRE CON UNA VOCE PIÙ FORTE, ANCHE SE L'ESERCIZIO DI RAGIONARE INSIEME COSTA FATICA E LA BUROCRAZIA, SPESSO E VOLENTIERI, CI BLOCCA

decenni fa e non ci sono state miglorie significative".

In maniera neppure velata, quindi, un appello a intervenire per migliorare la vetusta rete viaria del Levante ligure con una progettazione che affronti i problemi infrastrutturali, recuperando anche idee da tempo sul tavolo: "A Santo Stefano c'è il problema del raccordo autostradale, concordo, ma per Luni e Castelnuovo Magra, che insieme rappresentano un bacino di circa 22 mila residenti, uno degli obiettivi continua ad essere il completamento del P.R.U.S.S.T. - Programma di Recupero Urbano e Sviluppo Sostenibile del Territorio - che prevedeva la terza corsia autostradale da Viareggio fino a Spezia e il casello a Sarzana Sud. La terza corsia ha dei costi esorbitanti ed è di difficile realizzazione, ma il casello fatto nei pressi di Ca' del Sale Paracucchi consentirebbe di immettersi da e verso La



Spezia, senza appesantire ulteriormente la variante Aurelia a Sarzana e la Strada Statale della Cisa”.

A proposito, cosa ne pensa di una possibile variante della Cisa? “In un territorio fortemente antropizzato come il nostro, la variante in questione potrebbe essere una valida risposta alle esigenze delle comunità, ma resta comunque il problema dell’Aurelia da Luni a Sarzana e viceversa”, dice un po’ sconsolato Silvestri che, piuttosto, propone di potenziare e rivedere il servizio ferroviario che da Spezia conduce verso la Toscana. “Attualmente le fermate alla stazione di Luni si contano sulle dita di una mano, ma se fossero aumentate i pendolari potrebbero considerare di utilizzare il treno per spostarsi anziché l’auto. In aggiunta, ripensando anche il servizio turistico, basterebbe che il treno da e per le Cinque Terre anziché arrivare a Spezia proseguisse fino a Massa, prolungando la sua corsa verso la Versilia e oltre, per essere più attraente per tutti i passeggeri lavoratori, ad esempio”, spiega ancora il sindaco di Luni, che vede tutto il resto di più difficile realizzazione, anche per la scarsa capacità dei vari enti di fare squadra per affrontare temi di interesse comune.

“Il frastagliamento politico della Val di Magra ha attenuato il ruolo di coordinamento e di rappresentanza attribuito negli anni a Sarzana, con il risultato che la città è molto impegnata per il suo sviluppo e miglioramento, ma poco attenta a cosa accade intorno - continua Alessandro Silvestri -. Da soli non si va da nessuna parte, bisogna agire uniti per farsi sentire con una voce più forte, anche se l’esercizio di ragionare insieme costa fatica e la burocrazia, spesso e volentieri, ci blocca. Servirebbero autorità terze e super partes in grado di coordinare i lavori, superando questo fiorire di commissari che dimostra come la burocrazia continui ad essere un ostacolo”. Di fronte a cittadini che chiedono più lampioni, strade da asfaltare e sfalci dell’erba



puntuali, il sindaco di Luni invita a recuperare una visione più ampia della gestione del territorio ed elenca le sue priorità: infrastrutture e collegamenti per non restare isolati, lavori urgenti di messa in sicurezza del territorio, più attenzione all’edilizia pubblica e alla sanità. “Su quest’ultimo punto, purtroppo, registriamo una fortissima migrazione di pazienti verso la Toscana, a Carrara, e questo è un problema per via del pagamento da parte della Liguria di prestazioni sanitarie erogate altrove - spiega il sindaco -. Grazie a fondi Pnrr, fra Luni e Castelnuovo sta nascendo la Casa di comunità della Val di Magra al posto dell’ex sede dell’ambulatorio Asl 5. Una volta pronto il ‘contenitore’ speriamo che vi tornino i servizi assistenziali di base”.

Se sul fronte dell’annosa questione abitativa Luni gode di un buon equilibrio tra domanda e offerta, specie per chi desidera conoscere meglio il territorio della Lunigiana, in generale sull’attrattività turistica Silvestri chiude dicendo: “Gli sforzi fatti dal nostro Comune sono importanti ma, come per le necessarie migliorie alla viabilità stradale e ferroviaria, anche sulla promozione bisogna sforzarsi a ragionare in un’ottica di sistema”. Perché da soli si va veloci, ma insieme si va lontano. ☒

Paolo Ragazzo

La curiosa aurora boreale visibile a occhio nudo il 10 maggio scorso a Ortonovo, non basta a distogliere l’attenzione dal fatto che finora L’unico intervento realizzato è stato l’allargamento della strada a Santo Stefano Magra, in prossimità nella zona industriale

OLTRE I CONTAINER

SANTO STEFANO DI MAGRA NON CI STA AD ESSERE SOLO IL RETROPORTO DI SPEZIA



PAOLA SISTI

Sindaca di Castelnuovo di Magra

SIAMO UN TERRITORIO DI PASSAGGIO, DA SANTO STEFANO SI DIRAMANO LE LINEE AUTOSTRADALI E FERROVIARIE CHE COLLEGANO IL NORD E IL SUD DELL'ITALIA. ASSICURO CHE QUI C'È MOLTO ALTRO DI PIÙ AFFASCINANTE DELLE SCATOLE DI LATTA CHE SI INCONTRANO ARRIVANDO IN PAESE

Santo Stefano di Magra è la prima tappa ligure della via Francigena, via peregriniana per eccellenza verso Roma, la Terrasanta e Compostela. "Siamo un territorio di passaggio: siamo stati un antico mercato sulla via Francigena e oggi un importante nodo commerciale perché da Santo Stefano si diramano le linee autostradali e ferroviarie che collegano il Nord e il Sud dell'Italia" racconta così, la prima cittadina di Santo Stefano di Magra, Paola Sisti, una delle peculiarità della sua città. Santo Stefano rappresenta infatti il collegamento a Spezia tramite il raccordo autostradale e a Carrara tramite la Strada Statale della Cisa.

Il rapporto con La Spezia. "Negli anni, siamo diventati lo sbocco naturale del traffico portuale, un nodo fondamentale della logistica e di tutta la filiera dell'economia portuale spezzina. Questa appetibilità di snodo territoriale ha però luci ed ombre: il ruolo di retroporto ha portato lavoro di qualità e conseguente benessere ai cittadini, ma ha segnato la città con un'immagine di luogo di stoccaggio di container. Vi assicuro che qui c'è molto altro di più affascinante delle scatole di latta che si incontrano arrivando in paese", continua Sisti. Prima dell'arrivo dei container e del ruolo di retroporto, che sta un po' stretto agli abitanti di Santo Stefano, l'area era in prevalenza agricola. Negli Anni '80 iniziano i primi in-

sedimenti abusivi di stoccaggio container, a cui l'amministrazione comunale risponde prontamente con la nascita della Società di sviluppo dell'area retroportuale sbarchi che, grazie ad importanti fondi europei, dota Santo Stefano di una piastra intermodale, fondamentale per il potenziamento del movimento su ferro e su ruota del traffico portuale. "Fortunatamente Confindustria ha colto la drammaticità della situazione attuale ovvero la necessità di un potenziamento dell'infrastruttura viaria" racconta la sindaca. Il raccordo autostradale che passa sul fiume Magra rappresenta, infatti, l'unico punto di collegamento tra Santo Stefano e il porto. "Lo scorso anno, per alcuni banali e ordinari lavori di manutenzione sul raccordo, si è bloccata l'intera Val Magra e, di conseguenza, l'accesso a Spezia. Visto il triste recente passato sul tema della sicurezza di viadotti e ponti, si fa in fretta a chiedersi cosa succederebbe se il raccordo fosse interdetto per qualche motivo. La nostra città non resterebbe certo isolata, ma lo sarebbe Spezia e con lei tutta l'economia portuale che le ruota intorno".

Tra le Cinque Terre e Carrara. Il boom turistico verso le Cinque terre ha portato una nuova economia nella provincia che le amministrazioni vorrebbero allargare anche ai territori limitrofi, scontrandosi però anche con le carenze dell'infrastruttura viaria. "Tutti abbiamo da raccontare un pezzetto

di storia: a Santo Stefano, ad esempio, sono sempre più apprezzati i cammini religiosi. Un turismo lento che rispetta il territorio e che si scontra con il traffico pesante che soffoca le nostre strade. È necessario ripensare la viabilità, sia verso il porto e La Spezia che verso la vicina Sarzana, arrivando fino a Marina di Carrara. Le nostre strade sono il collegamento tra il porto spezzino e quello di Carrara, ma sono anche le strade del mare che portano i turisti verso il litorale. È tempo che ci sia una viabilità destinata al turismo e una destinata allo spostamento di merci e che il centro storico di Santo Stefano sia liberato dal traffico pesante che taglia la città, passando per la Strada Statale 62 della Cisa che collega La Spezia e Santo Stefano a Carrara. Il mantenimento di un unico collegamento per la viabilità di tutti è un concetto troppo fragile che mette a rischio le diverse economie del territorio. Gli investimenti da fare sono meno costosi rispetto al danno che avremmo se il nostro sistema viario dovesse subire una crisi” chiarisce la sindaca.

Santo Stefano: non solo un retroporto.

“Stiamo riqualificando i poli dei nostri centri storici in chiave turistica e il nostro cuore all’occhiello sono le tante iniziative culturali che proponiamo” racconta con orgoglio Sisti. Il Festival Percorsi, ad esempio, offre talk e appuntamenti gratuiti con le grandi firme del giornalismo e noti intellettuali nazionali. “Inoltre riscuote grande successo la rievocazione storica della consegna delle chiavi della Fortezza di Sarzana al re di Francia, Carlo VIII”. La città conta oltre 10 mila abitanti e, negli anni, ha vissuto un lieve ma costante aumento demografico: “Investiamo nei servizi per i nostri cittadini e, in particolare, nelle scuole; abbiamo grandi produttori di olio e vino di qualità; le nostre strutture ricettive offrono circa trecento posti letto sempre occupati, sia di inverno che di estate – conclude Paola Sisti -. Lavorando sulle infrastrutture, come proposto da Confindustria, potremmo migliorare la convivenza tra le necessarie attività delle filiere dei porti e il benessere della nostra città e dell’ambiente a noi caro”.

Anna Pellegrino

L'appetibilità di snodo territoriale ha luci ed ombre: il ruolo di retroporto ha portato lavoro di qualità e conseguente benessere ai cittadini, ma ha segnato la città con un'immagine di luogo di stoccaggio di container



TIR, NO GRAZIE

SARZANA NON VUOLE I MEZZI PESANTI DIRETTI A CARRARA

Sarzana: un Comune che sta subendo pesantemente le carenze infrastrutturali del Levante Ligure, un territorio ormai diventato passaggio ordinario di un traffico di mezzi pesanti per cui non è adatto e che non potrà sostenere ancora a lungo. Si riassume in queste poche righe uno dei problemi più grandi che negli ultimi anni sta attraversando la cittadina spezzina, zona "di

mezzo" dell'arteria stradale che collega l'entroterra ligure con il porto toscano di Carrara, nell'attesa dell'intervento risolutivo che verrà proposto dallo studio affidato a Confindustria Advisory.

"La realtà portuale di Carrara sta crescendo di anno in anno, ma a causa dei divieti che il Comune impone nelle vie di accesso al casello autostradale sul suo territorio, i mezzi pesanti per

raggiungere il mare sono costretti ad uscire a Sarzana anziché a Carrara. In questo modo il tratto di strada che collega Sarzana al porto toscano sta diventando davvero insostenibile da percorrere - commenta Cristina Ponzanelli, sindaca di Sarzana -. Mi sento di dire che non siamo più in grado di garantire che il nostro territorio possa continuare ancora a lungo a sopportare questa viabilità,

La realtà portuale di Carrara sta crescendo di anno in anno, ma a causa dei divieti che il Comune impone nelle vie di accesso al casello autostradale sul suo territorio, i mezzi pesanti per raggiungere il mare sono costretti ad uscire a Sarzana anziché a Carrara. In questo modo il tratto di strada che collega Sarzana al porto toscano sta diventando davvero insostenibile da percorrere



SERVE UNA PRESA IN CARICO DEL PROBLEMA DA PARTE DI TUTTI I COMUNI COINVOLTI

specie nell'eventualità in cui dovesse capitare qualcosa di imprevedibile che costringa a limitare il transito".


Inoltre, il turismo creato dal porto, con le navi da crociera, è in continua espansione e anche Sarzana, in quanto territorio di passaggio, sta beneficiando di questo, con un flusso turistico internazionale che sceglie la città come base per visitare il territorio circostante.

In attesa di un'infrastruttura alternativa ad alto livello su cui ragionare per il lungo periodo, che richiede, com'è ovvio, investimenti importanti e tempi molto estesi, c'è dunque la necessità impellente di ragionare per una soluzione più rapida, ottenibile percorrendo la strada della sinergia con i territori confinanti. A cominciare da Carrara, che pur rientrando in una diversa regione, ha la responsabilità di rendere accessibile il proprio casello autostradale

alle esigenze legate al commercio portuale, portatore di ricchezza, in modo che i mezzi pesanti possano percorrere la tratta sulla stessa autostrada. "Su questo tema c'è grande sensibilità, ma l'amministrazione comunale di Sarzana non ha mai fatto azioni forti a riguardo, forse per spirito di servizio a un territorio che si basa in larga misura su questo tipo di economia - continua la prima cittadina sarzanese -. Tuttavia, ci deve essere un limite. Serve una presa in carico del problema da parte di tutti i Comuni coinvolti, che dovrebbero imparare a fare rete e guardare al bene comune in un'ottica più ampia, non solo legata al proprio territorio di competenza".

L'assenza, fino ad oggi, di un ente o soggetto super partes che abbia un ruolo decisionale disinteressato è un nodo centrale. Ed è proprio qui, infatti, che si inserisce l'iniziativa di Ance e Confindustria La Spezia, finalizzata a proteggere la realtà spezzina pensando come salvaguardarla da eventi che potrebbero penalizzarla e come mettere in atto opere strategiche che possano, invece, valorizzarla, potenziarla e farla crescere.

"Spesso, per questioni organizzative, amministrative, economiche e legate alle risorse umane, i Comuni, da soli, faticano ad alzare lo sguardo provando a ragionare in un'ottica più ampia - afferma Cristina Ponzanelli -. Per questo, siamo molto grati ad Ance e Confindustria, che sono riuscite a fare rete con i Comuni coinvolti e con l'intera provincia spezzina, mettendo noi Sindaci davanti ad una visione di insieme e invitandoci a pensare al nostro territorio in senso più vasto, come un sistema che ha bisogno di trovare una strategia comune".

Per concludere, la sindaca pone all'attenzione anche un altro tema molto sentito dal proprio territorio: quello delle asfaltature e della manutenzione ordinaria. "Il Comune non è in grado di far fronte agli investimenti richiesti per mettere in atto le operazioni necessarie per migliorare le strade e chiede un intervento da parte dello Stato, in termini di finanziamenti che possano permettere all'amministrazione di programmare i lavori, come già avvenuto in alcuni Comuni limitrofi". 

Francesca Braghero



CRISTINA PONZANELLI

Sindaca di Sarzana

IN ATTESA DI UN'INFRASTRUTTURA ALTERNATIVA AD ALTO LIVELLO SU CUI RAGIONARE PER IL LUNGO PERIODO, C'È LA NECESSITÀ IMPELLENTI DI RAGIONARE PER UNA SOLUZIONE PIÙ RAPIDA, OTTENIBILE PERCORRENDO LA STRADA DELLA SINERGIA CON I TERRITORI CONFINANTI. A COMINCIARE DA CARRARA, CHE PUR RIENTRANDO IN UNA DIVERSA REGIONE, HA LA RESPONSABILITÀ DI RENDERE ACCESSIBILE IL PROPRIO CASELLO AUTOSTRADALE ALLE ESIGENZE LEGATE AL COMMERCIO PORTUALE, IN MODO CHE I MEZZI PESANTI POSSANO PERCORRERE LA TRATTA SULLA STESSA AUTOSTRADA



MANCA LO SPAZIO RADDOPPIARE LA PONTREMOLESE È PIÙ FACILE CHE COSTRUIRE NUOVE STRADE

Differenziare le arterie di traffico proponendo l'individuazione di una viabilità complementare al collegamento autostradale che collega La Spezia a Santo Stefano di Magra gioverebbe anche, ovviamente, al Comune di Vezzano Ligure. Ma il condizionale è d'obbligo: l'ubicazione del paese, in particolare il già ampio reticolato viario che cinge il borgo governato dal sindaco Massimo Bertoni, portano il primo cittadino stesso a fare le dovute osservazioni, anche in prospettiva di un ammodernamento del raccordo.

"Faccio una premessa - esordisce il primo cittadino -: è indubbio che lo sviluppo di

ANCHE SE È INDUBBIO CHE LO SVILUPPO DI UN TERRITORIO PASSI ATTRAVERSO DELLE NUOVE FORME DI VIABILITÀ, IL TERRITORIO DI VEZZANO LIGURE È GIÀ MASSACRATO, NON PUÒ DARE NULLA DI PIÙ IN TERMINI DI VIABILITÀ. NON È LA PIANURA PADANA, NON C'È PIÙ SPAZIO, C'È UNA SATURAZIONE DELLA VIABILITÀ

un territorio passi attraverso delle nuove forme di viabilità. Per esempio, la zona della bassa Val di Vara dove è ubicata una porzione di Vezzano, ha bisogno di maggiore velocità di transito perché i tempi sono lunghi. Qualcosa di provvisorio è stato fatto, come la bretellina di entrata e uscita dall'autostrada, il nuovo ponte che collega a Santo Stefano e che sarebbe una penetrazione da proseguire, perché a mio modo di vedere potrebbe essere la famosa variante della Statale della Cisa, utile per non creare strozzature. Ciò detto - prosegue il sindaco - bisognerebbe ragionare, quando si pensa ad ammodernamenti di strade già

esistenti, con tecnici che abbiano la capacità di capire le dinamiche del territorio. A suffragio di ciò, noi degli interventi palliativi li abbiamo già fatti per adeguare la viabilità, ma nonostante questo la concentrazione di traffico attorno a Vezzano è sempre altissima. Combattiamo tutti i giorni con polveri sottili e inquinamento, ci sono periodi in cui speriamo che piovga affinché l'aria si ripulisca. Abbiamo la ferrovia, l'autostrada, una strada statale e una provinciale. Non è facile coniugare un nuovo anello autostradale su Fornola che preveda un'entrata e un'uscita. Occorrerebbe espropriare tutte le aree della zona, liquidando i proprietari delle abitazioni. Ma sono i residenti del mio territorio, le mie famiglie, non posso obbligarle ad andarsene. È un prezzo troppo elevato rispetto ai benefici reali”.

Alternative inesistenti. Il punto, secondo il sindaco, è piuttosto un altro: “Mi chiedo se sia sufficiente un ammodernamento della bretella La Spezia - Santo Stefano Magra, se basti quello per alleggerirla dal traffico. Una valutazione va fatta anche sulle alternative. Un esempio? Basterebbe che venissero ultimati dei tratti della costruenda variante Aurelia e il traffico sulla bretella aumenterà ancora di più. Insomma, il carico di quella tratta alla fine diventerebbe davvero esorbitante rispetto alle alternative, che paradossalmente non ci sono nemmeno. Se per alternativa si intende una direttrice che dal porto arrivi direttamente alla Val di Magra allora sì si può parlare di un'opzione, ma parliamo di un'altra strada”.

L'importanza della Pontremolese. Detto che la panacea di tutti i mali sarebbe dirottare il traffico (pesante) legato all'attività del porto (“un problema annoso - sottolinea Bertoni - ma d'altra parte si parla di lavoro e la città della Spezia ha sempre sofferto




MASSIMO BERTONI

Sindaco di Vezzano Ligure

OCCORREREBBE UN SOGGETTO SUPER PARTES CHE SENTITI TUTTI I SINDACI POSSA FARSI CARICO DI TROVARE LA SOLUZIONE PIÙ ADATTA. PROPRIO LA PROVINCIA POTREBBE ESSERE L'ENTE ADATTO, MA HO MATURATO SUFFICIENTE ESPERIENZA PER DIRE CHE GLI INTERESSI DELLA POLITICA PURTROPPO NON VANNO DI PARI PASSO CON QUELLI DEI CITTADINI. QUANDO UNO AMMINISTRA DEVE FARE BENE LE COSE E QUESTO VALE ANCHE PER LA VIABILITÀ DEL MIO PAESE

la mancanza di lavoro, per cui sarebbe complicato”), il primo cittadino di Vezzano Ligure prova a indicare una possibile soluzione. “La necessità più importante è la penetrazione della Pontremolese. Finché non avremo creato le condizioni affinché la Pontremolese venga finita, liberando il traffico merci e spostandolo su rotaia, il problema ci sarà sempre. La priorità numero uno per noi è quella. Il mio territorio è già massacrato, non vedo cosa possa dare di più in termini di viabilità. Non è la Pianura Padana, non c'è più spazio. Abbiamo una saturazione della viabilità. Forse con il nuovo ponte tra Ceparana e Santo Stefano di Magra, che per piccoli tratti passa anche nel nostro territorio, qualcosa potremo risolvere, ma non la vedo come soluzione definitiva”.

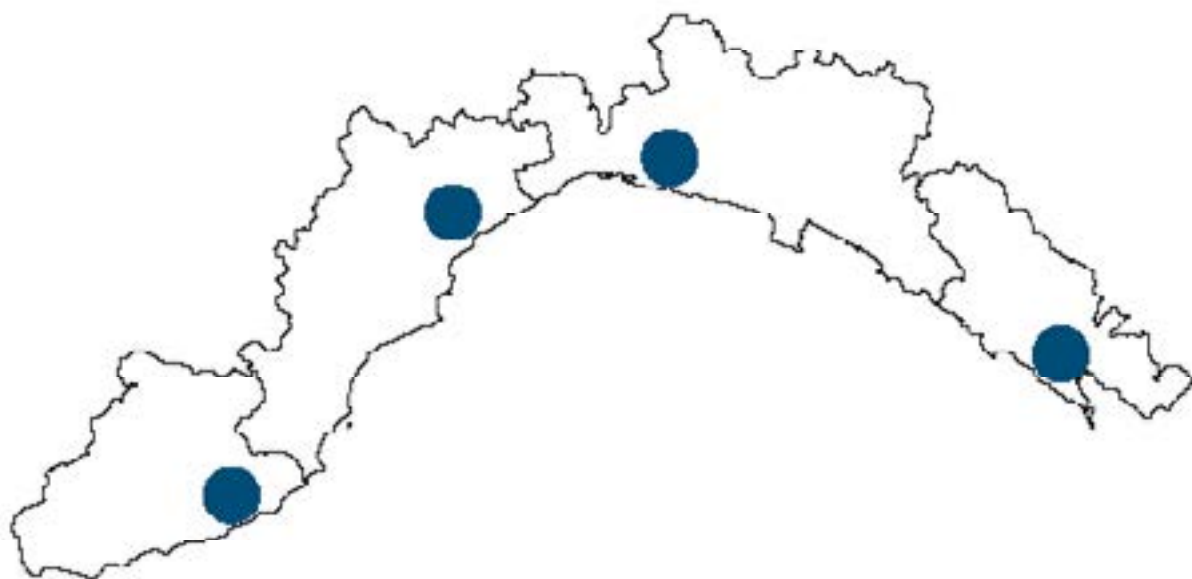
Soggetto super partes. Insomma, trovare una soluzione al traffico della zona, mettendo possibilmente tutti d'accordo, non è cosa semplice: “Occorrerebbe un soggetto super partes che sentiti tutti i sindaci possa farsi carico di trovare la soluzione più adatta - rimarca Bertoni, che è anche consigliere provinciale - . Proprio la Provincia potrebbe essere l'ente adatto, ma ho maturato sufficiente esperienza per dire che gli interessi della politica purtroppo non vanno di pari passo con quelli dei cittadini. Ho sempre fatto il sindaco senza guardare in faccia a chi è o non è del mio partito, pensando solo alle cose da fare al punto che oggi trovo difficoltà a collocarmi politicamente. Quando uno amministra deve fare bene le cose e questo vale anche per la viabilità del mio paese. Occorre convincere i cittadini della bontà delle scelte che si fanno”, prosegue il sindaco, che conclude: “Qualche strada nuova va sempre trovata”. Appunto. 

Gilberto Manfrin

ANCE | LIGURIA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI

L'Ance rappresenta l'industria italiana della 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 94 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 (Scuola Edili), l'assistenza (Caseo 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 della costruzioni.



ANCE IMPERIA
Via Mattantoli 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@ance Liguria.it