



La Regione partner per lo Sviluppo locale

La Spezia, Giugno 2001

Premessa.....	3
Asse strategico 1 – Qualificazione e Riconversione dell’apparato industriale e riorganizzazione della rete dei servizi alle imprese.....	4
Lo scenario.....	4
Le possibili Linee strategiche	4
La partnership regionale.....	4
Asse strategico 2 – Quali Turismi.....	7
Lo scenario.....	7
Le possibili Linee strategiche	7
La partnership regionale.....	7
Asse strategico 3 – Abitare con il mare coabitare con il porto.....	10
Lo scenario.....	10
Le possibili Linee strategiche	10
La partnership regionale.....	10
Asse strategico 4 – La Logistica.....	12
Lo scenario.....	12
Le possibili Linee strategiche	12
La partnership regionale.....	12
Asse strategico 5 – Rafforzare il sistema formativo, valorizzare il capitale umano	13
Lo scenario.....	13
Le possibili Linee strategiche	13
La partnership regionale.....	13
Asse strategico 6 – Economia sociale e politiche per gli anziani per un nuovo welfare locale	15
Lo scenario.....	15
Le possibili Linee strategiche	15
La partnership regionale.....	15
Asse Strategico 7 – Fare Comunità’: Progetto Quartieri e Partecipazione.....	17
Lo scenario.....	17
Le possibili Linee strategiche	17
La partnership regionale.....	17
Asse strategico 8 – Qualità ambientale, urbana e Sostenibilità dello Sviluppo	18
Lo scenario.....	18
Le possibili Linee strategiche	18
La partnership regionale.....	18
Asse strategico 9 – L’integrazione economica territoriale d’area vasta e le infrastrutture esterne.....	20
Lo scenario.....	20
Le possibili Linee strategiche	20
La partnership regionale.....	20
Asse strategico 10 – La governance di area vasta su un’area triregionale	22
Lo scenario.....	22
Le possibili Linee strategiche	22
La partnership regionale.....	22

Premessa

Giungere ad un **Piano strategico** significa definire un percorso di sviluppo condiviso in cui priorità e progetti attuativi sono individuati, valutati nelle loro ricadute sul tessuto della città e non solo (prioritario è infatti l'allargamento dell'elemento territoriale, che può essere moltiplicatore di sinergie ed economie di scala negli interventi). Un tale piano è ancora più importante in una città come La Spezia, in una fase di profonda crisi del passato e quindi alla ricerca di un nuovo futuro. Una logica di lungo periodo e di definizione delle linee di sviluppo condivisa è necessaria ed ideale in una città che deve strutturalmente cambiare.

Le attività hanno preliminarmente richiesto un'azione di **diagnosi** del sistema locale: l'analisi è stata interdisciplinare ossia non solo orientata agli elementi economici, ma anche sociali ed ambientali, e con la precisa consapevolezza che lo sviluppo è tale se tiene conto di ognuno di questi ambiti.

Tutti gli Assi di possibile sviluppo ed iniziativa fino ad ora individuati, sono frutto di un **processo di condivisione** degli attori necessariamente coinvolti. Un tale processo ha implicato un coinvolgimento diretto della città nelle sue espressioni ed opinioni.

È da un tale processo che sono scaturiti i **dieci possibili Assi strategici di Sviluppo**:

1. *"Qualificazione e riconversione dell'apparato produttivo e riorganizzazione della rete dei servizi alle imprese";*
2. *"Quali turismi";*
3. *"Abitare con il mare e coabitare con il porto";*
4. *"La logistica";*
5. *"Rafforzare il sistema formativo, valorizzare il capitale umano";*
6. *"Economia sociale e politiche per gli anziani per un nuovo Welfare locale";*
7. *"Fare comunità: Progetto Quartieri e partecipazione";*
8. *"Qualità ambientale, qualità urbana e sostenibilità dello sviluppo";*
9. *"L'integrazione economico territoriale di area vasta e le infrastrutture esterne";*
10. *"La governance di area vasta su un'area triregionale";*

Nella logica di **interdipendenza funzionale** cui ogni area geografica deve sottostare (per le risorse finanziarie da reperire, per la condivisione su linee regionali e nazionali di approccio alle diverse tematiche ambientali, sociali, economiche) è necessario procedere all'allargamento ed al coinvolgimento di ulteriori soggetti istituzionali fra i quali in prima istanza l'Ente regionale. In una tale fase dovrà portarsi a condivisione l'insieme degli Assi individuati come possibili vie di sviluppo e **individuare le sinergie funzionali e finanziarie tra governo locale e regionale**.

Asse strategico 1 – Qualificazione e Riconversione dell'apparato industriale e riorganizzazione della rete dei servizi alle imprese

Lo scenario

Il sistema produttivo locale è stato caratterizzato nel passato, ed in parte lo è tutt'ora, da una forte dipendenza dalla grande impresa a partecipazione statale.

A fronte quindi delle grandi compagini produttive si è creato un insieme di piccole aziende, talvolta anche di dimensioni minime, per lo più mono-committenti, con una bassa capacità progettuale e non competitività nel loro insieme.

La crisi della grande impresa ha portato inevitabilmente con sé il crollo delle piccole compagini imprenditoriali subfornitrici, incapaci di autosostenersi e differenziare la loro produzione.

Allo stato attuale quindi le carenze della struttura produttiva locale, cui ovviare per definire e perseguire uno sviluppo economico autopropulsivo sono:

- Struttura produttiva locale ancora dominata da grandi imprese e piccole imprese, con la mancanza di medie;
- Sottocapitalizzazione delle imprese di più piccole dimensioni;
- Carenze di competenze manageriali in senso proprio.

Anche il sistema dei locali servizi alle imprese deve essere finalizzato, mediante una sua razionalizzazione e implementazione, a favorire la crescita delle imprese locali, ma anche la nascita di nuove imprese sia espressione ancora del tessuto economico locale che frutto di investimenti esterni.

Le possibili Linee strategiche

- 1) Riaffermare una funzione di primo piano dell'industria per lo sviluppo economico del territorio e valorizzare il patrimonio industriale di conoscenze tecnologiche e di cultura produttiva;
- 2) Prevedere la destinazione a finalità produttive e terziarie di aree;
- 3) Riorganizzare e implementare i servizi alle imprese.

La partnership regionale

Progetti innovativi per le imprese: i lavori del piano, hanno evidenziato la necessità di potenziare i rapporti conoscitivi e produttivi tra piccole e grandi imprese. Si vuole quindi porre l'attenzione ed individuare le attività esternalizzate dalle grandi imprese fuori area e, parallelamente, valutare le possibilità di subentro e cooperazione delle PMI locali.

Si tratta quindi di una **attività rientrante nell'ambito delle linee prioritarie di programmazione economica regionale**, e quindi anche alla base di misure specifiche su Obiettivo 2; l'utilizzo di tecnologie e la crescita strutturale delle imprese, verso una struttura di media impresa sono infatti alla base di una tale attività.

Agenzia di sviluppo a maggioranza pubblica – SPEDIA S.p.A.: i lavori di Piano hanno condotto fino ad ora ad una possibile condivisione sulle funzionalità ed aree di competenza di una siffatta Agenzia di Sviluppo.

In particolare si individua in essa la struttura deputata a fungere da punto di raccordo pubblico privato, attivatore di una rete locale di servizi alle imprese ed amministrativi (one shop stop) a sua volta connessa ad una rete regionale (di cui Fi.L.S.E., partecipante in Spedia potrebbe fungere da elemento di raccordo locale), nonché strumento di analisi del sistema economico locale in funzione di una attività di veglia tecnologica.

Inoltre la normativa recente (D.Lgs. 112/98 e L.R. 9/99 per le aree ecologicamente attrezzate, nonché l'attivazione dei protocolli aggiuntivi del contratto d'area) pone in risalto come ancora forte sia il ruolo pubblico in materia appunto di aree e relative infrastrutturazioni.

In tal senso sembra quindi di dover ancora individuare in strutture a maggioranza pubblica i soggetti che possano e debbano farsi carico di funzioni e compiti in un tale ambito, con la precisazione di un

necessario coinvolgimento dei privati non solo in termini di risorse, ma anche e soprattutto di condivisione programmatica e progettuale. Una tale attività partecipativa sarebbe da identificarsi nell'area funzionale della Agenzia di Sviluppo pubblica, in cui deve essere previsto un continuo confronto pubblico-privato.

Il coinvolgimento regionale sembra possa risiedere sui **fondamenti funzionali di una siffatta agenzia**: l'attenzione alle tecnologie e ad una loro applicazione, la messa in rete di servizi affinché le imprese possano eliminare le diseconomie informative ed amministrative ostative di investimenti, la programmazione progettuale su aree a finalità produttiva sono elementi per una partecipazione ancor prima che finanziaria in termini di attività, dell'Ente Regione.

Sarebbe peraltro il caso di valutare l'opportunità di **trasferire a livello locale l'attuazione di alcune misure ed azioni di obiettivo 2** aventi maggiore connessione con il territorio (parte delle azioni afferenti la creazione di nuove imprese, l'infrastrutturazione di aree ecc) ed ancora un volta Fi.L.S.E. potrebbe avere una importante ruolo di intermediazione ed operativo.

Capitali per lo Sviluppo: un'istanza espressa nel corso dei lavori di Piano dagli imprenditori è la necessità di uno strumento improntato a favorire la crescita delle imprese esistenti di piccole dimensioni, oltre alla creazione di nuove che comunque abbiano alla propria base dei solidi progetti imprenditoriali.

Tutto questo con un effettivo coinvolgimento delle realtà forti imprenditoriali locali affinché esse partecipino, soprattutto le grandi imprese, alla fecondazione e crescita di altre realtà imprenditoriali, con buoni capitali di dotazione e definite competenze produttive, affinché queste ultime acquisiscano standard qualitativi tali da renderle spendibili su mercati e verso committenti diversi.

Le forme di intervento, mediante l'acquisizione di capitale di rischio, devono essere caratterizzate dalla condivisione da parte dell'investitore del rischio imprenditoriale, dall'orizzonte di investimento medio-lungo, dal coinvolgimento attivo nella gestione e nello sviluppo della società partecipata e dalla attenzione posta alle caratteristiche strategiche e industriali delle società partecipate.

Il coinvolgimento di **società a carattere regionale specializzate** (Fi.L.S.E., Ligurcapital) aggiungerebbe ad uno strumento legato al territorio dalla partecipazione di imprenditori locali con capacità manageriali, competenze specifiche tecniche, per una massimizzazione degli effetti positivi di investimento.

Aree per lo sviluppo: la disponibilità di aree è presupposto per nuove iniziative ed ampliamenti imprenditoriali. È quindi uno dei fondamentali elementi su cui fondare ogni attività di marketing territoriale. I lavori di Piano hanno instaurato un rapporto collaborativo tra Amministrazioni pubbliche e privati, tramite le loro associazioni di rappresentanza, al fine di definire le necessità in un tale ambito e compenetrare interessi imprenditoriali con interessi pubblici.

Oltre alla loro disponibilità è necessario anche che le aree siano infrastrutturate perché competitive sul mercato. Fondamentale che una tale infrastrutturazione avvenga in ossequio ad una attenta valutazione di compatibilità ambientale delle opere ed iniziative industriali e ad una economicità mediante la messa a sistema di comuni servizi e strutture.

Ad una tale logica corrispondono le aree industriali definite ecologicamente attrezzate che, nel nostro comune, hanno individuato fra le altre, un'ampia zona da destinare a finalità produttive e manutentive di imbarcazioni da diporto.

L'insieme delle opere previste è quindi in ossequio all'importanza di attrarre in loco altre realtà produttive del settore nautico, oltre a quelle già insediate come di seguito indicate, affinché anche l'anello a monte della catena del Turismo nautico, quello produttivo, possa esplicitare i suoi effetti positivi occupazionali e di valore aggiunto in loco.

Importante un **ruolo regionale** quindi nella definizione di un piano per aree ecologicamente attrezzate, verso cui dirigere i contributi regionali e comunitari, che tenga conto delle suddette

esigenze e che sappia, vista la sua maggiore ampiezza di visione, effettuare collegamenti tra aree vicine con importanti effetti di economia di scala (sinergie industria nautica locale e Golfo del Tigullio).

Distretto della nautica da diporto: le competenze dell'area in un tale ambito sono molto elevate. L'effetto volano causato da strutture quali importanti porticcioli per imbarcazioni di dimensioni anche superiori a 40 metri, ha favorito lo sviluppo di un artigianato specializzato. Sono inoltre recenti gli insediamenti, o il prossimo avvio, di importanti cantieri per imbarcazioni da diporto, quali Baglietto e da ultimo Ferretti, nonché la lunga tradizione di altri quali Beconcini e Valdetaro. L'arrivo in loco di queste ultime realtà ha e avrà sempre più l'effetto di caratterizzare la produzione e le competenze locali, favorendo anche l'applicazione di nuove tecnologie, ma anche l'utilizzo diversificato di tecnologie già presenti in loco.

È importante quindi evidenziare il ruolo della **Regione** nella definizione ed approvazione di un Distretto industriale in tale campo produttivo, individuando importanti sinergie e collegamenti con il vicino Golfo del Tigullio.

Asse strategico 2 – Quali Turismi

Lo scenario

Il settore turistico rappresenta una componente importante dell'economia spezzina, complementare agli altri comparti produttivi.

Nel prossimo quinquennio, il sistema di intervento a favore del settore deve tendere a mantenere i livelli di crescita raggiunti in quello appena trascorso (circa + 2% anno, con una particolare attenzione ai flussi turistici internazionali).

Nel posizionamento strategico dei “Turismi” possibili, si sottolinea la valenza di:

- ◆ **Turismo culturale** – potenziamento del turismo museale e valorizzazione del “turismo della difesa”
- ◆ **Turismo naturalistico** – costruzione di un sistema integrato di offerta turistica e definizione di standard di qualità
- ◆ **Turismo nautico** – condivisione del progetto *waterfront* urbano integrato e sviluppo di una cultura dell'accoglienza, con la finalità di creare un sistema integrato per la nautica all'interno del golfo spezzino capace di sviluppare turismo, ricchezza, positive ricadute occupazionali e nel pieno rispetto dell'ambiente
- ◆ **Turismo congressuale** – con l'obiettivo di una destagionalizzazione dei flussi ed un incremento indotto anche sull'offerta complessiva della città in termini ricettività, commercio, cultura ecc.

Per affrontare i nuovi scenari competitivi, diviene essenziale passare da una cultura del prodotto specifico ad una cultura del territorio nel suo complesso; ciò presuppone il superamento delle frammentazioni esistenti verso la **costruzione di una rete di soggetti** pubblici e privati in grado di proporsi come referente credibile nell'allestire e nel governare processi coordinati e cooperativi di intervento per lo sviluppo locale spezzino.

Le possibili Linee strategiche

- 1) Valorizzare il turismo locale e identificare strategie differenziate di offerta turistica.
- 2) Individuare un sistema integrato di intervento per lo sviluppo dell'industria turistica.

La partnership regionale

Nuova Legge Quadro sul Turismo: nel corso dei lavori di Piano è stata citata e trattata più volte una tale legge. L'elemento portante della disciplina sembra essere la previsione di Sistemi Turistici Locali. Si tratta di effettuare in questo ambito un importante lavoro tra **Regione**, anche nelle sue manifestazioni specifiche di Agenzia Regionale ed APT, e Comuni interessati, affinché siano massimizzate le possibilità di messa a sistema delle differenziate tipologie di offerta turistica, affinché anche una **promozione** Regionale turistica, pur nella sua unitarietà di immagine, sia in grado di esaltare le peculiarità questa volta non di singoli comuni o ambiti ancora più ristretti, ma Sistemi Locali Turistici. Da considerare inoltre il ruolo di riconoscimento regionale dei STL definito dalla legge stessa.

Deve essere peraltro esaltata un'attività promozionale da parte dei singoli STL perché possano essere competitivi sul mercato.

Una attività collaborativa, come sopra descritta, potrebbe avere già un importante momento in un ruolo più attivo di coinvolgimento degli Enti locali nel corso della definizione delle normative regionali che dovranno essere approntate in recepimento della Legge Quadro.

Turismo nautico: sono state rilevate le importanti sinergie tra un *turismo nautico*, con le connesse attività di offerta di ricettività, accoglienza e informazione, assistenza, fornitura di accessori all'utente/turista diportista, ed un sistema di *diporto nautico*, cui afferiscono l'insieme complesso di attività di produzione di imbarcazioni e di servizio necessarie all'esercizio delle stesse durante la loro vita.

Si ha quindi la consapevolezza dell'importanza del settore della nautica da diporto nel suo complesso. In tal senso le scelte degli strumenti urbanistici locali, quali il PUC preliminare, approvato di recente anche in Regione, e la previsione di interventi (Molo Mirabello, porticciolo di Cadimare, distretto nautico del Levante) che il Piano strategico ha condiviso nella loro progettualità di massima e finalità, volti a fornire strutture e strumenti di sviluppo alla nautica in tutti i suoi aspetti.

Il servizio di trasporto marittimo: già nel corso della prima fase dei lavori di Piano era stata definita la necessità di un tale tipo di trasporto, in grado, per frequenza di orario e periodo di applicazione, di sostituirsi al trasporto via terra. La sperimentazione del servizio nell'estate scorsa ha portato a valutarne l'utilità e a favorirne un nuovo impiego anche per la prossima stagione estiva, per un periodo più lungo e con maggiore frequenza di trasporto. I punti di forza di un tale servizio sono la sua compatibilità ambientale, decisamente migliore rispetto ad un trasporto su gomma ed in ossequio ad una sostenibilità dei flussi turistici, e l'assimilabilità per tempi di percorrenza con quello terrestre, vista la conformazione del Golfo.

Si tratta quindi di una azione importante nel senso di promuovere un Turismo sostenibile, linea prioritaria a cui fare attenzione nella previsione di uno sviluppo anche turistico, e in cui **la Regione** potrebbe avere particolare interesse, e dedicare anche forme di contribuzione per il suo sostegno, nella necessità di effettuare opere infrastrutturali quali parcheggi al di fuori del centro urbano e nuovi approdi.

Sistema culturale urbano: la città deve essere centro urbano accogliente turisticamente e dotato di proprie capacità attrattive in quanto parte e non solo porta di un sistema più ampio. Questo in sintesi quanto emerso dai lavori di Piano. In questo ambito la costruzione di un sistema museale collegato al suo interno sia in termini telematici che di politiche promozionali unitarie. In ossequio anche alla riconosciuta importanza per la città della risorsa mare è stata valutata fondamentale la valorizzazione ed ampliamento del locale Museo Navale all'interno dell'Arsenale Militare, area quest'ultima inserita in Obiettivo 2, e quindi parte di assi di intervento di valorizzazione anche culturale di siti previsti dal DOCUP Regionale.

Nell'ambito quindi di una valorizzazione delle risorse culturali dell'intera Regione sembra importante un interesse dell'**Ente regionale** alla costruzione di un siffatto sistema (in vista anche di un suo collegamento in rete, sia informativo che informatico, a livello regionale) anche e soprattutto in funzione del futuro evento a data 2004 di Genova quale capitale della cultura, e quindi in quanto tale inserito in un territorio più vasto e culturalmente ricco.

Il recupero dell'arco collinare: le colline che circondano il capoluogo possono esser fonte di incremento della qualità della vita per gli abitanti, nonché di flussi turistici. La costituzione di un parco unico su tutto l'arco collinare, il recupero dei forti e sentieri, è un progetto condiviso localmente, che risponde alle esigenze di aumento della qualità della vita, recupero ambientale di siti e perseguimento di uno sviluppo turistico diversificato e sostenibile che anche la Regione nei suoi documenti di programmazione condivide e favorisce.

In un tale ambito un ruolo attivo regionale, non solo quindi finanziario, sarebbe utile anche in considerazione della molteplicità di soggetti che una tale progettualità implica, ed in applicazione della Legge 136/2001, riguardante, tra l'altro, le responsabilità e funzioni dell'Ente regione in ambito di beni demaniali e loro riutilizzazione e valorizzazione.

Turismo congressuale: il turismo d'affari costituisce una importante risorsa caratterizzata da destagionalizzazione dei flussi e ricadute sul tessuto economico locale.

Nel panorama nazionale ed internazionale diventa indispensabile procedere verso un rinnovamento e ammodernamento della struttura dell'offerta, i cui ingenti investimenti non possono che implicare un intervento pubblico sia per risorse che programmazione, ma anche verso una utilizzazione differenziata delle strutture già esistenti, quali ad esempio gli spazi riservati ad eventi culturali e non per il settore business.

Nel territorio provinciale si svolgono attualmente importanti avvenimenti che soffrono tuttavia della mancanza di una struttura dedicata e strutturata.

Si tratta quindi di qualificare l'offerta, con la realizzazione di strutture dedicate, tenendo presente anche le opere infrastrutturali da effettuare. La condivisione locale su quanto sopra ha portato anche alla definizione progettuale di un centro congressi e fieristico inserito nel PRUSST della Spezia e Val di Magra, e presentato in sede di selezione regionale di progetti nell'ambito del DOCUP Ob 2, in cui la **Regione**, almeno in fase gestionale, potrebbe avere ampia rilevanza in vista di uno sfruttamento delle capacità ricettivo-congressuali della Liguria più capillare e per un arco dell'anno il più possibile esteso.

Asse strategico 3 – Abitare con il mare coabitare con il porto

Lo scenario

Lo sviluppo del porto mercantile della Spezia, che ne ha fatto uno dei porti più importanti del mediterraneo, pone oggi la problematica di ritrovare un equilibrio fra le esigenze della città in termini ambientali e la trasformazione necessaria per una maggior concorrenzialità del porto spezzino. La Spezia per caratteristiche geofisiche e storiche vive oramai da anni una dicotomia tra la naturale vocazione turistica della sua costa e le necessità di ampliamento e sviluppo del porto.

Le mutate esigenze del porto commerciale consentono oggi una riappropriazione da parte della città di importanti settori della linea di costa per la valorizzazione delle vocazioni naturali del nostro Golfo. La strategia è quella di lavorare su due fronti riavvicinando la città al mare e creando le condizioni per una reale coabitazione tra città e porto. La necessità di redigere il nuovo Piano Urbanistico Comunale, contestualmente al nuovo Piano Regolatore Portuale può favorire il perseguimento di una tale integrazione, in applicazione della normativa speciale che richiede compatibilità e sinergie tra i due Piani.

Diviene necessario limitare e recuperare le distorsioni di uno sviluppo portuale senza limiti. La coabitazione tra città e porto deve basarsi su un modello di sviluppo polifunzionale, integrato con le reti infrastrutturali e con i nodi della logistica del porto-territorio (la nuova dogana, l'interporto di Santo Stefano...). Il compito delle autorità locali è quello di potenziare il sistema-porto compatibilmente alle esigenze turistiche e ambientali della città.

Le possibili Linee strategiche

- 1) Il riavvicinamento della città al mare mediante una riassegnazione di spazi costieri per lo sviluppo di attività turistiche, produttive e di servizi legate alla nautica da diporto;
- 2) Riorganizzazione razionalizzazione delle attività del porto puntando sulla qualità infrastrutturale e sulla logistica che colleghi territorio e attività portuali.

La partnership regionale

Piano d'area primo bacino portuale: Il progetto é finalizzato alla definizione di un nuovo waterfront, attraverso il quale si raddoppia l'attuale varco disposto lungo la passeggiata Morin, con un nuovo tratto aperto verso il mare. Ciò comporta la quasi totale riconfigurazione urbanistica dei piazzali e delle banchine, delle infrastrutture, nonché dell'organizzazione edilizia della Calata, con nuovi insediamenti, la stazione crocieristica e quella del servizio di trasporto marittimo del Golfo.

I risultati attesi dal progetto sono:

- Ottimizzare l'assetto funzionale del porto commerciale, creando le condizioni per un riavvicinamento della città al mare, oggi impedito dalla presenza invasiva del porto commerciale.
- Rafforzare la città nel ruolo di cerniera tra i centri della costa e quelli dell'entroterra, cioè come,
 - o -porta di mare per il Parco delle Cinque Terre e per l'intero territorio provinciale, dove localizzare le funzioni del diporto e del sistema della navigazione marittima (crociere, traghetti, trasporto litoraneo),
 - o -porta di terra, dove collocare le strutture ricettive e di servizio che oggi rischiano di localizzarsi con logiche del tutto spontanee, incidendo negativamente sulla qualità delle risorse e dell'ambiente dei centri maggiormente investiti della dinamica turistica.

Il Piano inserito nel PUC preliminare si riferisce anche al Piano della Costa regionale sia nei confronti di una riconversione delle aree dismesse lungo costa, rendendole occasione di riordino paesistico ed urbanistico, sia nel senso di un incremento della ricettività e di strutture per la nautica da diporto, a cominciare da aree dismesse.

Lo scenario è quindi quello in cui, a prescindere da una progettazione di competenza locale, è necessario un **coinvolgimento regionale** in fase di elaborazione e realizzazione, per definire priorità e necessità, ed arrivare ad una più ampia condivisione.

Riorganizzazione della linea di costa: le attività di Piano hanno posto in evidenza la necessità di appurare e trovare compatibilità di esistenza tra la città, a tutela della qualità della vita, ed il Porto, nell'ottica di un suo sviluppo.

Gli interventi da valutare dovrebbero vertere verso la previsione di una espansione dei moli verso il mare, al fine di limitare l'impatto sulla lunghezza del Golfo. Necessario il preventivo coinvolgimento del Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale dei riempimenti a mare che verranno previsti dal PRP e che dovranno comunque tenere conto delle esigenze funzionali e di sviluppo del porto in relazione all'equilibrio generale del Golfo e del rapporto tra porto e città.

Fra gli interventi previsti la realizzazione di una fascia di rispetto, ambientalizzata, che determini una riduzione delle emissioni sonore, visive e materiali del porto verso la città e viceversa.

Deve inoltre essere citato l'Accordo firmato tra Autorità Portuale, Provincia e Comune della Spezia, volto anch'esso a definire i limiti di sviluppo delle banchine portuali e quindi le superfici di interrimento delle acque del golfo nell'arco dei prossimi cinque anni.

Si tratta quindi di una materia molto delicata in cui massima esaltazione deve trovare il concetto di Sviluppo economico sostenibile. Le **competenze regionali** in materia devono essere quindi "sfruttate" anche nell'ambito di una progettualità propria delle locali Amministrazione e Autorità Portuale al fine di pervenire, in un contesto in cui massimizzare competenze tecniche, economiche ed urbanistiche, ad un assetto possibile di sviluppo dei vari ambiti.

Distretto nautico produttivo integrato del Levante: la previsione di un'area produttiva, definita localmente tra quelle rientrabili nelle ecologicamente attrezzate, destinata ad attività produttive e di manutenzione di imbarcazioni da diporto, necessaria a permettere uno sviluppo integrato al territorio di un settore in ampia espansione, implica anche una **forte presenza regionale** per il suo ruolo di **programmazione** (definizione del Piano delle aree ecologicamente attrezzate), essendo previsti e necessari ingenti interventi infrastrutturali, nonché di attenzione e cura a forme di incentivazione alle imprese che in una tale area dovrebbero insediarsi (incentivi alle imprese), ma anche **politiche di marketing a livello regionale**, che evidenzino con carattere di omogeneità ed unitarietà l'offerta insediativa delle singole aree.

Asse strategico 4 – La Logistica

Lo scenario

La competitività di un territorio non dipende più solamente dei singoli fattori produttivi che in esso operano ma dal suo posizionamento all'interno di una rete transnazionale. Grazie alle più innovative tecnologie la dimensione locale supera i suoi limiti spaziali per entrare in relazione con le diverse realtà territoriali creando networks e connessioni. La logistica risponde a queste esigenze di collegare attraverso infrastrutture e attività logistiche terziarie la città a circuiti internazionali favorendo lo sviluppo socio-economico del territorio stesso. Il porto, favorito dalla posizione geografica, rappresenta l'opportunità per fare della Spezia la *porta privilegiata* di sbocco per l'Italia settentrionale e per l'Europa centrale. Il sistema portuale diventa la maggior opportunità di sviluppo, essendo un nodo di traffico, per tutte le attività direttamente o indirettamente collegate e in questa prospettiva la logistica può offrire il suo contributo attraverso il potenziamento di dotazioni infrastrutturali, di collegamenti ferroviari, di stazioni intermodali e di sviluppo di attività logistiche ad elevato valore aggiunto. La pianificazione diviene fondamentale per attuare strategie di sviluppo a supporto della logistica, trovando nella concertazione uno strumento in grado di ottimizzare le risorse e le decisioni a livello locale (PUC, PRP e PRUSST).

Le possibili Linee strategiche

- 1) La Spezia da nodo di traffico a distretto logistico nell'ambito di un sistema porto strettamente e compatibilmente connesso al territorio.

La partnership regionale

Distretto della logistica: Il tema del progetto, condiviso nelle sue linee e finalità, riguarda la creazione di un distretto logistico su area vasta nel territorio spezzino destinato non solo a supporto delle attività del porto legate al traffico containers, ma anche a favore delle imprese e dei settori produttivi, sia locali che esterni all'area, che manifestano esigenze specifiche nella riprogettazione dei propri sistemi produttivi e distributivi.

Il perno centrale del distretto è la piattaforma logistica di S.Stefano Magra, che dovrà essere costituita da uno spazio dotato di un'ampia superficie scoperta, che ospiti veicoli, unità di carico, centri di trasferimento intermodale, e di un'ampia superficie coperta, che ospiti magazzini altamente automatizzati, governati da sistemi informatici complessi, dotati di macchinari di movimentazione avanzati e di una serie di *gates* specializzati per relazione di trasporto.

Un distripark risponde quindi alla necessità di legare al territorio maggiori ricadute economiche positive in termini di occupazione e ricchezza prodotta, con attività a basso impatto ambientale.

I servizi di gestione di flussi di merci sarebbero anche presupposto di una più efficiente gestione di arrivo e partenza di contenitori riducendo il loro stazionamento e quindi l'ampiezza di aree destinate al loro deposito.

Il distretto è ovviamente legato ai traffici portuali e si connette alla necessità di uno sviluppo compatibile di quest'ultimo, ed alle necessarie opere infrastrutturali affinché un tale sviluppo sia possibile (linee di traffico stradale e ferroviario porto-distretto dedicate e distinte dal traffico "civile", opere di infrastrutturazione informatica che siano strumento di gestione ottimale dei traffici, nonché le più importanti opere di collegamento con l'Italia settentrionale ed Europa Centrale).

Si tratta quindi di un ambito in cui, in considerazione del peso sullo sviluppo economico non solo locale, ma anche regionale, nonché delle importanti scelte da effettuare in termini programmatici e di opere, la **Regione** è sicuramente interlocutore primario sia a livello centrale che con aree limitrofe, all'interno di un potenziamento del sistema dei porti liguri e delle infrastrutture in generale.

Asse strategico 5 – Rafforzare il sistema formativo, valorizzare il capitale umano

Lo scenario

La Commissione che si occupa di formazione e valorizzazione delle risorse umane deve necessariamente tenere conto di due emergenze che caratterizzano la situazione economico-sociale della nostra provincia:

- 1) la fine della presenza massiccia di grandi industrie a capitale pubblico ha determinato profondi mutamenti in tutto il tessuto economico del comprensorio; il vasto comparto dell'indotto che coinvolge numerosissime aziende piccolo-industriali ed artigianali ha dovuto forzatamente affrontare le problematiche dell'innovazione di prodotto e della ricerca di nuovi mercati; altri settori economici, sino ad ora forse ritenuti marginali, sono stati valorizzati rivelando spesso straordinarie potenzialità (es.: turismo e terziario avanzato); anche tutta la problematica attinente alla politica del lavoro ne risulta fortemente influenzata essendo venuti a mancare i tradizionali capisaldi di turnover.
- 2) la nostra provincia presenta un tasso di disoccupazione giovanile scolarizzata più alta rispetto ad aree economiche limitrofe; questo fenomeno comporta un'attenta analisi ed una ricerca di soluzioni innovative.

In questo scenario la formazione professionale e complessivamente la valorizzazione delle risorse umane risulta essere il fattore strategico di maggior valore per lo sviluppo economico.

Le possibili Linee strategiche

- 1) Definizione di modelli e strumenti condivisi in grado di favorire l'orientamento alle scelte scolastiche e alle proposte formative, nonché l'inserimento degli inoccupati nel mondo del lavoro mediante la creazione di una società mista tra sistema pubblico e Parti Sociali per la gestione dei costituenti Centri per l'impiego;
- 2) Valorizzazione, in una logica di distretto produttivo, delle professionalità nel settore della meccanica monitorando ed implementando tutta la filiera formativa, dagli Istituti tecnici superiori, ai corsi IFTS, al corso di laurea di primo livello ed istituendo una scuola di formazione professionale avanzata nel settore;
- 3) Diffusione delle competenze di base informatiche orientate alle richieste espresse dal settore della new-economy al fine di creare consistenti ed appetibili bacini di professionalità;
- 4) Diffusione, in una logica di integrazione dei sistemi, di una cultura della qualità nel sistema scolastico e formativo finalizzata ad una migliore erogazione del servizio;
- 5) Completamento dell'offerta formativa attraverso lo sviluppo del Polo Universitario spezzino finalizzato alla creazione di figure professionali di alto livello nel campo della meccanica, nautica e dell'informatica.

La partnership regionale

- ◆ Agevolare il funzionamento dei Centri per l'Impiego in un'ottica di gestione pubblico/privato coerente con le nuove dinamiche del mercato del lavoro;
- ◆ Agevolare e garantire il finanziamento di una scuola superiore per la meccanica e la diportistica in grado di soddisfare le esigenze di professionalità specifiche del settore per tutta l'area dell'Alto Tirreno: tale scuola può essere fondata stabilizzando la positiva esperienza del piano straordinario per la navalmeccanica;
- ◆ Progetto di istituzione e gestione di biblioteche multimediali (I.T. Point) finalizzate alla diffusione gratuita delle competenze informatiche di base per i giovani;
- ◆ Istituzionalizzazione di moduli professionalizzanti sviluppati dal mondo dell'impresa all'interno dei percorsi di laurea istituiti al Polo Universitario spezzino;
- ◆ Garantire un'effettiva qualità ed efficacia della formazione professionale; agevolare l'introduzione nel mondo scolastico di metodologie di autocertificazione e certificazione di

qualità; accreditare figure professionali per i servizi di orientamento; tutto questo in un'ottica di integrazione dei sistemi formativi.

Asse strategico 6 – Economia sociale e politiche per gli anziani per un nuovo welfare locale

Lo scenario

Interrogata per esprimere il grado di soddisfazione sull'offerta dei servizi socio-assistenziali (Censis, marzo 2000), la popolazione spezzina si è divisa tra una moderata soddisfazione, soprattutto per i servizi di natura assistenziale domiciliare ed una sensibile insoddisfazione per altri, in particolar modo per servizi residenziali (per disabili, per minori e per anziani). Una città in cui spesso la mancanza di informazioni e comunicazione condiziona la percezione stessa dell'efficacia del servizio, quando non ne impedisce addirittura la fruibilità, condizionandone in negativo il gradimento.

Conseguentemente, tutta la rete di welfare appare “sotto sforzo” e non sempre in grado di rispondere ai problemi della popolazione. A fronte di questa situazione gli abitanti della Spezia evidenziano una chiara disponibilità a coinvolgersi personalmente in attività di tipo solidaristico, tanto da prefigurare un nuovo modello di politica sociale che, da una visione polarizzata centrata su domanda-offerta da un lato, e bisogni-servizi dall'altro, si dirige verso uno scenario molto più integrato, a tre dimensioni, fatto di servizi pubblici – cittadinanza attiva – privato sociale, attribuendo crescente valore, pragmatico, al ruolo del cittadino concepito non solo come utente, assistito, ma attore, in possesso di risorse specifiche e irrinunciabili: un nuovo welfare quindi che evita approcci semplicisticamente “categoriali”, ma che cerca invece forti connessioni con le politiche familiari e di comunità.

Ovviamente in un tale contesto appare cruciale il ruolo della cosiddetta economia sociale, espressa da un sistema di imprese ancora troppo frammentato, da consolidare su competenze di rete e di performances maggiormente competitive.

Le possibili Linee strategiche

- 1) Sviluppare un sistema di tutela sociale degli anziani che divenga modello di riferimento nazionale ed internazionale per la riforma del welfare municipale nel suo complesso.
- 2) Promuovere l'economia sociale quale fattore chiave di ripresa economico-occupazionale della città. Potenziare le nuove imprese del sociale al fine di accrescere l'offerta di nuova imprenditorialità e creare nuova occupazione, sia rispetto ai servizi innovativi a valore aggiunto tecnologico, sia rispetto a servizi tradizionali rilevanti nella costellazione dei bisogni sociali.
- 3) Combattere le forme di esclusione e svantaggio attraverso l'attivazione di percorsi di inserimento sociale e lavorativo supportate da un sistema territoriale di servizi sociali, sanitari e del lavoro, tra loro integrati.

La partnership regionale

In conformità alle linee strategiche individuate e alle linee di sviluppo espresse dalla Regione che vedono una forte responsabilizzazione degli Enti Locali, del Terzo Settore e dei cittadini, il Comune della Spezia intende avviare una progettualità, condivisa e partecipata da tutti gli attori locali, in un'approccio di “welfare community” centrata sulle seguenti iniziative:

Piano di Sviluppo Locale dell'Economia Sociale: Il piano si pone come obiettivi di fondo il miglioramento dell'offerta dei servizi alla persona ed il posizionamento competitivo dell'impresa sociale sul mercato, intervenendo in particolare su:

- ✓ la professionalità degli operatori (migliorando le loro capacità tecniche e di ruolo),
- ✓ la cultura di impresa (per un'offerta orientata al cliente ed alla qualità del servizio)
- ✓ i modelli organizzativi, promuovendo lo sviluppo di partenariati locali, e di nuove imprese.

Ma soprattutto si inserisce, come strumento operativo, nella visione più ampia di un necessario consolidamento dell'economia sociale locale finalizzato al:

- ✓ Superamento della frammentazione e sovrapposizione nell'offerta di servizi

- ✓ Stesura programmi di intervento
- ✓ Sviluppo del “mercato sociale” come occasione di lavoro
- ✓ Miglioramento dei livelli di efficienza

Trattandosi di un intervento integrato, dovrà inoltre garantire un approccio sistemico sia in termini di estensione territoriale (Conferenze di Zona) che di funzionalità operativa delle singole azioni in esso ricomprese: pur essendo prioritaria la componente formativa, questa dovrà svilupparsi con una visione fortemente strategica, e non solo secondo un semplice modello “a catalogo”, con il rischio della scarsa efficacia derivante dall'erogazione di semplici forme di “addestramento” limitate alla vigenza del Piano. Il valore strategico della formazione sarà essenzialmente nel riconoscimento, da parte dei soggetti coinvolti, di reale risorsa e leva di cambiamento, e quindi facilmente assimilabile nei contenuti e nei risultati.

La gestione del progetto, conformemente alle linee indicate dal “Piano Triennale dei Servizi all'impiego delle politiche formative e del lavoro (1999-2001)” della Regione Liguria, è affidata ad un Comitato, costituitosi sulla base di un protocollo di intesa, al quale partecipano la Provincia della Spezia, il Comune della Spezia, le Conferenze di Zona, la Camera di Commercio, l'Azienda Sanitaria Locale n. 5, la Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia, le OO.SS. Cgil, Cisl e Uil, la Lega delle Cooperative e Confcooperative, il Forum del Terzo Settore, la Caritas Diocesana e la Regione Liguria stessa. Questo ampio partenariato, oltretutto costituisce un valore aggiunto all'iniziativa in sé, si prefigura a medio e lungo termine, come motore di ulteriori iniziative, orientandosi in particolar modo alla costituzione di un'Agenzia di Sviluppo Locale dell'economia sociale, quale struttura permanente di sostegno all'imprenditoria no-profit.

Operativamente il piano si è già avviato nella fase di indagine, per la quale è stata incaricata da parte della Fondazione Carispe l'Università di Genova (Facoltà di Economia, Ditea).

Definizione di modelli e strumenti integrati per l'inserimento delle fasce deboli nel mondo del lavoro: nell'intento di impegnare ampie forme di partenariato locale intorno ad un intervento di grande respiro a livello provinciale, si vuole dare seguito agli indirizzi già individuati nell'avvio del Piano di Sviluppo dell'Economia Sociale, attivando una “partnership geografica” nell'ambito del programma di iniziativa comunitaria **EQUAL** (per il quale la Regione Liguria è organismo di valutazione).

L'obiettivo prioritario è quello di mettere in valore le “buone pratiche” locali integrando competenze di ordine socio-sanitario con quelle di politica del lavoro, costituendo una rete locale permanente (a livello provinciale) finalizzata al coordinamento ed alla costruzione di percorsi di (re)inserimento lavorativo, e creando i presupposti per una circolazione delle informazioni e la raccolta di dati utili alla realizzazione di progetti di inserimento.

Sostegno a forme diversificate di welfare comunitario: sperimentando l'utilizzo dei “titoli di acquisto di servizi”, definire veri e propri piani di fattibilità per lo sviluppo di forme di auto-aiuto all'interno della comunità locale quali opportunità di incentivazione delle risorse familiari e della cittadinanza attiva: servizi di prossimità per le persone anziane, servizi atti a semplificare la vita quotidiana, servizi di mutualità a struttura comunitaria (banca del tempo), case di quartiere (accoglienza diurna per anziani), servizi per l'inclusione sociale a favore dell'handicap e della salute mentale, nonché servizi di supporto domestico.

Asse Strategico 7 – Fare Comunità’: Progetto Quartieri e Partecipazione

Lo scenario

La comunità moderna, con i nuovi ritmi di vita, ha portato ad un progressivo e costante isolamento del singolo rispetto alla dimensione collettiva. Diventa necessario, quindi, ricreare una “nuova città”, di cui ogni singolo soggetto ne sia parte, attraverso un intervento mirato dell’amministrazione, formulato in base alla dimensione locale del quartiere. Il “**progetto Quartieri**”, impostato secondo quest’ottica, deve necessariamente partire dai bisogni diffusi di ogni piccolo agglomerato urbano per realizzare un piano di interventi mirato ed efficiente. Si tratta di intervenire con la realizzazione di opere pubbliche, come l’opera simbolo intesa come luogo d’incontro, concordate con le circoscrizioni e ritenute importanti per ricreare le spontanee relazioni sociali tra i cittadini. La collaborazione tra pubblico e privato e la partecipazione di ogni singolo cittadino divengono le condizioni di base per definire una strategia condivisa da tutti e attenta alle reali esigenze di ogni singola circoscrizione. La rete sociale ha lo scopo di connettere le comunità, dando spazio, soprattutto, alle categorie più deboli con la realizzazione di interventi a loro congeniali che aumentino il senso di sicurezza e di appartenenza del singolo. Piano strategico e rete sociale, rappresentano lo strumento per instaurare un continuo scambio di conoscenza e di informazione tra attori locali e micro-realtà spontanee. Informazione, comunicazione e connessione divengono quindi gli elementi inderogabili per attivare questo processo di riqualificazione della vita sociale cittadina.

Le possibili Linee strategiche

- 1) Promuovere coesione sociale e comunità.
- 2) Attivare la partecipazione dei cittadini alle decisioni della città.
- 3) Migliorare l’uso dei tempi dell’abitare
- 4) Garantire la sicurezza sociale.

La partnership regionale

L’asse strategico e le iniziative in esso inserite hanno riguardo ad un miglioramento della qualità urbana della vita in tutti i suoi aspetti. Ne consegue una dimensione locale dell’asse, dovendosi tuttavia evidenziare alcune sinergie che possono assurgere anche a livello regionale per quanto riguarda tematiche ambientali e sociali; queste ultime sono state trattate durante i lavori congiuntamente con gli Assi strategici di specifico riferimento ed ai quali quindi, in questo documento, si rimanda.

Asse strategico 8 – Qualità ambientale, urbana e Sostenibilità dello Sviluppo

Lo scenario

La realtà spezzina è caratterizzata da alcune rilevanti problematiche ambientali. Tra i principali elementi di criticità si segnala la qualità delle acque che rende quasi tutta la costa di fatto interdetta alla balneazione; sia delle acque sotterranee (presenza di siti di stoccaggio di rifiuti urbani e speciali e di aree industriali da bonificare e alta concentrazione di idrocarburi in prossimità dell'area della ex Raffineria IP), sia delle acque del Golfo (numerose attività antropiche e scarico della centrale termoelettrica dell'ENEL) a fronte di consumi idrici superiori di circa una volta e mezzo rispetto ai fabbisogni stimati. L'impianto di depurazione è sottoutilizzato rispetto alle necessità (nel 1998 avrebbe potuto depurare circa il 62% degli abitanti equivalenti totali); e ancora, l'impianto lavora per meno del 50% della sua potenzialità con il risultato che nel 1998 risultano allacciati al depuratore appena il 30% degli abitanti equivalenti totali.

Altra situazione critica riguarda i rifiuti urbani la cui produzione è in costante ascesa (da una media di 461 kg pro capite di rifiuti nel 1990 a 547 kg nel 1995 e 563 nel 1999). Negli ultimi anni, inoltre, il contributo della raccolta differenziata è aumentato al punto che la frazione separata rappresenta una quota sempre più consistente della produzione totale di rifiuti (9,2% nel 1999, valore inferiore al primo obiettivo stabilito dal "Decreto Ronchi" per quest'anno, ma appare alla portata della città il target stabilito per il 2003). Riguardo lo smaltimento, il ricorso alla discarica assorbe attualmente l'intero ammontare della produzione al netto della raccolta differenziata.

Infine, riguardo al suolo e sottosuolo, il problema maggiore è dovuto alla presenza di siti per lo smaltimento di rifiuti e di siti industriali da bonificare, concentrati prevalentemente sull'area Pitelli, ma anche di San Bartolomeo, Ruffino, Pagliari e Fossamastra.

Le possibili Linee strategiche

L'Amministrazione comunale della Spezia ha delineato un percorso di sviluppo connotato da obiettivi di sostenibilità ambientale: così avviene per il nuovo Piano Urbanistico Comunale, il Programma integrato della mobilità, il Piano di risanamento del golfo (adeguamento rete fognaria e ambientalizzazione della centrale termoelettrica ENEL), la zonizzazione acustica del territorio e il redigendo Piano Energetico Comunale.

L'Amministrazione sta inoltre portando a termine il percorso dell'**Agenda 21 locale della città della Spezia** volto a definire e condividere, con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, gli obiettivi di sostenibilità locale e le relative strategie e azioni. La prima fase si è conclusa con l'elaborazione del **Rapporto sullo Stato dell'Ambiente** (giugno 2000) che ha individuato e definito le problematiche e le risorse ambientali più critiche e/o significative ai fini dello sviluppo sostenibile del territorio locale. La seconda fase, che ha coinciso con i lavori della Commissione Ambiente del Piano Strategico della Spezia, si concluderà a settembre con la presentazione di sei Piani d'Azione, suddivisi per sistema ambientale (bonifiche e rifiuti; mobilità, inquinamento atmosferico e acustico; acque; energia; inquinamento elettromagnetico).

La partnership regionale

Facendo anche riferimento alle linee previste dal Piano degli Interventi '98 e '99 della Regione Liguria a favore del sistema costa-mare (in particolare alle opere di difesa studiate e applicate per tratti organici del litorale e al miglioramento della qualità delle acque costiere attraverso il completamento e la realizzazione di infrastrutture fognarie e depurative) gli interventi prioritari su cui si auspica una collaborazione regionale sono l'operazione di recupero della qualità nella rada della Spezia, con la continuazione della rete fognaria, e la ambientalizzazione della centrale termoelettrica ENEL; entrambi volti al recupero e alla valorizzazione dell'ampio golfo che, nonostante la forte pressione antropica e la presenza delle attrezzature cantieristiche e portuali, rimangono di notevole pregio paesaggistico e ambientale.

Riguardo poi alla politica dello smaltimento dei rifiuti, sarebbe auspicabile trovare i punti di congiunzione, ai fini di un intervento integrato, tra la programmazione regionale e il programma comunale della Spezia che delinea un articolato insieme di progetti (in particolare, impianti di selezione e trattamento) che, insieme all'incremento della frazione differenziata, dovranno concretizzare l'obiettivo della gestione integrata dei rifiuti.

Infine sarebbe utile verificare il rapporto, per trovarne le possibili sinergie, tra l'Agenda 21 locale della città della Spezia e l'Agenda 21 regionale.

Asse strategico 9 – L'integrazione economica territoriale d'area vasta e le infrastrutture esterne

Lo scenario

La collocazione della Spezia nell'area mediterranea è particolarmente felice perché le garantisce un posto di eccellenza nei rapporti con l'Italia settentrionale e l'Europa Centro-Orientale.

Nella provincia spezzina si distinguono tre aree principali: l'area centrale (Golfo e Val di Magra); la Val di Vara (Alta e Media-bassa valle) e la Riviera-Cinque Terre. I tre insediamenti presentano caratteristiche abbastanza difforni sia in termini di densità abitativa che di struttura produttiva.

La città della Spezia, principale area urbana della Provincia, è caratterizzata da un'alta densità abitativa e da un tessuto produttivo permeato dal settore industriale (26% dell'occupazione totale). Soprattutto nella fascia costiera si concentrano strutture legate alla cantieristica, al settore militare ed al porto. Nuovi spazi si stanno ritagliando per insediamenti di attività turistiche fra le quali emerge la nautica da diporto (i posti barca provinciali superano le 4.500 unità).

Per favorire la riorganizzazione produttiva dell'area spezzina risulta prioritario rendere La Spezia una città non terminale, ma capoluogo delle due valli che su di essa gravitano, nonché modernizzare il sistema della mobilità e rendere cospicua l'offerta di spazi e servizi in tema di trasporto. La Spezia gioca infatti un ruolo centrale per il rilancio dell'intero sistema provinciale e sulla città si può puntare per un processo di ricentralizzazione di funzioni pregiate di area vasta, per il cui raggiungimento risulta indispensabile creare le condizioni di accessibilità adeguate a nuovi standard.

L'obiettivo è quello di realizzare una maggiore integrazione fra le diverse aree provinciali modernizzando il sistema della mobilità e quello dei servizi al trasporto.

Risulta prioritario favorire un processo di integrazione delle politiche pubbliche a livello di area vasta e, in questo senso, istituire nuovi livelli di integrazione fra la programmazione comunale, provinciale e regionale.

Le possibili Linee strategiche

- 1) Riorganizzazione e sviluppo del sistema infrastrutturale per consentire una maggiore interconnessione tra il Golfo e la Valle e una maggior mobilità costiera;
- 2) Qualificazione urbana e riorganizzazione funzionale del sistema insediativo in funzione di un potenziamento dell'apparato produttivo.

La partnership regionale

Le infrastrutture di collegamento nell'ambito provinciale e la mobilità urbana: i lavori del Piano hanno posto l'esigenza di evidenziare gli aspetti di **integrazione di un sistema territorio** in quanto tale maggiormente competitivo in un'area vasta. In questo ambito le opere di collegamento ferroviario tra le varie stazioni interne al territorio provinciale ed il porto, al fine di pervenire ad un alleggerimento del traffico su gomma e alla distinzione progressiva tra traffico "civile" e traffico "commerciale".

Ancora in questo senso, ma anche comunque nel più ampio obiettivo di eliminare fratture strutturali tra vicini territori, l'accordo stipulato tra numerose amministrazioni della Provincia in vista della individuazione di priorità di collegamento e messa a sistema di diversi ambiti.

Ulteriore aspetto approfondito è stato quello della **mobilità urbana** sia via terra che via mare, nell'ottica di una maggiore razionalizzazione e decongestionamento dei flussi di traffico da e verso un centro urbano sempre più in posizione centrale. In questo ambito il "Trasporto marittimo nel Golfo", visto sotto l'aspetto turistico, ma di cui evidenziare anche la funzione di collegamento tra i vari punti del Golfo nella sua economicità usufruibile anche dai residenti, e le opere di

completamento della “Variante Aurelia”, in grado di compiere l’intera circonvallazione del centro urbano, da cui quindi sarebbe deviato il flusso attuale di mezzi, con varie arterie di penetrazione.

Di decisa rilevanza il progetto di “potenziamento di una metro leggera La Spezia-Cinque Terre” che ha come elemento di necessità, per essere realizzato, la ristrutturazione della stazione di Valdellora. L’Estensione di un tale servizio anche verso la Val di Magra e Sarzana avrebbe la valenza primaria di effettuare una integrazione su ferro di un grande comprensorio turistico. Inoltre l’individuazione di due aree di interscambio ferro-gomma, la prima nei pressi della stazione di Valdellora, la seconda all’uscita delle autostrade, implicherebbe il blocco del traffico verso il centro cittadino.

Sono questi gli interventi primari in cui la **Regione** può avere sicuramente un ruolo e competenze, in applicazione anche dei decentramenti di funzioni a seguito dei decreti Bassanini; in particolare si evidenzia la necessità del completamento della suddetta Variante, in considerazione della regionalizzazione della via Aurelia e nella prospettiva di una riorganizzazione della mobilità urbana infra e inter regionale, indirizzo prioritario di politica economica a livello regionale.

Asse strategico 10 – La governance di area vasta su un'area triregionale

Lo scenario

La posizione geografica della Spezia e la sua caratterizzazione economica (porto, attività produttive industriali e turismo), attribuiscono alla città un ruolo importante di collegamento tra il Mediterraneo e l'Europa centro-orientale. Dalla sua collocazione scaturiscono molteplici rapporti con i diversi bacini territoriali ad essa adiacenti: la Liguria, la Toscana e l'Emilia Romagna. Sul versante toscano esistono forti tratti di similitudine tra la struttura produttiva spezzina e la limitrofa Massa Carrara, trovando una congiuntura territoriale nella vicina Val di Magra. Similitudine economica e prossimità geografica fanno della Toscana un potenziale alleato per costruire intese a sostegno della crescita produttiva e per ampliare le possibili sinergie. Sul versante emiliano la maggioranza dei rapporti si articola con la provincia di Parma dove oltre l'autostrada preesistente si prevede di agevolare maggiormente i traffici con il consolidamento del corridoio Tirreno-Brennero da un punto vista sia viabilistico che ferroviario. Gli interventi più consistenti necessari per aumentare la viabilità e il traffico merci sono costituiti dal raddoppio della linea ferroviaria Parma-Spezia (Pontremolese) e la realizzazione del collegamento A15 e A22. L'obiettivo è anche quello di potenziare il porto spezzino attraverso l'utilizzo dell'interporto di Parma lungo la direttrice del Brennero. Il potenziamento dei collegamenti autostradali e ferroviari dovrebbero consentire di realizzare una rete logistica in grado di collegare funzionalmente la Spezia verso la Germania e verso l'Europa centro-orientale.

Le possibili Linee strategiche

- 1) Potenziare le relazioni interregionali per valorizzare la posizione della Spezia,
- 2) Attivare un'efficiente e coerente politica infrastrutturale in grado di collegare la città non solo verso Genova e la Francia ma anche e soprattutto verso il Nord-Est dell'Italia e l'Europa Centro-Orientale.
- 3) Rafforzare le connessioni infrastrutturali del sistema metropolitano costiero con il "mercato" retrostante.

La partnership regionale

È emerso dai lavori di Piano come soprattutto in questo ambito la **Regione** possa, e si ritiene debba, costituire primariamente partner "istituzionale" di sviluppo, nella consapevolezza della ormai interdipendenza di aree territoriali limitrofe, anche in regioni diverse, per il perseguimento di uno sviluppo in un'area vasta in cui porre a sistema rispettive risorse e strumenti.

Le opere ed iniziative :

Il corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, volto ad assicurare un collegamento del versante Tirrenico con i mercati del Nord-Est dell'Italia e dell'Europa Centro-Orientale. Si tratta di un'opera la cui dichiarazione, anche nell'ambito delle priorità regionali nonché del nuovo futuro Governo, importanza strategica deve essere viatico per una sua sicura realizzazione;

Raddoppio della Pontremolese, il raddoppio dei binari, la cui progettazione preliminare a valere su risorse della Finanziaria 2000 è conclusa e si deve quindi procedere ad una progettazione esecutiva dei singoli tratti, è ulteriore elemento imprescindibile per un asse di penetrazione di flussi tra Mediterraneo ed Europa Centrale, con l'importante realizzazione della galleria di valico;

Tratti autostradali su territori extra-regionali, avendo a riferimento tratti viari fondamentali di collegamento a mercati e nell'ottica della costruzione di un asse logistico, di cui l'area della Spezia costituisca una delle polarità. Si vuole avere riguardo alla Parma-Verona, per la quale è stato siglato un accordo tra le regioni dell'Emilia Romagna e del Veneto, nonché alla realizzazione dell'Autostrada Livorno-Civitavecchia, entrambe tra le priorità del Governo insediante.

Convegno sulle infrastrutture in un'area vasta: verrà a breve organizzato un convegno avente ad oggetto temi ed opere quali quelli sopra elencati, nell'ambito di un'area triregionale costituita da

Liguria-Toscana-Emilia Romagna. Una partecipazione regionale avrebbe già il senso di favorire la creazione di strumenti di governance di politiche infrastrutturali in area vasta.