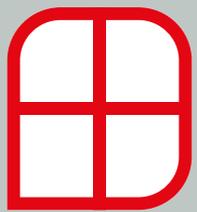


02
DICEMBRE
2024

STRADE

ARTE ELLENISTICA (ALESSANDRIA?), "PIEDE CON CALZARE", II SECOLO A.C. [ARCHIVIO MUSEO "AMEDEO LIA"]



AEDIFICANDO

C O S T R U I R E C U L T U R A D ' I M P R E S A



ARTE ELLENISTICA (ALESSANDRIA?), "PIEDE CON CALZARE", II SECOLO A.C. [ARCHIVIO MUSEO "AMEDEO LIA"]

SU TUTTE LE STRADE

LA "CALIGA" ERA LA SCARPA COMUNE DEI ROMANI, CHE GARANTIVA AGILITÀ DI PASSO ANCHE SU TERRENI SCOSCESI E TRAGITTI ACCIDENTATI

Tra i reperti archeologici del museo sono compresi rari oggetti in avorio e tra questi particolare importanza ed estro ha un piede dotato di un bel calzare, dove le stringhe e le fasce di cuoio e il sovrastante medaglione, che reca l'immagine di un satiro, posto a fissare il sandalo al piede vengono verosimilmente riprodotti a fedele imitazione di una vera calzatura. Il tipo di scarpa qui raffigurato era tra i più comuni nel mondo romano, la cosiddetta caliga, vale dire una specie di sandalo rinforzato, indossato primariamente dai soldati, che doveva essere di conforto durante le gravose attività svolte, le lunghe marce, le forzate permanenze all'aperto, fornendo protezione e garantendo agilità di passo. Composta di tomaia e corregge in cuoio, la caliga era una scarpa comune, indossata anche dai contadini e da chiunque altro svolgesse attività all'aperto che comportassero il percorrere terreni scoscesi o la risalita di tragitti accidentati: dei chiodi ferravano le soles, irrobustendole e fornendo, nel caso, un utile e immediato strumento di difesa ai soldati, che con un calcio potevano ferire o mettere comunque in difficoltà l'avversario, con gesto rapido e azzardato. Con grande ingegno era il disegno rivelato dall'orma della scarpa, in base alla disposizione dei chiodi, che rendeva riconoscibile il passo del commilitone, dal momento che ogni legione aveva un modo peculiare e unico di distribuirli sulla suola: alcuni reperti ci informano inoltre che tanto in Grecia, che in Egitto, che a Roma le prostitute lasciavano un'impronta sulla sabbia o sulla terra del selciato che diceva "seguimi", senza alcun equivoco. Portati senza calze, anche d'inverno, se non nei paesi più freddi, come in Britannia, dove tra il piede e le calzature venivano poste provvisorie bende di stoffa, le caligae potevano essere ornate di fibbie metalliche, come pare nel nostro caso, o da conchiglie e amuleti, fino a essere fastosamente decorate, come dimostra l'abitudine, segnalata dalle fonti, di Giulio Cesare che si presentava in pubblico esibendo sandali dalla suola d'oro. Coloratissime, grazie all'uso di zafferano che le rendeva gialle, nitrati e solfati utili al contrario per scurirle, le rosse erano appannaggio riservato agli uomini mentre all'imperatore competeva l'uso del bianco, in esclusiva. La nostra piccola scultura (è lunga circa 13 centimetri) dimostra molto bene tutto questo, la scarpa che lo cinge e protegge è descritta con dovizia, esibendo oltre ancora le lunghe dita e l'anatomia del piede. Avori come questo facevano parte di statue dette crisoelefantine, in quanto le parti morbide quali le carni composte in avorio mentre quelle rigide, come l'armatura, erano in oro, con l'intervento di altri metalli preziosi e anche pietre. Riprodotte pertanto a scala ridotta, tali e altre sculture minori venivano assemblate utilizzando gli stessi preziosi materiali dei prototipi colossali. Il nostro piede, realizzato in un unico blocco, era dunque parte di una statua, forse concepita e realizzata ad Alessandria d'Egitto, anche in base al confronto piuttosto stringente con un analogo piede, in questo caso destro, oggi al Metropolitan di New York, dove sulla fibbia compare una raffigurazione del Nilo.  **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: 18 dicembre 2024

Strada

s. f. [lat. *tardo strata* (sottint. *via*), femm. sost. di *stratus*, part. pass. di *sternère* "stendere, selciare"; propr. "(via) massicciata"]. - 1. (edil.) [striscia di terreno, più o meno lunga e di sezione per lo più costante, attrezzata per il transito di persone e di veicoli: costruire, aprire una s.; s. pubbliche, private] ≈ via. corso, sentiero, viale, vicolo.
[Fonte: *Vocabolario Treccani*]

SOMMARIO

ANCE LA SPEZIA	4
Studio Strategico Infrastrutture La nostra visione di futuro	
CONFINDUSTRIA LA SPEZIA	6
Non c'è crescita economica senza benessere sociale	
ADSP MAR LIGURE ORIENTALE	8
Sviluppo condizionato dall'assenza di infrastrutture viarie adeguate	
COMUNE E PROVINCIA LA SPEZIA	9
Collaborare per superare le criticità	
REGIONE LIGURIA	10
Sostegno alla crescita industriale della provincia nel medio-lungo termine	
ESTERNALITÀ E COSTI DA CONGESTIONE	12
PROBLEMI. I danni economici in caso di interruzione del raccordo	
NECESSITÀ INFRASTRUTTURALI	14
SOLUZIONI. Tre opere per scongiurare il peggio e assicurare il futuro	
VALUTAZIONE IMPATTO ECONOMICO	17
BONUS > MALUS. Lo studio dimostra come i benefici siano superiori ai possibili danni	
LA VOCE DEI SINDACI	21
La soddisfazione unanime dei Comuni: Ameglia, Arcola, Bolano, Castelnuovo Magra, Follo, Lerici, Luni, San Stefano di Magra, Sarzana, Spezia, Vezzano Ligure	



SFOGLIA
ONLINE



NON SOLO
SU CARTA

SEGUI ANCE LA SPEZIA SU



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

STUDIO STRATEGICO INFRASTRUTTURE LA NOSTRA VISIONE DI FUTURO



ALBERTO BACIGALUPI
Presidente Ance La Spezia

**L'AUSPICIO È CHE LA
COLLABORAZIONE NATA
CON I COMUNI E GLI ALTRI
ENTI POSSA ESSERE UN
MODELLO REPLICABILE
ANCHE PER ALTRE PRO-
BLEMATICHE DI PORTATA
SOVRACOMUNALE**

Comincio rivolgendo un ringraziamento particolare al presidente della Provincia e a tutti i sindaci dei Comuni coinvolti, per aver avuto la sensibilità e la visione di partecipare alla elaborazione dello Studio Strategico Infrastrutture sin dalle prime fasi ma, soprattutto, di aver avuto la capacità di vedere il futuro dei loro territori in una logica di area vasta superando i limiti amministrativi dei loro Comuni.

Non è un aspetto secondario e soprattutto non è scontato. Come associazione attribuiamo a questa visione un'importanza strategica per il futuro del nostro territorio, con l'auspicio che questa collaborazione possa essere un modello replicabile anche per altre problematiche di portata sovracomunale. Prima di introdurre lo studio, è opportuno essere chiari su alcune premesse e considerazioni. L'architettura dell'attuale sistema viario La Spezia-Val di Magra risale agli anni '70, quando è stata realizzata la bretella. Da allora sono stati realizzati interventi solo nella logica di migliorare situazioni contingenti e circoscritte. L'attuale sistema viario non è più adeguato alla comunità sociale ed economica di oggi e lo è ancora meno nella prospettiva delle potenzialità di sviluppo del territorio. La proposta di realizzare le nuove infrastrutture è quindi un'opportunità unica per il futuro del comprensorio, uno dei pilastri fondamentali su cui poggiare la crescita dei prossimi anni. La seconda premessa riguarda la morfologia del comprensorio spezzino, chiuso su tre

lati a Nord ed Ovest dal sistema collinare ed a Sud dal mare. Di fatto l'unica apertura per i collegamenti viari è ad Est, verso la valle del Magra. Non è un caso che tutti gli attuali collegamenti di media-alta importanza siano unicamente lungo questa direttrice. È come se la città fosse virtualmente un'isola collegata alla terraferma da un grande ponte (il raccordo) e da alcuni ponti minori, più piccoli. Un'eventuale interruzione, anche parziale, del ponte di raccordo principale, avrebbe conseguenze disastrose. L'esempio spezzino è quasi un unicum nel panorama delle città capoluogo di provincia e sede di porto commerciale. Le altre città in genere, sono attraversate o lambite dalle direttrici autostradali, sono dotate di uscite poste prima e dopo l'ambito urbano, spesso sono servite anche da arterie di grande traffico, da tangenziali o da vie di circonvallazione, così che in caso di gravi problematiche al sistema viabilistico avrebbero più di una alternativa che ne limiterebbe l'impatto. Come sistema confindustriale, nello scorso anno, anche a seguito della tragedia del Ponte Morandi e del crollo di quello di Albiano e dei lavori di messa in sicurezza di quello che collega La Spezia a Santo Stefano di Magra, ci siamo chiesti quali sarebbero le conseguenze per il tessuto produttivo se si manifestasse l'impossibilità di transitare sul raccordo e quanto inciderebbe il mancato adeguamento del sistema infrastrutturale rispetto al potenziale sviluppo economico di cui la nostra provincia

potrebbe beneficiare. Abbiamo condiviso questa domanda con l’Autorità Portuale, con la Provincia ed il Comune della Spezia e congiuntamente abbiamo valutato opportuno effettuare uno studio economico che potesse fornire delle risposte, a supporto del quale abbiamo avviato un tavolo di lavoro anche per l’approfondimento di ulteriori indagini integrative, nonché di elaborazione di proposte progettuali, al quale hanno partecipato anche Regione Liguria e Salt Spa.

Esaminando le criticità che a mano a mano emergevano, ci siamo resi conto che lo studio non si poteva limitare all’analisi delle ripercussioni sul tessuto produttivo, ma che andavano analizzate anche quelle sociali di uno scenario su un’area vasta che ha coinvolto ben 11 Comuni. Attivando un’azione di ascolto con le amministrazioni locali, abbiamo percepito l’esigenza di attivare un percorso che potesse individuare una proposta che riducesse o annullasse tutte le criticità emerse. Lo studio, pertanto, analizza in profondità le implicazioni economiche e sociali. Da qui prende origine la nostra proposta, che riteniamo di fondamentale importanza per pianificare il futuro della città capoluogo e dell’intero territorio provinciale, in quanto finalizzata a garantire la continuità operativa e lo sviluppo economico e sociale della comunità, unendo sotto lo stesso obiettivo, in una unica massa critica, il Sistema Confindustriale, l’Autorità di Sistema Portuale e le amministrazioni locali,



rafforzando la credibilità del progetto e conferendogli un valore peculiare, con l’obiettivo di attivare un percorso politico-amministrativo che porti il territorio ad ottenere le risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle opere infrastrutturali e non limitato alla presentazione di uno studio economico e sociale e la conseguente proposta progettuale.

In tale logica è da inserirsi il Protocollo d’intesa sottoscritto da Confindustria La Spezia, Ance La Spezia, Autorità Portuale, Provincia della Spezia e ben 11 Comuni, sulla base del quale, visto l’esito dello studio, tutti si impegnano ad attivare idonee azioni, rientranti nelle rispettive competenze, finalizzate alla verifica della fattibilità tecnico-economica delle ipotesi di percorso complementare al raccordo autostradale (collegamento La Spezia-Retroporto di Santo Stefano di Magra) e di percorso della “Complanare SS62 della Cisa” (cosiddetta Cisa bis), tra cui la Superstrada del Golfo è l’opera prioritaria, emerse dall’esito dello studio, propedeutiche alla ricerca di canali di finanziamento e di ogni altra ipotesi percorribile, anche attraverso l’utilizzo di sistemi di ITS di trasporto intelligente.

Alberto Bacigalupi

Il tavolo dei relatori moderato dal direttore di Ance e Confindustria La Spezia Paolo Faconti alla presentazione dello “Studio Strategico Infrastrutture” dello scorso 3 dicembre



NON C'È CRESCITA ECONOMICA SENZA BENESSERE SOCIALE



MARIO GERINI

Presidente Confindustria La Spezia

SIAMO CONSAPEVOLI CHE LE SFIDE CHE CI ATTENDONO SONO MOLTEPLICI E COMPLESSE, MA SIAMO ALTRETTANTO CONVINTI CHE SOLO ATTRAVERSO UN DIALOGO APERTO E COSTRUTTIVO TRA LE ISTITUZIONI, LE IMPRESE E LA COMUNITÀ POSSIAMO TROVARE SOLUZIONI EFFICACI

È con grande piacere e senso di responsabilità che lo scorso 3 dicembre abbiamo presentato lo Studio Strategico Infrastrutture "Valutazione dei progetti infrastrutturali nella provincia della Spezia". Un momento importante per il nostro territorio, che ci auguriamo segni l'inizio di un percorso di riflessione e azione sulle infrastrutture che sono essenziali per il nostro sviluppo economico e sociale.

Questo Studio ha origine da un'iniziativa di Confindustria La Spezia, che ha pubblicato, nel febbraio 2023, il documento "Necessità infrastrutturali provinciali", in cui abbiamo voluto affrontare la questione delle infrastrutture in termini di Area vasta, nella logica di città metropolitana, in una visione strategica d'insieme che superi la frammentazione tra città capoluogo e il resto della provincia, in modo organico e lungimirante.

Le infrastrutture devono essere progettate tenendo presenti le esigenze attuali

ma anche le sfide future. Dobbiamo pensare a lungo termine, con una visione strategica che tenga conto dell'inclusione sociale e dello sviluppo sostenibile. L'individuazione delle necessità infrastrutturali non è stato un mero esercizio teorico, ma si è posto l'obiettivo di fornire una risposta alle reali esigenze che emergono dal nostro contesto locale.

I risultati trovano corrispondenza anche nei contenuti dello "Studio Strategico – Il ruolo delle Imprese nella definizione del futuro del territorio della provincia della Spezia" elaborato su nostro incarico da The European House Ambrosetti, presentato nel corso della nostra Assemblea Pubblica nell'ottobre 2023, che ha messo in luce le sfide e le molteplici opportunità legate al nostro territorio.

Confindustria La Spezia con lo Studio Strategico Ambrosetti ha voluto fornire il proprio contributo ad affrontare lo sviluppo della provincia con un approccio

collaborativo, multidisciplinare e non di parte.

Nella consapevolezza che le importanti opportunità di crescita presenti nel territorio si potranno concretizzare se ci sarà una visione condivisa, abbiamo ritenuto opportuno stimolare l'avvio di un nuovo modello di collaborazione proponendo a tutte le associazioni di categoria di strutturarle e formalizzarle tramite la sottoscrizione di un apposito Protocollo di Intesa.

Protocollo d'Intesa con il quale abbiamo condiviso l'obiettivo di favorire una maggiore efficienza ed efficacia dei rapporti fra tutti i soggetti - prima fra tutti l'Amministrazione Pubblica - che a vario titolo sono gli attori della crescita economica, sociale e culturale dell'intero territorio provinciale.

Una rete efficiente di infrastrutture è fondamentale per garantire la competitività del territorio, delle nostre aziende e migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Le infrastrutture non sono solo strade, ponti o ferrovie; esse rappresentano le arterie vitali del nostro sistema economico e sociale.

La presentazione dello Studio Strategico Infrastrutture deve essere vista come un primo contributo che il sistema confindustriale intende offrire alla collettività di questo territorio e può contribuire a fare in modo che il decisore pubblico svolga al meglio il suo compito.

Abbiamo bisogno di una pianificazione che vada oltre i singoli confini comunali, che possa abbracciare l'intero tessuto territoriale e rispondere ai bisogni di aziende e cittadini. Solo con una visione coordinata e unitaria sarà possibile attuare una trasformazione economica, sociale e culturale che sia davvero efficace.

Siamo consapevoli che le sfide che ci attendono sono molteplici e complesse, ma siamo altrettanto convinti che solo attraverso un dialogo aperto e costruttivo tra le istituzioni, le imprese e la comunità possiamo trovare soluzioni efficaci.

In questo contesto, anticipo che il sistema confindustriale sta approfondendo alcuni temi che sono strategici per il mondo imprenditoriale quali: la carenza di persona-

le a qualsiasi livello professionale; la difficoltà, quasi impossibilità, di trovare abitazioni per i dipendenti delle aziende che vengono a lavorare nella nostra provincia; la crescente difficoltà da parte dei lavoratori di raggiungere il luogo di lavoro collegata all'aumento del numero delle autovetture e della conseguente difficoltà di parcheggio nelle prossimità degli stabilimenti.

Tale approccio collaborativo mira a creare sinergie tra i vari attori locali, favorendo un dialogo costruttivo che possa affrontare in modo più efficace le sfide legate alla mobilità e all'abitabilità. In modo particolare sulla "carenza abitativa" abbiamo già aperto un tavolo di confronto e dialogo con le altre associazioni di categoria.

Nei prossimi sei mesi, il sistema confindustriale si prefigge l'obiettivo di fornire ulteriori contributi su questi temi, considerati fondamentali per lo sviluppo futuro e la competitività del territorio.

Siamo convinti che la collaborazione tra tutti gli attori coinvolti – istituzioni, imprese, associazioni – sia la chiave per affrontare queste sfide. Solo unendo le forze possiamo costruire un futuro migliore per La Spezia, in cui il progresso economico vada di pari passo con il benessere sociale. È fondamentale che continuiamo a lavorare insieme, ascoltando le esigenze del nostro territorio e rispondendo con azioni concrete.

Mario Gerini

La platea di sindaci, assessori, istituzioni e imprenditori intervenuti alla presentazione dello "Studio Strategico Infrastrutture" svoltasi lo scorso 3 dicembre presso la sede di Confindustria La Spezia



SVILUPPO CONDIZIONATO DALL'ASSENZA DI INFRASTRUTTURE VIARIE ADEGUATE

Il progetto di Studio Strategico Infrastrutture voluto da Ance e Confindustria La Spezia, a cui hanno dato la loro adesione anche Comune e Provincia della Spezia, ci ha trovato da subito partner. Si tratta infatti di uno studio che offre una visione strategica di quelle che sono le necessità e le esigenze infrastrutturali commisurate con lo sviluppo di questo territorio. Noi come Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale abbiamo voluto dare il nostro contributo, sia dal punto di vista della fornitura di dati e di analisi, ma anche di visione strategica, in quanto il porto della Spezia rappresenta un asset fondamentale per lo sviluppo futuro del territorio.

Nei prossimi anni si concentreranno nello scalo i più consistenti progetti di sviluppo infrastrutturali, dall'ampliamento del Terminal LSCT a quello del Terminal del Golfo, oltre al nuovo molo e stazione crocieristica su Calata Paita. Infrastrutture importanti, che necessitano di avere una adeguata risposta dal punto di vista delle infrastrutture viarie e da quello dell'assetto complessivo della viabilità d'accesso al porto della Spezia.

Il nostro territorio oggi ha fundamentalmente un asse principale di penetrazione lato autostrada che, in casi di emergenza, comporterebbe un riassetto complessivo e una grave criticità dal punto di vista della congestione del traffico, anche quello sviluppato



FEDERICA MONTARESI

Commissaria straordinaria Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale

NEI PROSSIMI ANNI SI CONCENTRERANNO NELLO SCALO I PIÙ CONSISTENTI PROGETTI DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALI, CHE NECESSITANO DI AVERE UNA ADEGUATA RISPOSTA DAL PUNTO DI VISTA DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE E DA QUELLO DELL'ASSETTO COMPLESSIVO DELLA VIABILITÀ D'ACCESSO AL PORTO DELLA SPEZIA

dal porto. La ricerca di soluzioni alternative è quindi un'esigenza che è ovviamente sostenuta dall'Autorità di Sistema Portuale e che ci fa molto piacere sia condivisa da tutti gli amministratori del territorio. In questo senso, lo studio che è stato predisposto, analizza nel suo complesso tutta la situazione viaria della provincia e tiene in debita considerazione quelle che sono le esigenze dal punto di vista del traffico, che sono relative al porto e a tutte le attività portuali connesse. Lo studio va ad analizzare le possibili soluzioni dal punto di vista infrastrutturale.

Come AdSP parliamo sempre di infrastrutture e di servizi in contemporanea. Infatti, oltre alle infrastrutture "fisiche", dobbiamo avere un occhio di riguardo per tutti i servizi connessi, ad esempio la questione della digitalizzazione. È indubbio che, in mancanza di alternative infrastrutturali e viarie adeguate, in casi di emergenza sugli assi principali di viabilità, le conseguenze sarebbero molto pesanti. Per far sì che i grandi investimenti siano accompagnati da un adeguato assetto viario della provincia, abbiamo bisogno di avere a disposizione uno studio, un protocollo d'intesa con gli impegni da parte di tutti i soggetti che sono chiamati a dare il loro contributo e questo, a nostro avviso, è un positivo elemento ulteriore di questa sinergia che si è costituita a livello istituzionale, che noi sosteniamo con forza e abbiamo fatto propria all'interno della nostra mission istituzionale.

🗉 Federica Montaresi

COLLABORARE PER SUPERARE LE CRITICITÀ



PIERLUIGI PERACCHINI

*Sindaco Comune La Spezia
Presidente Provincia La Spezia*

LO STUDIO RECENTEMENTE PRESENTATO OFFRE UN CONTRIBUTO RILEVANTE, METTENDO IN LUCE I RISCHI LEGATI A EVENTUALI CRITICITÀ DEL RACCORDO E PROPONENDO SOLUZIONI STRATEGICHE CON INVESTIMENTI MIRATI. SI TRATTA DI INTERVENTI CHE DEVONO INSERIRSI IN UN PIANO PIÙ AMPIO PER POTENZIARE LA RETE DI TRASPORTI E INTEGRARE LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI, MIGLIORANDO LA MOBILITÀ COMPLESSIVA

La collaborazione istituzionale è un elemento fondamentale per affrontare con efficacia le criticità del territorio. Tuttavia, le sfide che ci troviamo a gestire richiedono una visione integrata che consideri tutte le componenti del sistema di mobilità: dalle strade ai raccordi autostradali, dalla ferrovia fino ad altre infrastrutture strategiche. È fondamentale elaborare ipotesi di lavoro concrete che tengano conto delle molteplici esigenze della provincia, tra cui i collegamenti con la Val di Vara e la Val di Magra. Non vanno poi trascurate proposte avanzate in passato, come la realizzazione di una galleria tra la Valdurasca e la città. Al tempo stesso, sarebbe opportuno valutare l'integrazione del trasporto su acqua all'interno del Golfo, così da migliorare accessibilità e sostenibilità nel sistema di trasporto pubblico locale. Tutti questi interventi richiedono una pianificazione coordinata e una visione strategica complessiva. Un tema altrettanto cruciale riguarda la mobilità casa-lavoro, che rappresenta una sfida significativa per molti lavoratori. La difficoltà nel trovare abitazioni vicine al luogo di lavoro o parcheggi adeguati evidenzia l'urgenza di affrontare queste problematiche in modo congiunto. Anche la mobilità ferroviaria, in particolare lungo l'asse tra Luni e Levante, merita attenzione: potenziarne l'efficienza non solo contribuirebbe a ridurre il traffico su strada, ma favorirebbe l'uso di mezzi pubblici, con ricadute positive anche sull'ambiente. In questo contesto, lo studio recentemente presentato offre un contributo rilevante, mettendo in luce i rischi legati a eventuali criticità del raccordo e proponendo soluzioni strategiche con investimenti mirati. Interventi come la bretella tra l'area industriale della Spezia e Arcola, la "Cisa Bis" e il bypass di Santo Stefano Magra sono passi importanti per rafforzare la rete viaria provinciale. Tuttavia, si tratta di interventi che devono inserirsi in un piano più ampio per potenziare la rete di trasporti e integrare le infrastrutture esistenti, migliorando la mobilità complessiva. La Provincia, nonostante le difficoltà economiche derivanti da una riforma penalizzante, sta portando avanti progetti mirati a migliorare la rete stradale del territorio, rendendola più moderna ed efficiente. Tra gli interventi principali, è in corso la realizzazione del nuovo ponte sul Magra, che collegherà direttamente Santo Stefano Magra e Ceparana. Inoltre, proseguono gli investimenti per la manutenzione e l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti, elementi indispensabili per sostenere il tessuto economico e produttivo del levante ligure. **PIERLUIGI PERACCHINI**



L'OBIETTIVO È IL SOSTEGNO ALLA CRESCITA INDUSTRIALE DELL'INTERA PROVINCIA IN UN ORIZZONTE DI MEDIO-LUNGO TERMINE

Lo sviluppo del sistema infrastrutturale della Liguria è stato fin dal 2015 al centro dell'azione dell'amministrazione regionale di centrodestra ed è certamente una priorità anche per la Giunta guidata dal presidente Marco Bucci. In questi anni abbiamo finanziato, messo in sicurezza, realizzato decine di infrastrutture per diversi miliardi di euro, in particolare attraverso il Priimt, il Piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti, ovvero lo strumento strategico di indirizzo e coordinamento per quanto riguarda l'assetto infrastrutturale della Liguria che vale oltre 34 miliardi di euro. L'obiettivo, condiviso con Anas e con il Mit oltre che con gli enti territoriali, è quello di creare le condizioni per continuare a favorire anche in futuro lo sviluppo economico e produttivo della Liguria. In quest'ottica, riteniamo che lo studio presentato da Ance La Spezia costituisca un progetto strategico per il nostro territorio, per potenziare i collegamenti

tra la città della Spezia e il resto della provincia oltre che con Emilia Romagna e Toscana, migliorando in generale l'efficacia, l'efficienza e la resilienza della nostra rete infrastrutturale e, in particolare, la



GIACOMO GIAMPEDRONE

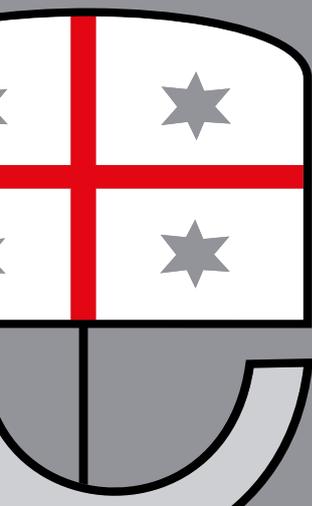
Assessore alle Infrastrutture, Protezione civile, Difesa del Suolo e Ambiente della Regione Liguria

COME REGIONE LAVOREREMO PER INSERIRE LE TRE OPERE DELLO "STUDIO STRATEGICO INFRASTRUTTURE" ALL'INTERNO DELLA PIANIFICAZIONE REGIONALE ATTRAVERSO L'ITER DEL PRIIMT, SFRUTTANDO LA FASE AVANZATA DI ELABORAZIONE IN CUI SI TROVA QUESTO PROGETTO STRATEGICO

mobilità complessiva non solo a livello cittadino e di accesso al porto ma anche nel resto della provincia.

Ad oggi, infatti, la bretella La Spezia-Santo Stefano di Magra è l'unico accesso al capoluogo: se per qualunque ragione dovesse essere interrotta, questo determinerebbe il collasso del nostro sistema con drammatiche conseguenze in termini economici, occupazionali e sociali. Da qui la volontà di studiare possibili alternative, concrete e realizzabili, integrate con l'attuale sistema viabilistico, ferroviario e anche marittimo.

In questo quadro, va assolutamente evidenziato il grande lavoro fatto dalla Regione in questi anni per potenziare la rete infrastrutturale della provincia spezzina: mi riferisco, in particolare, alla variante Aurelia per cui nove anni fa abbiamo garantito la ripresa dei cantieri oggi tutti finanziati e appaltati da parte di Anas con la sua struttura commissariale. Il primo dei tre stralci funzionali, con la bretella per bypassare la Statale 330, sarà concluso entro la prossima primavera e gli altri due nei primi mesi del 2026, così da consegnare ai cittadini un'infrastruttura strategica di collegamento tra la Val di Vara e l'entroterra con l'autostrada, fondamentale anche per la viabilità di accesso all'hub portuale della Spezia. La variante Aurelia garantirà un vantaggio strategico a tutta la provincia e in particolare al capoluogo, che sta crescendo



in termini economici e di abitanti, e arriverà anche al nuovo ospedale Felettino. Per quanto riguarda la Val di Magra, poi, nel luglio scorso, a seguito del perfezionamento del passaggio di consegne tra Salt e Autostrada dei Fiori con il nuovo gestore Concessioni del Tirreno, la Regione ha inserito lo svincolo di Fornola a Vezzano Ligure tra le opere strategiche segnalate al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti chiedendo di procedere con l'aggiornamento progettuale per poter avviare i cantieri. Il progetto prevede la riqualificazione e completamento per tutte le direttrici del parziale svincolo esistente, sul raccordo autostradale Fornola-La Spezia. Un'opera importante perché rappresenta uno dei principali snodi viari per la Val di Magra ed è posto sull'asta autostradale di collegamento tra lo svincolo di Santo Stefano Magra e l'abitato della Spezia. Inserito nel documento inviato al Mit anche l'intervento di sistemazione e ammodernamento a Sarzana sulla statale Aurelia con l'adeguamento della SS62 della Cisa, fondamentale per evitare il congestionamento attuale legato sia alla sovrapposizione dei traffici, locale e di passaggio, sia alle caratteristiche geometriche minime dell'arteria, che presenta una corsia per senso di marcia, senza corsie né di svolta né di accodamento. Anche in questo caso, la progettazione definitiva è stata redatta dal precedente concessionario.

A questo quadro in costante e positiva evoluzione, si aggiungono le opere frutto dello studio di Ance La Spezia: una bretella di collegamento tra l'area industriale della Spezia con quella di Arcola; la cosiddetta Cisa bis; il bypass dell'abitato di Santo Stefano Magra. Come Regione lavoreremo per inserirle all'interno della pianificazione regionale attraverso l'iter del Priimt,

LO STUDIO MIGLIORA L'EFFICACIA, L'EFFICIENZA E LA RESILIENZA DELLA NOSTRA RETE INFRASTRUTTURALE E, IN PARTICOLARE, LA MOBILITÀ COMPLESSIVA NON SOLO A LIVELLO CITTADINO E DI ACCESSO AL PORTO MA ANCHE NEL RESTO DELLA PROVINCIA

sfruttando la fase avanzata di elaborazione in cui si trova questo progetto strategico. Voglio dunque ringraziare Ance La Spezia per la grande capacità di visione del futuro a supporto delle attività produttive e delle necessità del nostro territorio, per proseguire il percorso di crescita di questi anni. L'obiettivo, pienamente condiviso dalle istituzioni del territorio, è il sostegno allo sviluppo dell'economia industriale dell'intera provincia spezzina, attraverso la previsione e lo studio di tutte le condizioni che ne sono l'indispensabile presupposto, a partire dalle infrastrutture, con un orizzonte temporale di medio e lungo termine.

 **Giacomo Giampedrone**



LO STUDIO VA INSERITO NEL PRIIMT CON UNA VARIANTE

GABRIELLA ROLANDELLI

Direttore Area Sviluppo del Territorio, Infrastrutture e Trasporti Regione Liguria

"Uno studio di questa natura, così strutturato, così approfondito sotto tutti i punti di vista e tutte le sfaccettature, ovviamente facilita il lavoro degli enti in un'ottica di programmazione, pianificazione e poi ovviamente nella ricerca dell'investimento per poter realizzare quanto viene indicato - ha detto Gabriella Rolandelli, direttore Area Sviluppo del Territorio, Infrastrutture e Trasporti Regione Liguria -. In quest'ottica, la prima azione che la Regione deve mettere in atto per poter sviluppare ragionamenti successivi è l'integrazione di tutto questo quadro strutturale all'interno del Piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti (Priimt) di cui si è dotato il Consiglio regionale nel 2023. Un progetto come quello che è stato presentato, si configura come una variante al Priimt, che è adesso in fase di monitoraggio funzionale all'approvazione di una variante che permetterebbe l'inserimento delle opere previste dallo studio all'interno del piano, visto che si tratta di interventi che il territorio vuole e su cui c'è un largo consenso".

PROBLEMI

I DANNI ECONOMICI IN CASO DI INTERRUZIONE DEL RACCORDO



SIMONE LAZZINI

Professore Ordinario di Economia Aziendale dell'Università di Pisa

ABBIAMO FORMULATO DELLE CONSIDERAZIONI ESTREMAMENTE PRUDENZIALI SUI COSTI OMBRA CHE DOVREMMO SOSTENERE A PARTIRE DAI DATI, PRECISI E PIÙ CHE VEROSIMILI FORNITI DAL DIRIGENTE DEL COMUNE DI LA SPEZIA GIANLUCA RINALDI

C'è un'eventualità che, solo a pensarla, fa tremare i polsi ad aziende e cittadini dello Spezzino: l'improvvisa interruzione, totale o parziale, della bretella autostradale della A15 nel tratto Santo Stefano Magra - La Spezia. Uno scenario che impatterebbe in maniera pesantissima sulla viabilità urbana sotto tanti punti di vista e che provocherebbe un autentico sconvolgimento delle vie d'accesso al capoluogo. Per comprendere cosa vorrebbe dire in termini reali Gianluca Rinaldi, dirigente del Comune di La Spezia, ha realizzato uno studio in cui prevede due possibilità: la prima, più severa, contempla l'interruzione completa del ponte sul Magra, la seconda invece ipotizza che la strada sia utilizzabile fino all'uscita di Vezzano Ligure. Per entrambi i casi vengono immaginati tre itinerari alternativi (Buonviaggio, Sarzana e Lerici) che prevedono un allungamento del tratto di percorrenza e dei relativi tempi per arrivare in città. A questi viene associata una ripartizione delle oltre 31mila vetture che, in un giorno ferialo medio, provengono dalla zona est, immaginando quindi pari a zero quello su via Carducci. Tutte le direttrici analizzate sarebbero in estrema difficoltà a reggere il traffico e sarebbero fortemente congestionate dalle 7 alle 21, con picchi

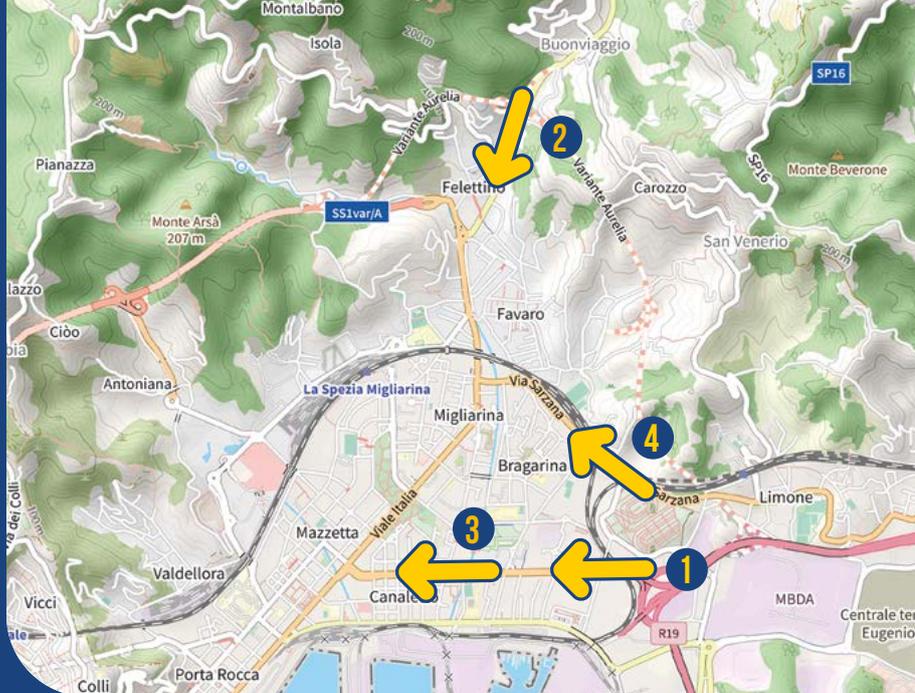
di blocco totale della viabilità nelle ore di punta.

Da queste risultanze ha preso spunto Simone Lazzini, professore ordinario di Economia Aziendale all'Università di Pisa, che in un'analisi molto dettagliata ha analizzato le esternalità e i costi di gestione nella malaugurata ipotesi che fosse impossibile, del tutto o quasi, servirsi della bretella autostradale per giungere a Spezia. "Sui dati, precisi e più che verosimili del Comune, abbiamo formulato delle considerazioni estremamente prudentziali sui costi ombra che dovremmo sostenere: dalle esternalità, ai costi operativi fino al value of time (VOT), ossia quanto si spenderebbe per il tempo in più impiegato per muoversi. Questo parametro, per una parte tiene conto del reddito di ciascuno e delle finalità del viaggio, per un'altra cerca di dare un valore anche al tempo libero che noi quando ci spostiamo in auto, ad esempio, sottraiamo ai nostri piaceri". Lo studio del Comune considera soltanto

IN CASO DI CHIUSURA TOTALE DELLA BRETELLA LA PERDITA ANNUA SUPERA I 155 MILIONI

il flusso delle auto in entrata in città. “Dei 31mila veicoli quotidiani che provengono a La Spezia da est, il 41% arriva proprio da via Carducci, la più utilizzata, e il restante si divide dalle direttrici Buonviaggio, Lerici o Sarzana. In caso di chiusura dell’ingresso principale, i due scenari immaginati evidenziano, ad esempio, tempi di percorrenza che dai 20 minuti facilmente arrivano a superare i 100 – prosegue Lazzini –. Dai dati dei flussi di traffico abbiamo calcolato l’incremento di veicoli che avremo su strada e quanti chilometri in più si percorrerebbero. Tutto questo avrebbe conseguenze notevoli e di vario genere sull’inquinamento, sull’impatto acustico, sul consumo di carburante e sui costi non percepiti per pneumatici, manutenzione e svalutazione dei veicoli e sui costi di manutenzione delle strade”. Sono le cosiddette esternalità, misurate avvalendosi di tabelle ministeriali e di quanto presente nella letteratura di riferimento.

Per sintetizzare, in caso di chiusura totale della bretella le esternalità quotidiane definite per le auto sono superiori a 17mila euro e a 8mila euro per i mezzi pesanti. Questi ultimi, tuttavia, in caso di congestione delle vie di accesso durante il giorno, andrebbero fatti transitare in orario notturno, andando ad incidere non poco anche sull’operatività portuale. “Abbiamo quindi calcolato anche il VOT, assumendo come tasso di riempimento dei veicoli 1,15 passeggeri per auto e arrivando a definire un cifra totale di oltre 407mila euro che, sommati ai 25mila di esternalità (tra auto e camion), salgono a 432 mila euro, per un solo giorno”, precisa il professore. Una perdita enorme di denaro che, ragionata su un anno intero, arriva a superare i 155milioni di danno economico. Nel caso invece la bretella fosse invece parzialmente utilizzabile, applicando la



GLI INGRESSI NEL CENTRO DI LA SPEZIA CON PROVENIENZA DALL'AREA EST IN UN GIORNO FERIALE MEDIO, RAPPRESENTANO IL 69% DEL TOTALE DEGLI INGRESSI GIORNALIERI NELLA CITTÀ CAPOLUOGO

- 1** AUTOSTRADA 28%
- 2** BUONVIAGGIO 18%
- 3** V.LE S. BARTOLOMEO 12%
- 4** VIA SARZANA 11%

Fonte dati: Comune La Spezia

stessa metrica di ragionamento, i numeri sarebbero di poco inferiori, in quanto si sfrutterebbe ancora una parte di autostrada prima del blocco. Lo studio quantifica, comunque, un costo complessivo giornaliero pari a 418mila euro (tra esternalità e VOT) e, anche in questo caso, le proiezioni sui 12 mesi fanno rabbrivire, portando il totale a 150milioni di euro. Sono senza dubbio cifre “monstre” che tuttavia, tenendo conto dell’approccio prudenziale adottato e del solo traffico in entrata e non di quello in uscita dal capoluogo, nella realtà sarebbero di certo superiori a quelle immaginate. Ancora una volta, nulla meglio dei numeri rende bene l’urgenza di trovare soluzioni adeguate, per evitare un quadro che da un momento all’altro potrebbe mettere in ginocchio la viabilità dello Spezzino e il suo tessuto socio-economico.

Paolo Ragazzo

DAI DATI DEI FLUSSI DI TRAFFICO È STATO CALCOLATO L'INCREMENTO DI VEICOLI CHE CI SARÀ SU STRADA E QUANTI CHILOMETRI IN PIÙ SI PERCORREREBBERO. TUTTO QUESTO AVREBBE CONSEGUENZE NOTEVOLI E DI VARIO GENERE SULL'INQUINAMENTO, SULL'IMPATTO ACUSTICO, SUL CONSUMO DI CARBURANTE E SUI COSTI NON PERCEPITI PER PNEUMATICI, MANUTENZIONE E SVALUTAZIONE DEI VEICOLI E SUI COSTI DI MANUTENZIONE DELLE STRADE. LE COSIDDETTE ESTERNALITÀ

SOLUZIONI

TRE OPERE PER SCONGIURARE IL PEGGIO E ASSICURARE IL FUTURO



ROBERTO VALLARINO

Amministratore Delegato
ITEC Engineering

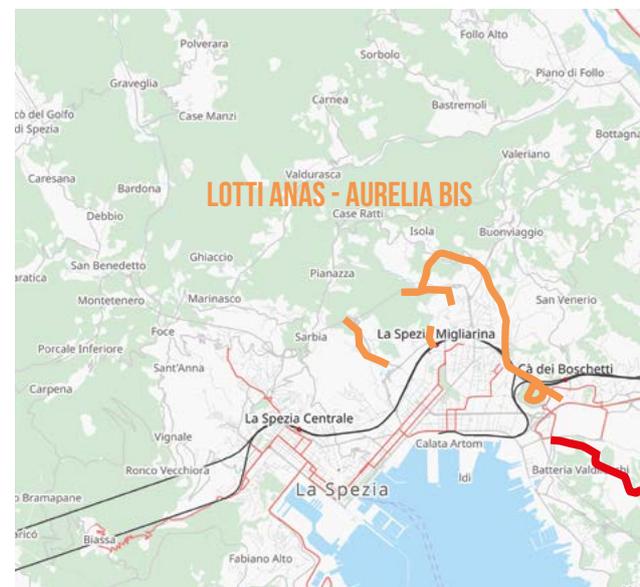
QUELLO CHE ABBIAMO VOLUTO CREARE È UN SISTEMA INFRASTRUTTURALE RESILIENTE, IN GRADO DI ASSICURARE EFFICACI ALTERNATIVE IN CASO DI COLLASSO DI UNA DIRETTRICE PRINCIPALE E GARANTIRE UNA MAGGIORE EFFICIENZA DEL SISTEMA IN CONDIZIONI ORDINARIE. UN SISTEMA CHE DEVE ESSERE CONCEPITO IN UN'AREA VASTA DI TERRITORIO PER GARANTIRE LA MASSIMA FRUIBILITÀ E FLESSIBILITÀ TENENDO BEN PRESENTE GLI SBocchi E GLI ACCESSI NEL TERRITORIO STESSO

“**O**ccorre trovare delle soluzioni prima che succeda qualcosa”. Non ha usato mezzi termini l'ingegner Roberto Vallarino della Itec engineering Srl nell'illustrare lo studio contenente le necessità, ma sarebbe meglio dire i correttivi infrastrutturali della provincia della Spezia, una sorta di panacea per liberare l'area vasta a cui fa capo il capoluogo del Levante ligure dalla morsa del traffico, in particolare dell'asse viario per eccellenza del territorio, il raccordo Santo Stefano di Magra - La Spezia, in caso di suo default. “Purtroppo, nel nostro Paese è prassi intervenire solo dopo che accadono dei fatti - ha continuato Vallarino -. Provare a capire in anticipo cosa può succedere e trovare una cura è sicuramente un segno di lungimiranza, di capacità di gestione del territorio stesso”. Come dargli torto.

Un passo indietro

Ma perché questo studio? La provincia di Spezia è fortemente condizionata dal proprio assetto geomorfologico; anche lo sviluppo delle infrastrutture deve tener conto della presenza di montagne, mare e fiumi che di fatto rendono difficile il potenziamento di un solido assetto infrastrutturale. E nonostante siano presenti ben tre attraversamenti dei fiumi Magra e

Vara in soli 8 chilometri di asta fluviale (in realtà mal collegati sia in sponda destra che in sponda sinistra), la città continua a fare i conti con un sistema viario che oggi mal si presta ad un suo potenziale incremento. “Da qui è nato lo studio che abbiamo presentato - ha precisato Vallarino -, per creare un sistema infrastrutturale resiliente, in grado di assicurare efficaci alternative in caso di collasso di una direttrice principale e garantire una maggiore efficienza del sistema in condizioni ordinarie. Un sistema che deve essere concepito in un'area vasta di territorio per garantire la massima fruibilità e flessibilità tenendo ben presente gli sbocchi e gli accessi nel territorio stesso”.



Tre opere prioritarie

E allora eccole le soluzioni proposte: “Superstrada del Golfo”, variante della Cisa (o Cisa-bis), by-pass di Santo Stefano Magra. La “salvezza” stradale passa per queste tre infrastrutture.

La “Superstrada del Golfo” è lunga 4,8 chilometri e prevede una galleria (Pomara) lato Spezia di 925 metri, una (Trebiano) lato Arcola di poco più di 2 chilometri e un viadotto (Lerici) di 220 metri. Completano il quadro lavori l’adeguamento di via Valdicocchi nel tratto che va dall’area industriale di Arcola fino alla zona Enel e l’implementazione dell’ingresso nella tangenziale. “Per altro – è entrato nel merito Vallarino – questo consentirebbe il collegamento diretto con i lotti Anas dell’Aurelia bis. Si tratta di un tracciato che interferisce il meno possibile con i residenti della zona, lontano il più possibile dalle abitazioni. Con questo assetto, si arriverebbe alla zona industriale di Arcola, che avrebbe quindi diretto accesso al porto, collegandosi con poco meno di 5 chilometri di strada”.

La variante della Cisa, dalle mappe mostrate, è forse l’opera di più facile realizzazione. Ha una lunghezza di 4,3 chilometri, con tre roatorie che di fatto uniscono il tracciato: una a Santo Stefano, una nei pressi dell’area logistica e l’ultima lato Sarzana. Completano l’opera sei svincoli di raccordo con viabilità già presente, uno dei quali garantirebbe anche il collegamento con la zona di Pratolino e un viadotto: “Lo abbiamo chiamato Corea, verrebbe lungo 550 metri, e non sarebbero posti veti di costruzione dall’Autorità di bacino, perché per infrastrutture di carattere strategico è possibile realizzare due pile nel letto del fiume Magra per poter consentire lo scavalco dell’autostrada. A parte questo viadotto, il resto del tracciato è

I TRACCIATI DELLE TRE NUOVE OPERE PREVISTE DALLO STUDIO



540 mln/€

**COSTO COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO
PER REALIZZARE LE TRE NUOVE OPERE**

1 SUPERSTRADA DEL GOLFO

- Lunghezza complessiva: 4,8 km
- Costo: 172 mln/euro

Sono previsti

- Galleria Pomara (lato Spezia): 925 m
- Galleria Trebbiano (lato Arcola): 2092 m
- Viadotto Lerici: 220 m
- Adeguamento via Valdicocchi: 0,5 km
- Implementazione ingresso tangenziale: 0,5 km

2 VARIANTE DELLA CISA

- Lunghezza complessiva: 4,3 km
- Costo: 67 mln/euro

Sono previsti

- 6 svincoli di raccordo con viabilità esistente
- 3 roatorie di 30 metri di diametro
- Viadotto Corea: 550 m

3 BY-PASS DI SANTO STEFANO MAGRA

- Lunghezza complessiva: 1,7 km
- Costo: 30 mln/euro

Sono previsti

- 2 roatorie di 40 metri di diametro
- Viadotto Santo Stefano: 660 m
- Ricostruzione viadotto A15 e adeguamento via Arenelle

NECESSITÀ INFRASTRUTTURALI

└ irrilevante, come se fosse a fianco dell'autostrada A12" ha tenuto a precisare l'ingegnere.

La terza opera è il by-pass di Santo Stefano Magra, lungo 1,7 chilometri. "Il percorso, che garantirebbe che tutto il traffico proveniente da Aulla, ma anche da Albiano Magra, possa poi passare l'abitato di Santo Stefano, si collega direttamente a tutto l'assetto infrastrutturale delle precedenti due opere - ha spiegato ancora Vallarino -: sono previste due rotatorie di innesto, una prima dell'abitato di Santo Stefano e una nel punto di arrivo di via Arenelle. Non manca un viadotto di circa 660 metri". L'infrastruttura prevederebbe, come opere complementari, la realizzazione di un nuovo ponte sull'A15 in sostituzione dell'esistente e l'adeguamento di via Arenelle.



STUDIO IMPORTANTE PER LA DINAMICA PROGRAMMATORIA

GIANNI BENVENUTO

Dirigente Settore Tecnico Provincia La Spezia

"Lo studio messo a punto interessa principalmente l'area centrale del Golfo e la Val di Magra, oltre ai primi Comuni del Vara, area che ha relazioni dirette con la Lunigiana e l'area macroubana di Massa-Carrara - commenta l'ingegner Gianni Benvenuto, dirigente del Settore Tecnico della Provincia della Spezia -. Il progetto stesso, nel ripercorrere la pianificazione del Piano Territoriale di Coordinamento provinciale approvato ormai due decenni fa, attualizza due assi funzionali di particolare significato e soluzione delle criticità della interrelazione Golfo-Val di Magra: Il primo è il collegamento che si diparte dall'area nei pressi della centrale Enel e che, attraverso un asse prevalentemente in galleria, giunge sulla SS1 Aurelia nel Comune di Arcola nei pressi del ponte di Sarzana, con cui relazionare l'area produttiva e del porto commerciale del Golfo con l'area della Magra e preludere a collegamenti interportuali; Il secondo è l'asse di collegamento tra Sarzana e Santo Stefano, fino a bypassare l'abitato stesso di Santo Stefano, cogliendo il duplice obiettivo di sollevare la SS62 dal traffico commerciale e destinarla alla funzione urbana e collegare la rete provinciale direttamente con la Lunigiana toscana. Ma particolare significato ha, l'iniziativa di Ance e Confindustria, laddove fa progredire il disegno pianificatorio che era proprio del Piano Territoriale di coordinamento provinciale, con la dinamica programmatica di cui il territorio ha necessità".

I costi delle opere

Ma a quanto ammonterebbero i costi di realizzazione delle tre opere? Nel dettaglio, la "Superstrada del Golfo" costerebbe circa 172 milioni di euro, cifra che tiene conto del costo medio di una galleria, che va dai 30 ai 50 milioni al chilometro a seconda di cosa si trova quando si scava. La variante della Cisa è stata stimata in 67 milioni di euro mentre per il bypass di Santo Stefano occorrerebbero 30 milioni di euro. A questi vanno aggiunti altri 11 milioni totali per l'adeguamento di via Arenelle, per il nuovo ponte sulla A15 e per la zona industriale di Arcola, comprensivo di sottopasso ferroviario. Il costo totale delle opere è dunque di 280 milioni di euro, che salgono a 540 milioni se si fa riferimento all'investimento complessivo.

Vantaggi e scenari futuri

E veniamo, infine, ai vantaggi che porterebbero nel concreto i tre tracciati. "Nel loro complesso - ha concluso Roberto Vallarino - la Superstrada del Golfo, la variante della Cisa ed il by-pass di Santo Stefano, in condizioni ordinarie, pertanto in assenza di default totale e/o parziale di un'arteria principale, potrebbero garantire la decongestione della tratta Santo Stefano di Magra - La Spezia e conseguentemente la redistribuzione del traffico sulle viabilità oggi congestionate; la diminuzione dei tempi di percorrenza dai Comuni periferici, che ospitano realtà industriali importanti nell'economia territoriale, alla città capoluogo; la possibilità di diversificare i flussi dei veicoli, separando il traffico pesante da quello leggero. Infine, cosa di non poco conto, una futura possibile implementazione del sistema infrastrutturale, con allungamento fino al porto di Carrara". Per il bene di tutto il Levante ligure, non resta che provarci...

⊞ **Gilberto Manfrin**

BONUS > MALUS

LO STUDIO DIMOSTRA COME I BENEFICI SIANO SUPERIORI AI POSSIBILI DANNI

Lo studio "Valutazione di impatto economico infrastrutture raccordo La Spezia-santo Stefano di magra e la Cisa-bis" preparato dai ricercatori del Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche dell'Università La Sapienza di Roma (Francesco D'Angelo, Cristiana Fiorelli e Carolina Serpieri) in collaborazione con il Centro Studi Confindustria Advisory, si compone principalmente di due filoni, il primo volto a definire l'impatto del danno economico risultante dalla mancata realizzazione delle tre opere infrastrutturali individuate come risolutive dei problemi viari dell'area vasta della Spezia, il secondo mirato ad elencare e quantificare i benefici derivanti dalla realizzazione della cosiddetta Superstrada del Golfo, del by-pass di Santo Stefano Magra e della Variante Cisa o Cisa Bis.

"Da una parte ci siamo chiesti cosa accadrebbe se non si fa nulla nel caso di un'interruzione della viabilità esistente - ha detto introducendo l'esposizione dello studio all'evento svoltosi lo scorso 3 dicembre Tullio Buccellato, economista e coordinatore del Centro Studi Confindustria Advisory -, dall'altra abbiamo analizzato tutti gli effetti positivi che possono esserci sul territorio dal momento che si mette in piedi un cantiere, perché ovviamente l'investimento è uno shock di domanda che coinvolge poi a cascata tutti i settori dell'eco-

nomia e che genera valore aggiunto sull'occupazione, ma anche sulla valorizzazione del patrimonio immobiliare, sulla riduzione dei tempi di percorrenza, delle emissioni nocive per l'ambiente e così via".

DANNI FINO A 1,6 MILIARDI DI EURO

Lo studio quantifica in 1,6 miliardi di euro, circa il 25% del valore aggiunto della provincia di La Spezia, il danno per l'economia locale conseguente all'interruzione totale del raccordo in mancanza di intervento. Il rischio del danno nello scenario peggiore, comporta anche importanti difficoltà di tipo logistico, in particolare sul rallentamento della viabilità, con un aumento del traffico di circa il 40% rispetto alla situazione attuale. In ultimo, ma non meno importante, il terzo effetto nefasto è quello sull'impatto occupazionale, con 15.473 mila unità FTE a rischio, ovvero oltre quindicimila lavoratori a tempo pieno in meno.

"La perdita complessiva di 1,6 miliardi di euro, rappresentante il cumulo dei danni monetari - ha spiegato Carolina Serpieri, assistant professor presso l'Università La Sapienza di Roma -, si compone di tre elementi, anche perché chiaramente può essere un'interruzione di diverse entità e di diversa durata, così abbiamo stimato il danno su diversi orizzonti



TULLIO BUCCELLATO

*Economista e coordinatore
Centro Studi Confindustria Advisory*

DA UNA PARTE CI SIAMO CHIESTI COSA ACCADREBBE SE NON SI FA NULLA NEL CASO DI UN'INTERRUZIONE DELLA VIABILITÀ ESISTENTE, DALL'ALTRA ABBIAMO ANALIZZATO TUTTI GLI EFFETTI POSITIVI CHE POSSONO ESSERCI SUL TERRITORIO DAL MOMENTO CHE SI METTE IN PIEDI UN CANTIERE, PERCHÉ OVVIAMENTE L'INVESTIMENTO È UNO SHOCK DI DOMANDA CHE COINVOLGE POI A CASCATA TUTTI I SETTORI DELL'ECONOMIA

temporali con un'analisi di scenario. A questo poi si aggiunge quella che è la conseguenza effettiva di questo shock di domanda, cioè realizziamo un investimento nel territorio e questo genera investimenti diretti, indiretti e indotti non soltanto sulla provincia, ma su tutto il territorio nazionale. Abbiamo provato a fare una stima con lo strumento dell'analisi delle matrici input-output, facendo considerazioni che vanno oltre ai costi monetari, in quanto la realizzazione di un'infrastruttura condivisa, urgente e necessaria per il territorio, ha chiaramente conseguenze in termini di benefici sociali per il bacino d'utenza". A sua volta, le cifre di 1,6 miliardi di euro e di 15mila occupati a rischio, sono composte da tre diverse voci. La maggiore è quella dei costi per l'economia locale in caso di interruzione della viabilità attuale, che nell'analisi di scenario ammontano a 1,4 miliardi di euro desunti dalla contrazione dell'attività economica nella provincia (che si dimezzano in caso di blocco parziale della viabilità) e quasi 14 mila posti di lavoro. La seconda componente riguarda l'assenza di un ritorno economico positivo a causa del mancato investimento per la realizzazione dell'infrastruttura complementare, equivalente nell'analisi input-output a poco più di 100 milioni di euro di valore aggiunto e quasi 1.500 occupati a rischio. Infine, pesano sulla bilancia i benefici economici non ottenuti dalla costruzione della nuova infrastruttura (riduzione tempi e costi di percorrenza e inquinamento), ovvero nell'analisi costi-benefici un mancato guadagno di poco meno di 80 milioni di euro.

14 MILA OCCUPATI A RISCHIO

Scendendo più nel dettaglio, l'eventuale chiusura del raccordo La Spezia-Santo Stefano di Magra comporterebbe numerose conseguenze avverse, ad esempio: aumento dei tempi e dei costi di trasporto per merci e personale, sovraccarico della viabilità alternativa, maggiori complessità logistiche, minor capacità

di reagire agli imprevisti, penali per i ritardi sulle consegne, disagi per la clientela e minor propensione agli acquisti. Tutte queste conseguenze sono fortemente legate sia all'entità che alla durata della chiusura del raccordo. Per quanto riguarda l'entità, in uno scenario ottimistico che non prevede l'interruzione del raccordo, l'economia locale non avrebbe costi monetari ma comunque un mancato guadagno in termini di altri benefici economici e sociali. In caso di interruzione parziale del raccordo, lo scenario intermedio prevede una contrazione moderata dell'attività portuale e turistica con impatto diretto sulla contrazione del Pil locale. Infine, nello scenario più pessimistico di totale interruzione del raccordo, l'attività portuale e turistica si ipotizza che subirà una forte contrazione anche in questo caso con ricadute dirette sul Pil locale.

+5,3% TASSO DI MORTALITÀ IMPRESE

Introducendo la variabile della durata temporale, nell'ipotesi che ad ogni giorno di chiusura totale del raccordo corrisponda il blocco dell'intera attività economica nei settori chiave dell'economia spezzina, se il blocco dura un anno il danno economico per l'economia spezzina è di oltre 1,4 miliardi di euro e quasi 14mila occupati a rischio (in assenza di ammortizzatori sociali), dati che si dimezzano nel caso di blocco parziale del raccordo (scenario intermedio). In caso di prolungamento temporale della chiusura in un orizzonte di medio-lungo termine (oltre il primo anno), il rischio è che le imprese chiudano l'attività uscendo dal mercato o che si trasferiscano in un'altra località. In questo caso si tratta di costi permanenti che permarranno anche in seguito alla riapertura del raccordo, equivalenti ad un tasso di aumento della mortalità delle imprese del 5,3% nel caso dello scenario pessimistico e del 2,1% di quello intermedio (il calcolo è stato fatto sulla base dell'aumento di mortalità delle imprese in provincia di Genova dopo il crollo del ponte Morandi).



CAROLINA SERPIERI

Assistant Professor presso
Università La Sapienza di Roma

LA CONSEGUENZA EFFETTIVA DI QUESTO SHOCK DI DOMANDA È CHE REALIZZA UN INVESTIMENTO NEL TERRITORIO E QUESTO GENERA INVESTIMENTI DIRETTI, INDIRETTI E INDOTTI NON SOLTANTO SULLA PROVINCIA, MA SU TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE, IN QUANTO LA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA CONDIVISA, URGENTE E NECESSARIA PER IL TERRITORIO, HA CHIARAMENTE CONSEGUENZE IN TERMINI DI BENEFICI SOCIALI PER IL BACINO D'UTENZA

DELOCALIZZAZIONI DEFINITIVE

Dalle interviste condotte dal tema di ricerca alle imprese leader nei settori chiave dell'economia spezzina, si evince come i numeri delle analisi teoriche trovino conferma nei sentiment degli imprenditori del territorio. In particolare, per quanto riguarda la cantieristica navale, se l'eventuale interruzione completa della viabilità dovesse protrarsi per alcuni mesi, oltre ad avere un impatto rilevante sui costi e sui ricavi, con conseguente drastica riduzione del volume d'affari, si arriverebbe ad una definitiva delocalizzazione dell'attività produttiva da parte delle aziende nautiche. Il quadro si presenta ancora più cupo per le aziende della logistica, che si troverebbero a dover fermare completamente la loro attività, mentre l'industria siderurgica pesante e le attrezzature militari si troverebbero di fronte ad un aumento importante dei costi di trasporto con rischio di blocco delle attività produttive a causa del collasso della rete stradale nel caso l'interruzione dovesse superare i sei mesi.

In valore assoluto è il settore della costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive a risentire maggiormente dei danni dell'interruzione, che nello scenario più pessimistico potrebbero arrivare anche a 146,5 milioni di



CRISTIANA FIORELLI

Assistant Professor presso
Università La Sapienza di Roma

PARTENDO DAI DATI DI INPUT A NOSTRA DISPOSIZIONE, ABBIAMO MONETIZZATO IN QUASI UN MILIARDO DI EURO IL VALORE DEI BENEFICI ECONOMICI SU I 26 ANNI DI ESERCIZIO, PERCHÉ CONSIDERIAMO GIÀ L'OPERA DALL'AVVIO DEI CANTIERI, QUINDI PERDIAMO LA FASE DI 4 ANNI DI SUA COSTRUZIONE

euro del valore aggiunto, mentre il settore del trasporto marittimo e per vie d'acqua arriverebbe a registrare al massimo una perdita annua di 3,4 milioni di euro nel caso di una chiusura completa. Ma i settori che resterebbero colpiti sono numerosi. Si va dalla fabbricazione di strutture metalliche e parti assemblate di strutture, alla gestione di centri di movimentazione merci (interporti), ai cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche, alla riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto, alla movimentazione merci, ad altri trasporti terrestri di passeggeri, al trasporto di merci su strada e al movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali.

DANNI DA MANCATA REALIZZAZIONE

Riassumendo, se il danno per l'economia locale in caso di interruzione totale della viabilità attuale ammonta a 1,4 miliardi di euro e quasi 14mila occupati a rischio, il danno in caso di mancata realizzazione della nuova opera vale oltre 100 milioni di euro di valore aggiunto per la provincia della Spezia e 1.481 lavoratori a tempo pieno, a fronte di un investimento complessivo di 540 milioni di euro.

Proprio per evitare l'avverarsi dello scenario più pessimistico, le tre opere che si sono ipotizzate di costruire sono state concepite come interventi prioritari sia rispetto alla messa in sicurezza della città capoluogo che al completamento dell'infrastruttura provinciale.

Immaginando due anni di tempo necessari per la progettazione e quattro anni per la realizzazione, la nuova infrastruttura avrebbe una vita residua di 26 anni e vedrebbe coinvolte principalmente le imprese di costruzione (57,6%) con a seguire le attività professionali, scientifiche e tecniche di supporto (26,8%) e le attività estrattive, manifatturiere e le forniture (15,6%).

RISCHIO DEL DANNO

CONSEGUENZE IN MANCANZA DI INTERVENTO



PERDITA COMPLESSIVA

Cumulo dei danni

1.600,7 MLN €



RALLENTAMENTO VIABILITÀ

Difficoltà logistiche

Traffico atteso +40%



OCCUPAZIONE A RISCHIO

Impatto occupazionale

- 15.473 FTE

FONTE: CENTRO STUDI CONFINDUSTRIA ADVISORY E UNIVERSITÀ LA SAPIENZA ROMA

└ L'INVESTIMENTO VALE I BENEFICI

Tralasciando i cosiddetti costi-opportunità, ovvero i mancati benefici derivanti dalla mancata realizzazione dell'opera, lo studio ha provato a prendere in considerazione uno scenario completamente ottimistico, ovvero i benefici economici e sociali futuri per la collettività nella vita economica delle infrastrutture che verranno realizzate. Partendo dall'investimento iniziale complessivo di 540 milioni, possiamo ottenere una serie di benefici quali un incremento della valutazione immobiliare (38 miliardi di euro), una riduzione dei tempi di percorrenza (12,2 miliardi di euro), una riduzione dei costi di percorrenza (26,9 miliardi di euro) e infine una non trascurabile riduzione dell'impatto ambientale (700 milioni di euro).

“La domanda di riferimento potenziale che andrà a beneficiare dell'infrastruttura della nuova viabilità che andremo a costruire - spiega Cristiana Fiorelli, assistant professor presso l'Università La Sapienza di Roma -, sono gli 11 Comuni della parte sud della provincia della Spezia interessati principalmente da questa ipotesi progettuale, che interessano una popolazione residente totale di circa 185 mila abitanti secondo gli ultimi dati Istat disponibili (gennaio 2023, ndr), con un numero totale di abitazioni occupate o non occupate di 112 mila unità circa, secondo i dati del Censimento della popolazione e delle abitazioni 2021 dell'Istat. Non bisogna poi dimenticare che ogni giorno si riversano sul raccordo A15 La Spezia-Santo Stefano di Magra una media annua di 40.400 veicoli, di cui 6.600 pesanti e 33.800 leggeri (fonte dati Salt Spa, ndr). Partendo da questi dati di input, abbiamo monetizzato in quasi un miliardo di euro il valore dei benefici economici sui 26 anni di esercizio, perché consideriamo già l'opera dall'avvio dei cantieri, quindi perdiamo la fase di 4 anni di costruzione”.

LA SOLUZIONE

LA SPEZIA – SANTO STEFANO DI MAGRA E LA CISA-BIS L'IMPATTO DELL'OPERA SULL'ECONOMIA LOCALE



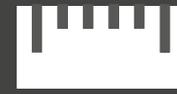
**INVESTIMENTO
COMPLESSIVO**

540 MLN €



**DURATA
LAVORI**

4 anni



**KM TRATTO
DI RETE**

16,9



**COMUNI
COINVOLTI**

11

FONTE: CENTRO STUDI CONFINDUSTRIA ADVISORY E UNIVERSITÀ LA SAPIENZA ROMA

800 MILIONI DI VALORE ATTUALE ECONOMICO NETTO

L'incremento del valore immobiliare è stato calcolato considerando un aumento del 15% del valore medio per metro quadro nel 25% del totale dei metri quadri delle abitazioni degli 11 Comuni interessati, in quanto in base alla distanza delle abitazioni dalle infrastrutture ci sarà un diverso impatto.

Per quanto riguarda la monetizzazione della riduzione dei tempi e dei costi di percorrenza, partendo dal presupposto che grazie alla nuova viabilità si avrà una ripartizione del traffico su più strade, è stato ipotizzato di avere una determinata riduzione dei livelli di traffico, fattore che ci permette di calcolare una riduzione dei tempi di percorrenza. Il calcolo della riduzione dei costi di percorrenza è legato all'usura dei veicoli, degli pneumatici, al fatto che bisogna percorrere delle strade molto congestionate, quindi sono proprio i costi operativi dei veicoli. Per quanto riguarda l'impatto ambientale, grazie alla riduzione della congestione e quindi del traffico, è stata calcolata una riduzione delle emissioni dei principali agenti inquinanti, CO₂, NO_x, PM₁₀.

Dalla somma di tutti benefici, infine, si arriva a calcolare l'impatto economico e sociale netto per la collettività, il cosiddetto valore attuale netto economico (vane), che è pari a quasi 800 milioni di euro, cifra che dimostra come ci sia un beneficio economico e sociale per la progettualità presa in esame, ovvero che la realizzazione dell'opera effettivamente potrebbe apportare dei benefici in generale alla collettività che non sono solamente monetari, ma economici in generale e sociali, quindi vanno ad includere anche tutte quelle che possono essere le esternalità positive legate alla realizzazione dell'opera. **Fabrizio Pepino**



LA VOCE DEI SINDACI



GRANDE RUOLO DI COORDINAMENTO

MONICA PAGANINI
Sindaca Comune di Arcola

“Il fatto che si inizi a studiare la questione con approfondimento rappresenta una luce in fondo al tunnel - commenta Monica Paganini, sindaca di Arcola. - E c'è da ringraziare Confindustria che si è presa questo compito che invece spetterebbe alla politica, in particolar modo alla Provincia che speriamo presto possa tornare a fungere da ente di coordinamento del territorio. Oggi alcuni Comuni stanno pagando costi sociali elevatissimi ed è dunque il momento di intervenire chiudendo magari il cerchio aggiungendo anche l'elemento rotaia, perché la ferrovia può recitare un ruolo cruciale in termini di sgravio e scarico della mobilità leggera (automobili)”.



OLTRE IL NOSTRO ORTICELLO

MASSIMO SILVESTRI
Presidente Consiglio comunale di Bolano

“Il nostro - è il pensiero di Massimo Silvestri, presidente del Consiglio comunale di Bolano - è forse il Comune che come impatto strutturale è quello meno interessato dal progetto. Tuttavia riteniamo di fondamentale importanza avere una visione strategica: non dunque limitarsi a guardare il proprio orticello, ma avere una visione più ampia perché per poter preventivamente risolvere i problemi che dovessero presentarsi in futuro. Quello legato alla viabilità è un problema che affligge tutto il nostro territorio, dunque ragionare sin da ora con una visione più ad ampio raggio, considerando anche gli aspetti ambientali, può favorire lo sviluppo del nostro territorio per i prossimi cinquant'anni”.

LA SODDISFAZIONE UNANIME DEI COMUNI

È stato firmato lo scorso 3 dicembre il protocollo di intesa attraverso il quale Provincia di La Spezia, Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, Ance La Spezia, Confindustria La Spezia e le amministrazioni comunali di 11 Comuni spezzini (Ameglia, Arcola, Bolano, Castelnuovo Magra, Follo, Lerici, Luni, Santo Stefano di Magra, Sarzana, Spezia e Vezzano Ligure) hanno ufficializzato la condivisione degli obiettivi e dei risultati dello Studio Strategico sulle Infrastrutture “Valutazione delle necessità infrastrutturali nella provincia della Spezia”, commissionato da Ance La Spezia e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale a Confindustria Advisory e Università La Sapienza di Roma. Trasversale la soddisfazione delle amministrazioni comunali che, tutte fermamente convinte che solo “facendo sistema” si possono risolvere i problemi di un territorio, vedono finalmente nel progetto la soluzione alle tante annose questioni che ancora oggi attanagliano la viabilità provinciale.



SINERGIA FONDAMENTALE PER RISOLVERE PROBLEMI COMUNI

RAFFAELLA FONTANA
Vice Sindaca del Comune di Ameglia

“C'è l'esigenza di adeguare il sistema viario provinciale, oggi palesemente fragile e congestionato e questo studio rappresenta un ottimo punto di partenza - dichiara Raffaella Fontana, vice sindaca di Ameglia. - Un progetto che pur non toccando direttamente il nostro territorio, contiene tuttavia alcune previsioni che lo coinvolgeranno direttamente e la cui particolarità risiede nel fatto che un'opera così importante per il nostro Comune, di fatto, ricada su un altro Comune e dipenda da altri enti: per questo è importante un lavoro sinergico tra tutti”.



LAVORARE INSIEME È ANCHE UNA QUESTIONE CULTURALE

KATIA CECCHINELLI,
Sindaca Comune Castelnuovo Magra

“Quando si parla di pianificazione e progettazione si parla di futuro che oggi non può prescindere anche da uno sguardo ecologico e sostenibile - dichiara Katia Cecchinelli, sindaca di Castelnuovo Magra -. Il lavoro di rete è fondamentale perché le infrastrutture vanno avanti solo se il lavoro è condiviso. Per noi è di fondamentale importanza ragionare su una mobilità che non sia solo su gomma, ma anche su rotaia. Penso alla stazione di Luni e a quanto potrebbe essere importante questa modalità. Auspico che questo sia l'inizio di una prospettiva e di una progettazione per tutti: Comuni, Provincia e Regione per andare a implementare le nostre infrastrutture che sappiamo essere fondamentali per il nostro sviluppo non solo industriale, ma anche culturale, perché mettere insieme Comuni diversi è anche un modo per fare cultura”.



L'IMPORTANTE È FARE QUALCOSA ANCHE SE NON SI PARTE DA FOLLO

RITA MAZZI
Sindaca Comune di Follo

“Per sintetizzare questo progetto possiamo usare tutte parole che iniziano con la lettera ‘S’ - dichiara Rita Mazzi, sindaca di Follo -. ‘S’ come Sviluppo, quello che tutti noi vogliamo per il nostro territorio. ‘S’ come Studio Strategico, quello che sottoscriviamo. ‘S’ come Sistema, perché ci siamo tutti quanti e siamo tutti pronti per lavorare in questa direzione, ‘S’ come Sinergia. Manca soltanto la ‘S’ di Soldi. Il Comune di Follo viene soltanto sfiorato dal progetto, però devo dire che per il nostro territorio, già profondamente colpito dal crollo del ponte di Albiano con le conseguenti difficoltà per raggiungere Sarzana e La Spezia, l'importante è che si faccia qualcosa per agevolare la vita dei nostri cittadini, anche se non si parte da Follo”.



IMPORTANTE FARE ATTENZIONE AI RISVOLTI DI CARATTERE SOCIALE

MARCO RUSSO
Assessore Comune di Lerici

Per Marco Russo, assessore del Comune di Lerici si tratta di “un lavoro di cui la nostra zona aveva bisogno e che risponde alle esigenze di un

territorio che è stato preso in considerazione nel suo complesso, cosa non scontata perché spesso si ragiona per piccole parti e quindi gli obiettivi diventano più difficili da raggiungere. Per quanto riguarda il Comune di Lerici avevamo già lavorato all'elaborazione di osservazioni relativamente ad una infrastruttura che potesse snellire e ridurre il traffico sulla SP331. Si tratta di un traffico ‘sociale’ visto che attraversa i centri abitati dove ci sono infrastrutture scolastiche che sono dunque interessate alla riduzione di questo traffico. Certo, non sono problematiche paragonabili a quelle più complesse che riguardano la nostra provincia, come quelle delle aree industriali, ma credo occorra fare attenzione anche ai risvolti di carattere sociale”.



MIGLIORA LA QUALITÀ DI VITA

ALESSANDRO SILVESTRI
Sindaco del Comune di Luni

Un lavoro pregevole per tre motivi, secondo il sindaco di Luni Alessandro Silvestri: “Perché è stato fatto, perché riguarda tutto il territorio provinciale e perché riguarda tutta la popolazione e non solo l'ambito professionale. Sarebbe già stato encomiabile se ci si fosse posti il banale problema di fornire un collegamento alternativo fra il retroporto di Santo Stefano e la città, perché se la bretella fosse sgravata del traffico commerciale sarebbe già una gran cosa. Invece ci si è anche fatti lo scrupolo di realizzare un'ipotesi pianificatoria che va incontro anche alle esigenze di mobilità della popolazione e questo dà la misura del respiro che è stato dato a un progetto che guarda non soltanto le esigenze produttive, ma incide anche sulla qualità della vita della persone. Dobbiamo dunque essere grati a chi ha realizzato questo progetto per l'integralità della copertura del territorio provinciale e per l'ipotesi di realizzazione di infrastrutture di uso collettivo e non dedicato. Un aspetto che, per ottenere i finanziamenti

necessari alla realizzazione, consentirà sicuramente di avere un livello di apprezzamento maggiore, visto che riguarda il miglioramento della qualità della vita di un intero territorio e non soltanto di qualche categoria”.



CI SENTIAMO UN PO' MENO SOLI

PAOLA SISTI
Sindaca Comune Santo Stefano di Magra

“Grazie a Confindustria che ha accettato questo ruolo scomodo che ci fa sentire un po' meno soli - dichiara Paola Sisti, sindaca di Santo Stefano di Magra. - Questo lavoro non deve finire qua, perché il tutto ha bisogno di essere coniugato con le esigenze del territorio. Da portuale convinta sono ben conscia della ricchezza che porta l'economia del mare, ma so anche che è un'economia molto fragile perché se gli imprenditori che usufruiscono dei servizi portuali non trovano celerità in questi servizi, scelgono altre strade e ciò per noi potrebbe rappresentare un grave impoverimento. Questo studio, insomma, ben rappresenta cosa possiamo diventare, ma anche cosa rischiamo. Oggi noi come classe dirigente a vari livelli (Comuni, Provincia, Regione, Stato e Unione Europea) dobbiamo attuare un cambio di mentalità e immaginare infrastrutture per una mobilità pubblica degna di questo tempo”.



LA POLITICA È CONCORDE

CRISTINA PONZANELLI
Sindaca Comune di Sarzana

“Questo studio è una cosa grande perché sopperisce alla mancanza di tempo che un sindaco di un Comune piccolo o medio-piccolo fatica a ricavare del tempo a disposizione per 'volare così alto' - commenta Cristina Ponzanelli, sindaca di Sarzana -. Ogni nostro

Comune rappresenta un sistema che per crescere e diventare florido e dunque restituire più ricchezza anche dal punto di vista sociale, non soltanto economico, ha bisogno di infrastrutture che sono quelle che traghettano la crescita, ma noi singoli Comuni da soli non ce l'avremmo fatta, così come la nostra Provincia, spogliata di tantissime risorse, competenze e figure professionali. Abbiamo forze straordinarie che in questo caso han messo in campo Confindustria, Ance, Autorità Portuale, stakeholders: i soggetti che tengono a questo territorio hanno bussato e detto ai sindaci 'ci pensiamo noi!' e per questo non si può fare altro che dire loro 'Grazie!'. Ora però c'è da lavorare per dare gambe a questa iniziativa tanto importante visto che, e questo è molto importante, politicamente siamo tutti d'accordo”.



COMPETITIVITÀ, PRODUTTIVITÀ E COMUNITÀ SONO LE TRE CHIAVI

PATRIZIA SACCONI
Assessora Comune La Spezia

“Il tema infrastrutture, oggi più che in passato, assume una valenza strategica così come le carenze di infrastrutture provinciali devono essere affrontate considerandole come cardine e leva del futuro sviluppo territoriale locale - commenta Patrizia Saccone, assessora del Comune della Spezia -. Solo così è possibile creare condizioni per una duratura ripresa economica, fondamentale per il miglioramento sociale e culturale dell'intero comprensorio. Competitività, produttività e comunità sono tre parole chiave di una visione strategica e questo è un protocollo che non lascia indietro nessuno perché coinvolge e ha effetti su tutti”.



SENZA SVILUPPO NON C'È FUTURO NÉ PER LE AZIENDE NÉ PER I FIGLI

MASSIMO BERTONI
Sindaco Comune di Vezzano Ligure

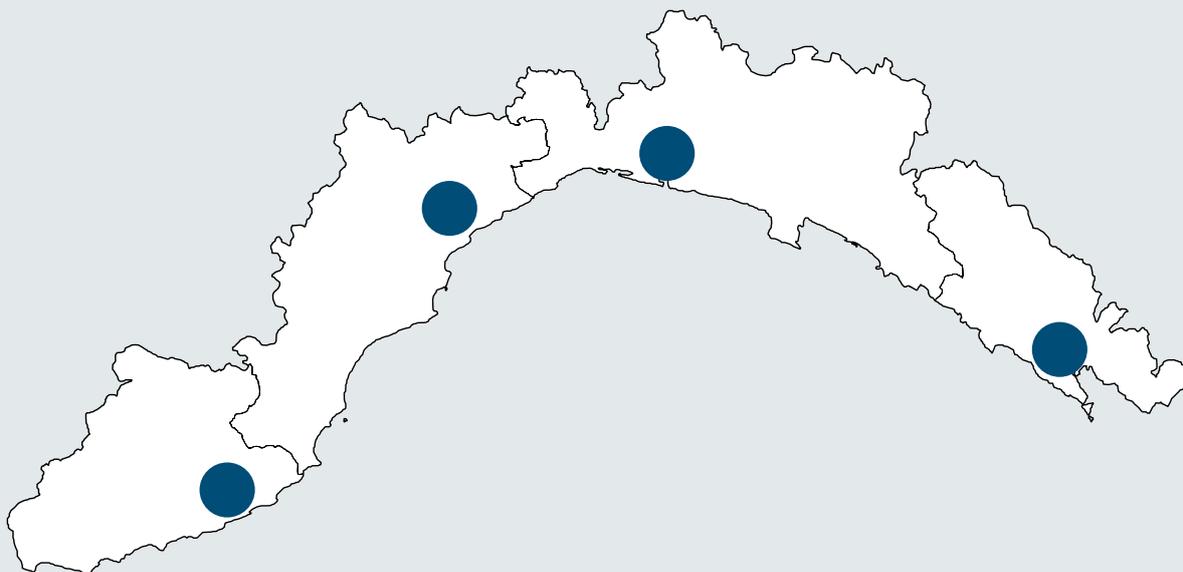
“I problemi della viabilità provinciale li abbiamo toccati con mano, soprattutto in due episodi recenti: w la caduta dei ponti di Caprigliola e Albiano, oltre che per i lavori di adeguamento sulla bretella Santo Stefano-Spezia. Dunque questo progetto deve avere le gambe per arrivare fino in fondo, non solo per la nostra comunità, ma per il bene di tutta la viabilità provinciale - dichiara Massimo Bertoni, sindaco di Vezzano Ligure. - Senza lo sviluppo non possiamo pensare al futuro dei nostri figli, delle nostre scuole e delle nostre aziende. Questo studio va a colmare un vuoto che c'era e dunque siamo pronti a farci prendere per mano da Confindustria, Ance e Autorità Portuale per camminare tutti insieme”.

 **Fabio Rubero**

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