



COMUNE DELLA SPEZIA  
PROVINCIA DELLA SPEZIA

# UN PRIMO BILANCIO DEL PIANO STRATEGICO DELLA SPEZIA

VALUTAZIONE INTERMEDIA  
DEGLI OBIETTIVI

MONITORAGGIO DEI PROGETTI  
DEL PIANO

19 febbraio 2007

A cura dell'Ufficio di Piano

# VALUTAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO STRATEGICO DELLA SPEZIA

19 FEBBRAIO 2007

Nel 1999 il Comune della Spezia ha deciso di dare avvio al primo Piano Strategico della Città, facendosi promotore e attuatore del processo.

Formalmente possiamo suddividere il percorso avviato in due fasi progettuali distinte: la prima fase tra il 1999 e il 2001, in cui sono stati attivati i primi tavoli di discussione e di dibattito aperto con la città (Forum) sui grandi temi dello sviluppo, dell'industria, del welfare, dell'ambiente e del capitale umano. Questa prima fase ha prodotto una serie di studi e di analisi degli scenari (diagnosi) ed ha individuato le linee guida per la definizione della vision futura della città. La seconda fase del Piano Strategico, avviata tra gli anni 2003 e 2004, introduce elementi e percorsi più strutturati, resi possibili dalla avvenuta "metabolizzazione" dell'innovatività del metodo e della conoscenza dello strumento di pianificazione strategica da parte della città. Il percorso di discussione e di confronto ha trovato nelle Commissioni di Lavoro la naturale prosecuzione della fase precedente, consentendo di produrre risultati più concreti e di sviluppare più dettagliatamente le idee in azioni, i contributi dei partecipanti in impegni reali per la realizzazione dei progetti stessi. Sono state quindi individuate le linee di intervento necessarie per concretizzare quel modello di città solo "idealizzato" nella prima fase.

Il percorso si è arricchito tra la prima e la seconda fase della partecipazione della Provincia della Spezia, quale "co-protagonista" insieme all'Amministrazione comunale del processo di Pianificazione Strategica. È stata fatta la precisa scelta di estendere il percorso di piano al di fuori dei soli confini amministrativi del Comune, coinvolgendo più direttamente altri enti contermini direttamente interessati o coinvolti sui temi chiave.

La chiusura della fase di progettazione è formalmente collocabile nel mese di dicembre 2004 con la sottoscrizione del "Patto La Spezia 2010" da parte degli attori istituzionali, associazioni e delle parti sociali che hanno contribuito alla costruzione del piano.

Sono stati sottoscritti, a completamento degli accordi presi con la firma del Patto per la città, anche importanti protocolli di intesa con la Regione Liguria e con i comuni del Golfo e della Val di Magra più direttamente coinvolti nella progettualità e nella realizzazione delle prospettive disegnate con il Piano Strategico.

Si è aperta a partire da quella data una nuova fase, in qualche modo anche più diretta e visibile, rappresentata dalla attuazione del piano. Sono stati avviati i progetti: in altri termini il Piano Strategico ha cominciato a produrre i suoi primi effetti.

È utile ricordare, per la comprensione del lavoro di valutazione che viene presentato in questo documento, che il Piano Strategico è un processo continuo, che ha un inizio (1999) ma non ha una fine. Volendo definire, rispetto ai documenti fino ad oggi prodotti, una meta e punto d'arrivo li si potrebbero individuare nella data del 2012, quando si prevede che tutti i progetti saranno compiutamente realizzati. Si tratta infatti di interventi che per la loro portata innovativa, per la complessità dei soggetti coinvolti e per le risorse attivate richiedono tempi almeno di medio - lungo periodo. Tra questi possono però essere individuate misure e azioni che consentono di raggiungere step intermedi e comunque risultati concreti e misurabili.

Il Piano strategico, infatti, prima che essere un insieme di progetti è un'idea. È l'idea che solamente una città unita e che lavora insieme può dare i risultati sperati. È la tensione del fare squadra, del lavorare per obiettivi comuni, dell'aumentare il senso di appartenenza di tutti i cittadini e di tutti gli operatori del territorio in una comunità solidale.

In questi ultimi mesi si è deciso di riattivare il rapporto con la città per introdurre e approfondire temi nuovi, discutere delle opportunità non previste alla data di sottoscrizione del Patto. Questa fase, che nel processo di Pianificazione strategica è chiamata implementazione del Piano, è lo strumento operativo che consentirà un aggiornamento costante nel tempo del Piano stesso. Programmare- monitorare/valutare e implementare sono gli elementi chiave di un circuito che si autoriproduce. La fase attuale, quella dell'implementazione è stata riavviata anche come occasione per fare il punto sui progressi fatti dalla città, e rimodulare dove necessario i progetti che non hanno raggiunto con il tempo la maturità progettuale o la concretizzazione sperata.

In questi anni sono state numerose le cose e i progetti realizzati e avviati, e, quindi, si è deciso di dare visibilità e rendicontare a tutti i partecipanti al Piano gli obiettivi che sono stati ad oggi raggiunti, i cambiamenti che la città ha fatto, non solo in termini di cose fatte ( i progetti) ma anche come miglioramento della qualità della vita, del benessere diffuso e di sviluppo in chiave economica, ambientale e sociale.

È stato presentato l'8 febbraio 2006 un primo monitoraggio dei progetti del Piano, in cui venivano ripercorsi i progetti e comunicato lo stato di avanzamento raggiunto, i fattori di successo e le criticità riscontrate nell'attuazione degli stessi. In quella stessa occasione, veniva per la prima volta presentato alla città lo strumento di valutazione scelto, che ci avrebbe consentito di fare un primo bilancio degli obiettivi raggiunti.

Viene quindi brevemente ripresentato il metodo di lavoro, per poi procedere nella seconda parte del documento all'analisi vera e proprio degli indicatori di valutazione del processo di Pianificazione Strategica.

## La Valutazione del Piano

È stato sicuramente difficile trovare una metodologia corretta per la valutazione di un processo così complesso quale è il Piano strategico, dove non solo sono molteplici gli attori e i soggetti coinvolti, ma anche differenti e vari sono gli obiettivi e i campi di azione oggetto di valutazione.

Il lavoro inoltre richiedeva una imprescindibile imparzialità di giudizio, per evitare che valutazioni di tipo personale o parziale potessero inficiare o distorcere la veridicità dei risultati del lavoro.

Si è quindi scelto di procedere in due direzioni. La prima ha individuato nei progetti del Piano il punto di partenza del lavoro di rendicontazione e conoscenza dello stato dell'arte del Piano. Il secondo, più complesso e articolato, invece ha puntato al cuore del tema della Pianificazione strategica: capire se e come il Piano ha consentito alla città di cambiare e di raggiungere i suoi obiettivi di "identità, competitività, solidarietà e sostenibilità".

### Il Monitoraggio dei progetti (allegato1 )

Si tratta di un sistema di rilevazione periodico dello stato di avanzamento dei progetti, in base alle aspettative e agli obiettivi iniziali previsti nel Piano. Sono state prodotte quindi delle schede (riportate in allegato al documento), in cui i 52 progetti del Piano strategico sono descritti e

analizzati rispetto alla loro fase di attuazione. Si è trattato in questo caso di una revisione delle schede di rilevazione dello stato di avanzamento dei progetti già presentate alla città nel febbraio del 2006. In allegato sono riportati tutti i progetti del Piano, ricordandone contenuti e obiettivi, e presentando sinteticamente le cose fino ad oggi fatte. Si tratta quindi di un aggiornamento del precedente documento.

Il monitoraggio è stato curato dall'Ufficio di Piano con la collaborazione dei soggetti direttamente interessati ai singoli progetti.

Le schede riportano un breve sintesi del progetto, secondo quanto contenuto nel documento finale del Piano Strategico del dicembre 2004, e sono articolate secondo le seguenti voci: descrizione del progetto, attori coinvolti, attività previste, risultati/obiettivi attesi. La parte invece denominata stato di avanzamento del progetto sintetizza, alla luce delle aspettative e delle attese iniziali, quali cose sono state realizzate, evidenziando se presenti eventuali criticità o fattori di successo che hanno in qualche modo influenzato, in positivo o in negativo, il risultato raggiunto.

#### Valutazione degli obiettivi (le tabelle allegato 2)

Il piano strategico è prima di tutto un processo nato con lo scopo di aiutare la città nella sua fase di cambiamento e di accompagnamento a un futuro "desiderabile" e realizzabile. Il ragionamento quindi ci porta prima ancora che a parlare di progetti, già oggetto di analisi nel monitoraggio, a concentrarsi su gli obiettivi e le mete da raggiungere. "La valutazione punta, infatti, sulla misurazione di fenomeni più complessi, spesso legati agli obiettivi definiti ex-ante per i processi e le azioni del Piano strategico, senza tralasciare gli effetti, impatti e risultati conseguiti, anche se inattesi"<sup>1</sup>.

Ogni obiettivo è indagabile attraverso degli indicatori che sono in grado di dirci quanto ci siamo avvicinati o siamo ancora lontano dallo stesso.

Gli obiettivi individuati dal Piano sono 20, a cui sono stati associati ben 123 indicatori. Ogni indicatore, rilevato nel tempo, è quindi in grado di leggere l'evoluzione e il cambiamento della città.

È comunque importante precisare, prima di addentrarci nell'analisi, che non tutti i 123 indicatori sono stati a Oggi rilevati. Il motivo è legato alla natura stessa del Piano e degli obiettivi che esso si è dato. Si tratta, come già rilevato nell'introduzione, di obiettivi e progetti di lungo periodo e quindi in alcuni casi non ancora avviati, o meglio ad uno stato di realizzo iniziale ancora prematuro per produrre effetti misurabili. Si pensi a titolo di esempio all'obiettivo " balneabilità del Golfo". È questo uno dei casi in cui, nonostante siano stati fatti piccoli progressi per arrivare alla concretizzazione del progetto, non siano ancora misurabili gli indicatori associati all'obiettivo stesso quali ad esempio il numero di aree restituite alla balneazione. Nelle tabelle allegate (allegato 2) vengono presentati tutti gli indicatori. Gli stessi sono rappresentati con modalità diverse a seconda che gli indicatori siano stati rilevati; non siano rilevabili perché ancora prematuri e, infine, quelli non rilevati per la mancata fornitura del dato statistico da parte dei soggetti detentori dell'informazione.

Si tralascia comunque in questa parte l'analisi approfondita della scelta di ogni singolo indicatore e il dettaglio della metodologia di valutazione utilizzata. Si rimanda, infatti in caso di interesse, al documento "monitoraggio e valutazione del piano strategico della Spezia" approvato dal Comitato di Monitoraggio e di Coordinamento del Piano e presentato alla città, insieme al monitoraggio dei progetti, nel febbraio 2006.

Si è scelto di procedere per una maggiore chiarezza di analisi a una suddivisione del lavoro per aree tematiche che nel nostro caso corrispondono alle sette Commissioni di lavoro del Piano Strategico: sistema produttivo locale, turismo e cultura, mare e linea di costa, grandi infrastrutture e mobilità di area vasta, ambiente, welfare e Università, formazione e mercato del lavoro.

---

<sup>1</sup> "la Pianificazione strategica per lo sviluppo dei territori" I manuali di Cantieri

## IL SISTEMA PRODUTTIVO LOCALE

Dopo la crisi industriale degli anni '90 il tessuto produttivo locale usciva fortemente indebolito dalla perdita e chiusura di numerose imprese e da un preoccupante aumento delle persone espulse dal mercato del lavoro. Il tasso di disoccupazione che si registrava all'inizio del 1995 era salito oltre il 13%.

L'incapacità delle singole realtà imprenditoriali di superare autonomamente una crisi industriale di quella portata ha richiesto uno sforzo comune a tutti i "portatori di interessi", sia essi pubblici che privati, nel ricercare insieme soluzioni e misure di tutela e salvaguardia del patrimonio produttivo e industriale del territorio. Il piano strategico ha individuato due grandi obiettivi: la valorizzazione delle industrie e del sistema produttivo e delle attività presenti sul territorio e la loro integrazione e innovazione, e la promozione della varietà, per costruire accanto a un monopolio storico basato sulla difesa e sul ruolo delle partecipazioni statali una nuova città poliedrica, fatta di servizi, di terziario, in grado di valorizzare la sua più grande risorsa naturale: il mare.

Il rafforzamento della Agenzia di Sviluppo locale Spedia, che nasce come uno dei grandi risultati della prima fase del Piano, ha consentito di concentrare su un unico soggetto tutte le politiche di promozione, crescita e potenziamento delle imprese locali, soprattutto a supporto di quelle di piccole e medie dimensioni. La società ha avviato numerosi progetti dalla merchant bank, alle attività di marketing territoriale, legate inizialmente e poi autonome alle agevolazioni previste dal contratto d'area, e ancora interventi di riconversione e riqualificazione di aree produttive dismesse per nuovi insediamenti e per la ricollocazione di imprese locali. Basta a questo proposito pensare alle aree ex-Oto, recuperate in più lotti, ai lavori avviati per la costruzione della Darsena Pagliari, in cui si insedieranno imprese del settore della nautica.

Per capire il contributo reale della società, sono stati costruiti indicatori relativi alla dotazione infrastrutturale e alla accresciuta disponibilità di aree per insediamenti produttivi.

L'80% delle aree recuperate nel Comune della Spezia per insediamenti produttivi è stato realizzato da società pubbliche, rimarcando quindi il ruolo che l'amministrazione e i soggetti istituzionali del territorio hanno per creare le condizioni di base per azioni di marketing e per la crescita di competitività delle imprese locali.

A oggi risulta recuperato il 60% delle aree disponibili. Si tratta dell'indice di recupero delle aree dismesse (s.u.l realizzata/ s.u.l disponibile). Complessivamente sulle aree ad oggi recuperate (aree Oto, aree ex-Ip, ed altro) risultano insediate 56 nuove imprese. Il dato include anche le imprese locali che si sono ampliate con la nuova ricollocazione. Ciò indica come ci sia la possibilità e la volontà da parte delle imprese locali di crescere in presenza di adeguate infrastrutture e risorse territoriali. Ad insediarsi nelle aree sono state infatti soprattutto imprese di piccole e medie dimensioni. Dalle nuove attività imprenditoriali sono scaturiti circa 300 nuovi posti di lavoro. Gli spazi recuperati e messi a disposizione di attività produttive sono stati occupati per la quasi totalità (95% - indice di occupazione aree recuperate).

Sono comunque ancora in corso interventi di recupero di aree dismesse molto importanti di cui è stata incaricata la società Spedia: l'ultimo lotto delle aree ex-Oto, e la realizzazione del fabbricato previsti nella darsena Pagliari. Ancora allo stato progettuale si presenta l'importantissimo intervento infrastrutturale previsto nelle aree ex-Enel. I buoni risultati che saranno raggiunti possono, comunque, essere valutati anticipatamente, considerando la risposta locale e non di imprese che hanno presentato esplicita manifestazione di interesse a insediarsi in queste aree (la domanda ha comperato quasi tutta l'offerta di aree disponibili).

La nascita dello [sportello unico](#) delle imprese del Comune della Spezia, tra i pochi a livello nazionale a dare risposte efficaci alle imprese insedianti, ha premesso di passare da tempistiche

incerte, dovute al mal funzionamento della burocrazia amministrativa, superiori ai 6 mesi, a tempistiche certe quantificabili mediamente in 31 gg. Da considerare il dato estremamente positivo in relazione anche ai termini di legge che prevedono tempi di 90 giorni.

In questi anni è cresciuto il numero delle imprese: se nel 1999 si contavano 19.679 unità produttive oggi le stesse hanno raggiunto quota 21.193 (dato relativo al III° trimestre 2006).

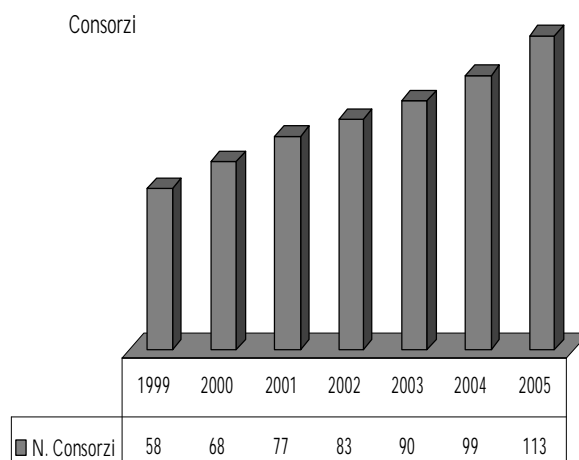
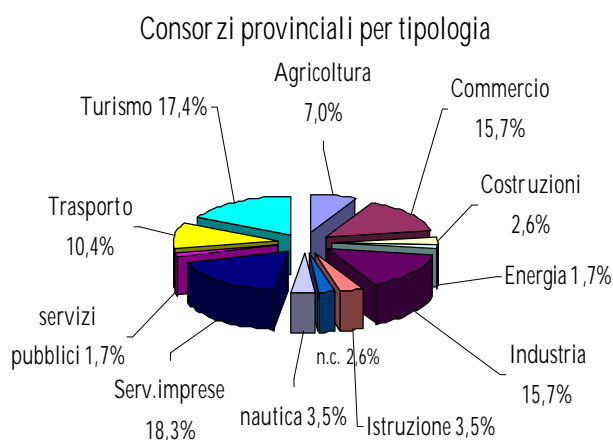
Le imprese tra il 1999 e il 2006 sono aumentate complessivamente nella nostra provincia dell'8,43%, un incremento decisamente più elevato rispetto alle media regionale del 5,34% e migliore dell'8,05% del paese. Una crescita interessante soprattutto se si analizza il dato relativo alle società di capitali, che nel 1999 rappresentavano solamente il 10,18% del tessuto imprenditoriale locale. Il dato 2005 vede invece aumentare la presenza di spa e srl a un valore del 13,9%: in altri termini ogni 10 imprese 1,4 sono società di capitale. Percentuale di tutto rispetto, considerando che la media regionale e italiana riferita allo stesso indicatore è al di sotto del 13%.

L'indicatore relativo alle società di capitale è importante se valutato soprattutto in una prospettiva futura. Sono infatti le società per azioni e le società a responsabilità limitata le realtà che presentano le maggiori possibilità di crescita, soprattutto per un sistema come il nostro fatto per il 98% da imprese di piccolissime dimensioni. Si tratta infatti di attività più strutturate e in grado di accedere a strumenti finanziari e capitali privati aggiuntivi rispetto alla semplice ditta individuale o alle società a conduzione familiare (società di persone).

Non basta valutare solamente i progressi fatti dall'impresa singolarmente, sia come numero che come forma giuridica. È necessario, anche, capire, in base agli obiettivi che il Piano si era dato, se i progetti, la logica del lavorare insieme e del fare sistema abbiano raggiunto un buon grado di avvicinamento alla volontà di migliorare "l'integrazione e l'innovazione delle imprese".

La legge regionale sui distretti ha sicuramente dato un impulso positivo alle imprese nel spingerle a mettersi insieme per promuovere e finanziare progetti comuni di innovazione e sviluppo nei loro settori. Questa legge, rivista e modificata dopo le deludenti risposte del primo bando di finanziamento, deve però ancora oggi iniziare a produrre i suoi primi effetti. I risultati quindi raggiunti non sono direttamente collegati alla nascita e operatività dei due distretti provinciali: quello della nautica, cantieristica e meccanica e quello del lapiedeo. Se guardiamo, però, al numero di consorzi di imprese commerciali industriali e del terziario costituiti in questi anni, vediamo che in parte è nel tempo cresciuta questa logica "del fare insieme". Prima del 1999 i consorzi registrati alla Camera di Commercio della Spezia erano 55. Oggi sono più che raddoppiati, avendo raggiunto quota 115.

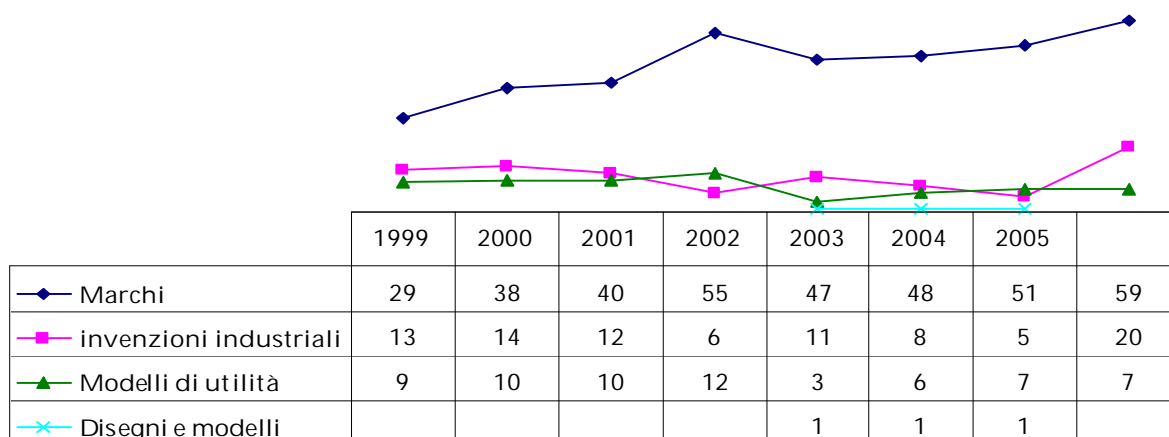
Si tratta soprattutto di consorzi industriali, di servizi alle imprese e del settore commercio e turismo.



Come abbiamo detto il Piano ha puntato alla integrazione e alla innovazione. Sono stati individuati strumenti operativi che fossero in grado di aumentare il livello e la qualità dell'innovazione e della ricerca nelle PMI locali. Sono stati avviati importati progetti in questa direzione con la progettazione del distretto delle tecnologie marine e con i progetti finanziati attraverso i fondi PRAI dalla Regione Liguria, che cercano di elevare le conoscenze e il know-how nei settori chiave dell'economia locale: nautica, cantieristica e meccanica.

È comunque aumentata, sebbene i progetti chiave del Piano saranno realizzati almeno nel medio periodo (distretto tecnologico), la capacità di innovare della imprese. L'indicatore relativo ai brevetti depositati ci dice infatti che nei sette anni 99-2006 sono stato 523 i brevetti depositati con un trend in crescita di anno in anno. Brevetti che nel 70% dei casi riguardano nuovi marchi. Sono comunque state 89 i brevetti depositati per invenzioni industriali.

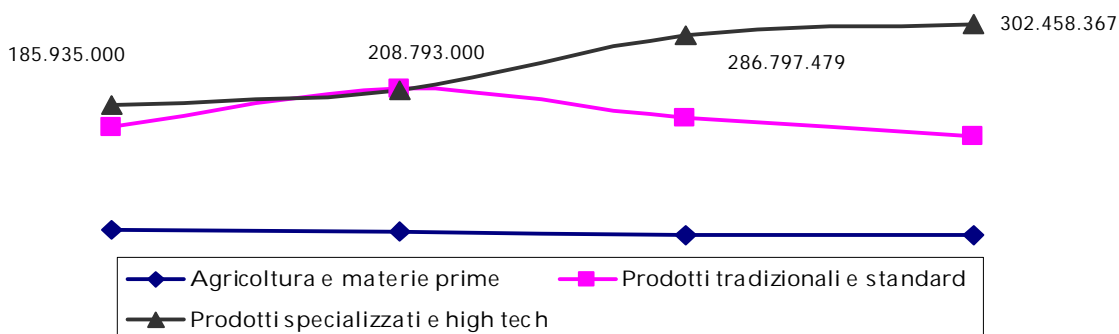
Numero Brevetti depositati



Stesso risultato positivo si riscontra anche nell'indicatore relativo alle esportazioni delle nostre imprese di prodotti specializzati e high tech, che quindi hanno una componente più innovativa di prodotto. Il dato analizzabile dalle statistiche della Camera di Commercio a partire dal 2002, ci dice come questo tipo di export sia aumentato di un sostanzioso 62,67%. Un incremento dato dalla differenza tra i 185.935.000 di euro del 2002 e i 302.458.367 nel 2005.

Un dato da valutare ancora più positivamente se confrontato ad un andamento dell'esportazioni di quegli anni un po' deludente, non solo a livello locale ma anche regionale e nazionale. L'export di prodotti specializzati tra il 2002 e il 2005 è cresciuto in Liguria di un più basso 15%, e di un ancor più ridotto 9% a livello nazionale.

Export 2002-2005



Ci viene in aiuto in questo tentativo di capire la propensione all'innovazione della nostra imprese anche la ricerca promossa da Confindustria La Spezia nel novembre 2005 dal titolo "ICT e La Spezia: indagine sul campo". Nonostante sia oramai diffusa nelle imprese locali la penetrazione e

l'utilizzo delle tecnologie informatiche è ancora poco esplorata e percepita l'importanza e il potenziale che l'informatica può dare in termini di aumento del business, ingresso in nuovi mercati e delocalizzazione di attività. Il 90% delle imprese intervistate ha già effettuato la sua prima connessione ad internet da più di tre anni, dimostrando quindi di essere al passo con i tempi e in linea con il progresso. È quando si passa ad indagare le modalità di utilizzo della rete che si osserva ancora una "leggera chiusura " rispetto alle potenzialità dello strumento. Il 33% delle imprese intervistate utilizza internet prevalentemente per scambio di posta elettronica, mentre un altro 31% cerca su internet soprattutto informazioni. In particolare l'informatica è considerata, nella maggior parte dei casi, come occasione per aumentare la conoscenza dei fornitori (91%) e poco per consentire l'accesso a nuovi mercati e ad altre attività. Questo dato conferma la tendenza di un tessuto imprenditoriale legato soprattutto a processi di subfornitura, non orientati al mercato. Anche la spesa e investimenti non solo in tecnologie ma anche in formazione ICT interna delle imprese risultano ancora decisamente troppo limitate. È per questo che hanno un ruolo importante progetti di formazione sul territorio finalizzati alla diffusione e promozione dell'utilizzo delle tecnologie informative quali ad esempio i Piani di sviluppo locale promossi dal Comune della Spezia, di cui si parlerà nel paragrafo dedicato alla formazione ed i progetti fornitici dalla Provincia, che hanno consentito a occupati e disoccupati di migliorare le loro conoscenze informatiche.

La città del futuro, la visione di La Spezia proiettata al 2012, non vuole più puntare solamente sul settore dell'industria e sul mondo produttivo, ma vuole dare spazio alle potenzialità troppo spesso sacrificate di altri importanti ed emergenti settori. L'obiettivo, come già accennato precedentemente, è la [promozione della varietà e della sinergie: La Spezia città di mare, di produzione e di servizi.](#)

È cambiata infatti in questi anni la composizione e la struttura del sistema imprenditoriale locale. Si è assottigliato il numero di imprese nel settore industriale a favore del terziario.

In particolare nel 1999 l'industria manifatturiera contava 2.013 imprese, che sebbene siano cresciute nel 2005 a 2.042, hanno diminuito la loro incidenza sul totale delle imprese provinciali.

Discorso diverso vale per gli alberghi e i ristoranti, e il settore dei servizi alle imprese di cui ne fanno parte informatica, ricerca e sviluppo e attività professionali in generale.

Dinamica delle imprese attive per settore Anni 1999-2005 per numero e peso percentuale

		1999	Peso%	2000	Peso%	2001	Peso%	2002	Peso%	2003	Peso%	2004	Peso%	2005	Peso%
Agricoltura e pesca	Agricoltura	1.306	8,1%	1.257	7,7%	1.250	7,5%	1.221	7,3%	1.200	7,1%	1.197	7,0%	1.175	6,8%
	Pesca	132	0,8%	132	0,8%	134	0,8%	135	0,8%	135	0,8%	139	0,8%	141	0,8%
	<b>Totale</b>	<b>1.438</b>	<b>8,9%</b>	<b>1.389</b>	<b>8,5%</b>	<b>1.384</b>	<b>8,3%</b>	<b>1.356</b>	<b>8,1%</b>	<b>1.335</b>	<b>7,9%</b>	<b>1.336</b>	<b>7,8%</b>	<b>1.316</b>	<b>7,6%</b>
Industria	Miniere e Cave	18	0,1%	16	0,1%	16	0,1%	17	0,1%	20	0,1%	19	0,1%	19	0,1%
	Industria	2.013	12,5%	2.004	12,3%	2.022	12,2%	2.028	12,1%	2.037	12,1%	2.024	11,9%	2.042	11,8%
	Energia	6	0,0%	7	0,0%	7	0,0%	7	0,0%	8	0,0%	9	0,1%	10	0,1%
	Costruzioni	2.253	13,9%	2.370	14,5%	2.423	14,6%	2.523	15,1%	2.572	15,3%	2.688	15,8%	2.821	16,3%
	<b>Totale</b>	<b>4.290</b>	<b>26,6%</b>	<b>4.397</b>	<b>26,9%</b>	<b>4.468</b>	<b>26,9%</b>	<b>4.575</b>	<b>27,3%</b>	<b>4.637</b>	<b>27,5%</b>	<b>4.740</b>	<b>27,8%</b>	<b>4.892</b>	<b>28,3%</b>
Terziario	Commercio	5.384	33,3%	5.395	33,0%	5.429	32,7%	5.418	32,4%	5.403	32,1%	5.340	31,4%	5.344	30,9%
	Alberghi	1.303	8,1%	1.329	8,1%	1.352	8,2%	1.411	8,4%	1.461	8,7%	1.499	8,8%	1.541	8,9%
	Trasporti	835	5,2%	831	5,1%	843	5,1%	839	5,0%	825	4,9%	838	4,9%	836	4,8%
	Serv. Finanziari	360	2,2%	404	2,5%	441	2,7%	430	2,6%	416	2,5%	409	2,4%	407	2,4%
	Altri Servizi	1.335	8,3%	1.436	8,8%	1.517	9,1%	1.571	9,4%	1.618	9,6%	1.686	9,9%	1.766	10,2%
	Istruzione	49	0,3%	49	0,3%	53	0,3%	59	0,4%	61	0,4%	61	0,4%	67	0,4%

Sanità	58	0,4%	58	0,4%	57	0,3%	62	0,4%	74	0,4%	84	0,5%	85	0,5%
Servizi Pubblici	903	5,6%	912	5,6%	912	5,5%	918	5,5%	932	5,5%	949	5,6%	941	5,4%
servizi domestici		0,0%	1	0,0%	1	0,0%	1	0,0%	1	0,0%		0,0%		0,0%
<b>Totale</b>	<b>10.227</b>	<b>63,3%</b>	<b>10.415</b>	<b>63,7%</b>	<b>10.605</b>	<b>64,0%</b>	<b>10.709</b>	<b>63,9%</b>	<b>10.791</b>	<b>64,0%</b>	<b>10.866</b>	<b>63,8%</b>	<b>10.987</b>	<b>63,6%</b>
Imprese n.c.	197	1,2%	151	0,9%	125	0,8%	108	0,6%	92	0,5%	90	0,5%	92	0,5%
<b>TOTALE</b>	<b>16.152</b>		<b>16.352</b>		<b>16.582</b>		<b>16.748</b>		<b>16.855</b>		<b>17.032</b>		<b>17.287</b>	

Nel 1999 il 26,6% delle imprese era operativo del settore industria, nel 2005 la percentuale cresce di quasi 2 punti percentuali, soprattutto per l'incremento che ha registrato in questi anni il settore dell'edilizia.

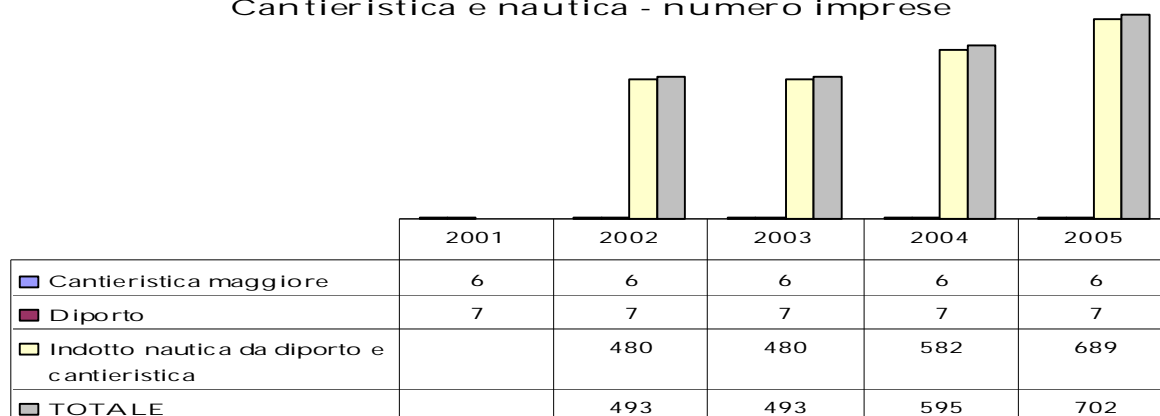
Il terziario, che, come dimostra la tabella, racchiude una tipologia di imprese molto variegata, mantiene più o meno stabile la sua incidenza sul territorio, grazie a settori che crescono in compensazione di altri che perdono peso. Il commercio a livello provinciale perde infatti imprese e incidenza (dal 33,3% al 30,9%). Aumentano gli alberghi e le imprese del terziario legate al mondo imprenditoriale. Meno industria ma più servizi.

I dati ci mostrano una città in parte cambiata, come è normale che avvenga con il passare del tempo, in cui si rafforzano nuove vocazioni (il terziario) e si consolidano altre attività, dove i tempi di apertura e chiusura sono più lunghi rispetto ad altri comparti quali ad esempio il commercio o l'edilizia (che tra le altre cose registrano anche il più alto tasso di turnover).

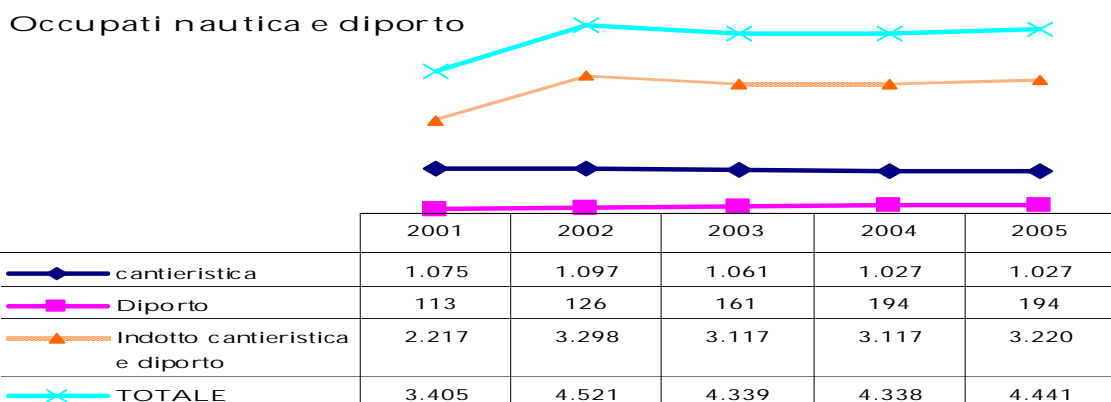
Andando più nel dettaglio delle categorie di impresa sono due i settori su cui si è puntato per il rilancio e la valorizzazione delle potenzialità locali: il settore della nautica e quello del commercio, i cui interventi hanno riguardato il rilancio del centro storico della città.

Tra il 2002 e il 2005, dai dati forniti dall'Autorità portuale sono quasi più che raddoppiate le imprese della nautica. Le 493 imprese del 2002 sono diventate 702 nel 2005. Un dato che riguarda la cantieristica, la nautica in senso proprio e di tutto l'indotto che ruota intorno al settore.

Cantieristica e nautica - numero imprese

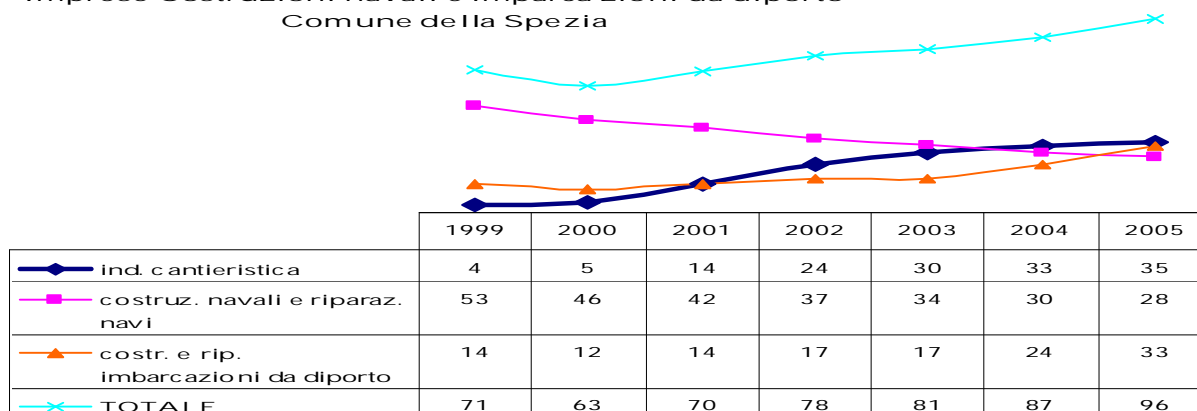


Stesso discorso si può fare rispetto all'occupazione creata dal settore della nautica e della cantieristica. Se nel 2001, primo dato disponibile da parte dell'Autorità Portuale, il settore contava 3.405 addetti, nel 2005 lo stesso indicatore mostra oltre 1.000 occupati in più. È stato infatti soprattutto l'indotto, che come abbiamo visto ha registrato un aumento del numero di imprese, a dare il contributo decisivo per i successi occupazionali.



Risultati positivi si registrano anche in riferimento al solo Comune capoluogo, utilizzando altri parametri di analisi. Se infatti si prende come indicatore di riferimento il numero delle imprese registrate alla Camera di Commercio sotto la dicitura "cantieristica" e "nautica da diporto", si possono fare utili considerazioni sul trend del dato. Si tratta in questo caso di un indicatore che non ci consente di stimare il valore complessivo di tutto l'indotto e quindi di analizzare compiutamente il peso della nautica da diporto sul territorio comunale, cosa possibile con le informazioni fornite dall'Autorità Portuale. Ci dà, però, un'indicazione utile rispetto all'andamento in questi anni delle imprese dirette del settore.

Imprese Costruzioni navali e imbarcazioni da diporto - Comune della Spezia

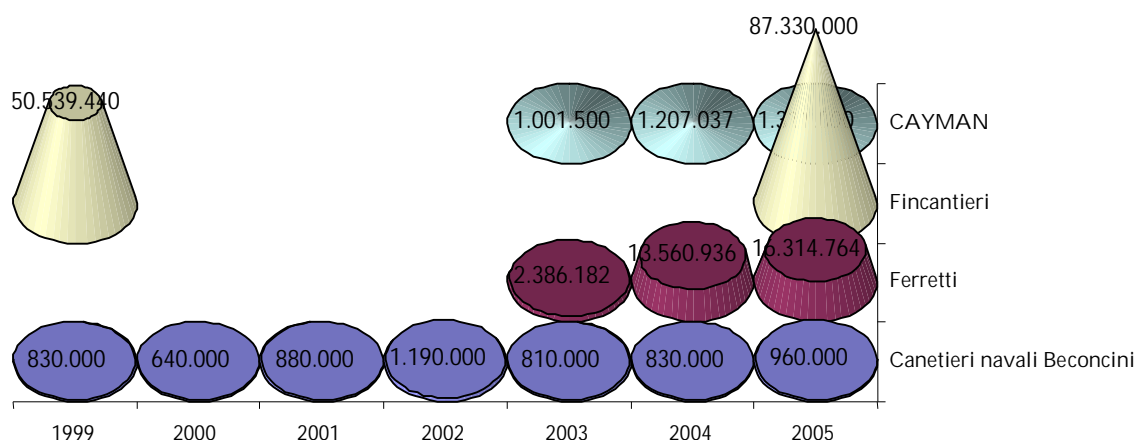


L'offerta produttiva del Comune della Spezia, dove si concentra quasi la metà delle imprese cantieristiche e della nautica da diporto presenti su tutto il territorio provinciale, aumenta del 35,2%, valore più sostenuto rispetto a quello registrato a livello provinciale. Nella Provincia della Spezia, infatti, analizzando la stessa categoria di imprese, osserviamo una crescita del 26,8%, risultato della differenza tra le 164 imprese del 1999 e le 208 del 2005.

Si è cercato di costruire un indicatore nuovo per valutare, sotto un altro punto di vista, i risultati del settore. Le informazioni sono state raccolte da alcune imprese rappresentative della nautica e della cantieristica che operano sul territorio. Si tratta di un dato parziale, considerando il numero di imprese censite, ma comunque utile a indicare una tendenza.

Il grafico seguente mostra l'andamento dei lavori appaltati dalle aziende in questi anni, evidenziando una crescita costante di valori. I Cantieri Navali Beconcini registrano un incremento del 16% dal 1999 al 2006, Ferretti passa dai 2 milioni circa di lavori appaltati nel 2003/2004 agli oltre 16 milioni del 2005/2006. Fincantieri presenta un incremento del +73% dal '99 ad oggi e, infine, i cantieri Cayman un +40% tra il 2003 e il 2005.

## Valore degli appalti



Scopo della rilevazione era anche quello di capire la ricaduta di queste attività sul territorio e sull'indotto locale. Mediamente il ricorso a imprese del territorio per la copertura degli appalti di queste aziende è del 30%, con punte di rilievo ad esempio per i cantieri Beconcini che utilizzano ogni 10 lavori appaltati 8 imprese locali.

E' aumentato in questi anni anche il valore delle commesse di Fincantieri a beneficio dell'indotto locale. Se nel 1999 era circa di 11 milioni di Euro il valore gli appalti a imprese locali nel 2005 lo stesso indicatore cresceva oltre i 21 milioni. Percentualmente l'incremento è pari a un +95%.

Al di là dei numeri e delle diverse fonti statistiche e categorie di indagine, quello che possiamo comunque affermare e leggere dai dati è che la nautica è sicuramente oggi uno dei settori forti dell'economia locale, sia rispetto alle prospettive di crescita, sia rispetto ai valori occupazionali registrati.

Ultimo tema chiave del Piano in materia di economia, è quello del **Commercio**. Nella prima fase del Piano, più concentrati sulla necessità di salvaguardare vocazioni e realtà produttive storiche del territorio, era stato in parte trascurato il tema del commercio. È stata quindi con la seconda fase che si è deciso di chiamare la città a discutere in modo più sistematico sul futuro e le sue potenzialità commerciali, essendo evidente da parte di tutti la necessità di favorire una nuova fase di sviluppo del commercio alla Spezia, in grado di assicurare una ricentralizzazione del ruolo del comune capoluogo come polo di attrazione di un comprensorio più vasto e un suo riposizionamento rispetto agli altri poli provinciali ed extra-provinciali, anche attraverso la progettazione di nuovi insediamenti con funzioni commerciali e ricettive.

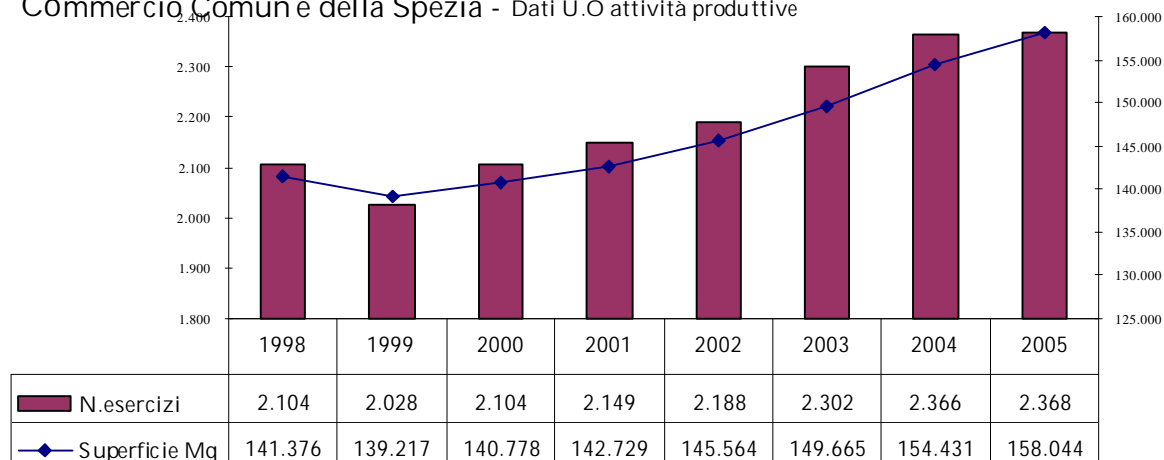
Sono stati numerosi gli interventi avviati per agevolare la rivitalizzazione del commercio spezzino, tanti dei quali sono oggi in corso di realizzazione. Basti pensare ai nuovi parcheggi che saranno disponibili nei prossimi anni (stazione centrale, Pinetina), la nuova viabilità cittadina che sarà conclusa nel 2008 con l'apertura anche del secondo lotto della **Variante Aurelia**, e ai numerosi e ben riusciti interventi di riqualificazione del centro storico, che hanno rappresentato il motivo di fondo dell'azione amministrativa del Comune della Spezia dal 1999 ad oggi.

Dall'altro lato molto è stato fatto dagli operatori stessi del settore, che hanno lavorato per mettere insieme risorse, organizzare eventi e manifestazioni concordate, ragionando in una logica di centro commerciale intergrato naturale.

I risultati, oltre che visibili nella riqualificazione di vie, pavimentazioni e pedonalizzazioni del centro storico, possono essere valutati anche rispetto all'arricchimento della rete commerciale

locale. Il Comune della Spezia conta oggi rispetto a sette anni fa 264 esercizi in più, soprattutto esercizi di vicinato.

Commercio Comune della Spezia - Dati U.O attività produttive



Si osserva anche una naturale evoluzione dell'offerta commerciale cittadina, con la perdita numerica di esercizi di vendita per i prodotti della casa e personali e di alimentari non specializzati, forse più deboli di fronte alla concorrenza della grande distribuzione, e una crescita di altri settori come gli esercizi non specializzati (+18%) e il commercio ambulante "fuori dai negozi".

Commercio al dettaglio Comune della Spezia – Tipologia di vendita (dati CC.I.AA. I comuni in cifre")

	1999	2002	2003	2004	2005	Var. 99/2005
Commercio al dettaglio in esercizi non specializzati	111	118	118	131	131	18,0%
Commercio al dettaglio di alimentari, bevande e tabacco in esercizi specializzati	273	243	235	228	237	-13,2%
Commercio al dettaglio di prodotti farmaceutici, medicali, di cosmetici e di articoli di profumeria	74	70	71	67	70	-5,4%
Commercio al dettaglio di altri prodotti (esclusi quelli di seconda mano) in esercizi specializzati	708	755	745	717	712	0,6%
Commercio al dettaglio di articoli di seconda mano	8	9	7	11	14	75,0%
Commercio al dettaglio al di fuori dei negozi	271	326	335	348	363	33,9%
Riparazione di beni di consumo personali e per la casa	92	78	71	68	70	-23,9%
Commercio al dettaglio senza alcuna specifica	11	10	10	9	10	-9,1%
Totale Commercio al dettaglio	1.548	1.609	1.592	1.579	1.607	3,8%

## GRANDI INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il potenziamento dei collegamenti infrastrutturali, l'integrazione economica e sociale con i territori limitrofi rappresentano i due grandi obiettivi che il Piano Strategico si è dato fin dalla sua prima fase. Concretamente i mezzi per arrivare a questi ambiziosi progetti sono traducibili nell'opera di realizzazione e riqualificazione del corridoio plurimodale Tirreno Brennero, asse strategico dei lavori della commissione grandi infrastrutture..

L'obiettivo perseguito con il piano e avviato con progetti ed interventi sulla rete infrastrutturale è quello di favorire l'inserimento della Spezia nello scenario di sviluppo infrastrutturale e del sistema dei trasporti nazionale ed europeo, sfruttando la sua posizione di crocevia e di nodo strategico tra Mediterraneo ed Europa, e sviluppando al contempo il suo sistema di relazioni.

Per raggiungere l'obiettivo è stato prima di tutto necessario lavorare per la realizzazione delle grandi opere di collegamento in grado di connettere la città alle principali direttrici di traffico europeo che nei prossimi anni vedranno concentrati nei corridoi della rete europea TEN ad alta velocità traffici e scambi. In particolare il Corridoio V permetterà di collegare in tempi rapidi la Francia ai paesi dell'Est passando per il nord Italia e per il Brennero. Immettersi in questa direttrice significa migliorare le fluidità ed i tempi di percorrenza dei collegamenti e degli scambi con le aree commerciali di Parma, Verona, del Brennero e da lì verso i nuovi paesi dell'Est.

In questi anni qualche passo in avanti è stato fatto sulle due più importanti opere infrastrutturali: la [Pontremolese](#) e l'autostrada di collegamento Parma – Verona, sia sul fronte degli interventi, con la conclusione del raddoppio della linea ferroviaria almeno per la parte ligure, sia rispetto allo stato di avanzamento progettuale delle opere.

È stato approvato dal CIPE nel 2006 il progetto esecutivo della bretella di collegamento tra la A 15, [Autocamionale della Cisa](#) e la A22 Autobrennero, con una copertura finanziaria dell'intervento a carico delle società autostradali concessionarie dei tratti. Una volta concluso il lavoro di revisione delle concessioni autostradali sono quindi oggi pronte tutte le autorizzazioni per poter partire con l'intervento.

La [Pontremolese](#), dopo l'inaugurazione della nuova stazione di Aulla e il raddoppio del tracciato Santo Stefano- Magra e Chiesaccia (Terrarossa) tra il 2005 e il 2006, vede ancora aperti i cantieri per la realizzazione degli interventi di raddoppio dei tratti mancanti. La finanziaria 2007 ha previsto uno stanziamento iniziale per avviare la progettazione esecutiva della galleria di valico.

In questi anni qualche piccolo passo in avanti è stato fatto. È comunque indubbio che il contributo che la città ha potuto dare concretamente per la realizzazione di queste opere è stato molto limitato, essendo materie di competenza statale.

Molto, invece, la città ha potuto fare, integrandosi e mettendo insieme i diversi attori istituzionali, per richiamare e confermare nel tempo l'importanza e la strategicità di queste opere. L'integrazione delle Spezia non dipende, infatti, solamente dalle reti materiali ma anche da tutte quelle reti di relazioni e il patrimonio di alleanze che in questi anni è stato costruito. Si pensi, solamente, al recente accordo siglato tra l'interporto di Parma, l'Autorità Portuale della Spezia, le Province della Spezia e di Parma per promuovere lo sviluppo dei rapporti tra porto e retroporto e un più rapido accesso delle merci verso il nord-est italiano e europeo. Ancora guardano in questa direzione gli accordi tra la più grande piattaforma logistica italiana il Consorzio Zai di Verona e la nostra società Spedia per uno scambio reciproco di vantaggi nei trasporti e nelle possibilità di accesso a nuovi mercati: dalla Spezia verso i paesi del Mediterraneo e da Verona verso i paesi dell'est.

Gli indicatori di questi anni ci dicono comunque che la dotazione infrastrutturale della città è cresciuta. Se nel 1999 l'Istituto Guglielmo Tagliacarne ci posizionava al 22° posto rispetto alle altre province italiane, con un indice superiore alla media (100) di 102,7, oggi siamo saliti in graduatoria. L'ultima rilevazione, che si riferisce all'anno 2004, vede la città in 17° posizione con un indice del 152,7.

Se invece nel calcolo dell'indice consideriamo anche le infrastrutture portuali, che ovviamente avvantaggiano le città che hanno sul loro territorio un porto, La Spezia si colloca all'8° posto della classifica italiana, e diventa la 3° provincia del nord-ovest.

Come mostra la tabella, che offre anche un confronto con altre realtà limitrofe, prevalgono tra le altre le dotazioni con una composizione economica, con un valore di 227,8 nel 2004 (212,5 nel 1991)

e un sesto posto nella graduatoria nazionale. Sono in particolare degne di menzione, oltre le strutture portuali che si avvalgono della felice posizione geografica, anche le strade (4° miglior dotazione del paese) e le ferrovie (terzo maggior valore del Nord-Ovest).

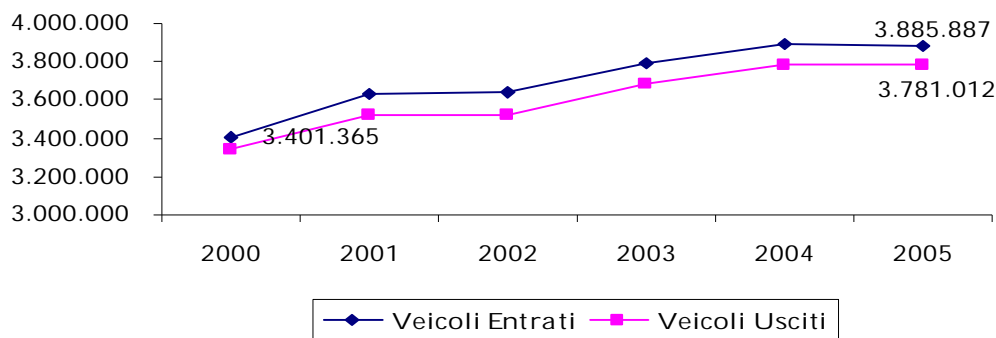
Fonte: Istituto Guglielmo Tagliacarne – Media Italia = 100  
Indice di dotazione infrastrutturali a confronto (Italia = 100)

	Stradale	Ferroviaria	Portuale	Aeroportuale
<b>La Spezia</b>	<b>211,2</b>	<b>183</b>	<b>703,9</b>	<b>63,9</b>
Savona	260,9	167	769,4	123,3
Genova	216,7	156,4	552,8	147,7
Imperia	221,7	94,8	647,4	21,9
Liguria	226,4	152,4	637,6	109,5
Massa-Carrara	149,5	116,2	335	84,8
Lucca	186,1	94,3	80	259,3
Livorno	96,6	162	101,3	107,6
Pisa	60,4	101,9	130,1	188,9
Grosseto	48,8	77,1	33,6	48,8
Toscana	100,6	128,5	128,8	100,4
Parma	149,8	124,5	13,7	69,3
Emilia-Romagna	121,8	127,1	122,2	79,3

Per valutare invece se in questi anni sia migliorata la capacità della città di attrarre merci e persone e quindi di attrarre flussi ed integrarsi con gli altri territori si è deciso di stimare i traffici passeggeri in entrata e in uscita nella città per tutte le tipologie di trasporto: mare, ferro, e strada.

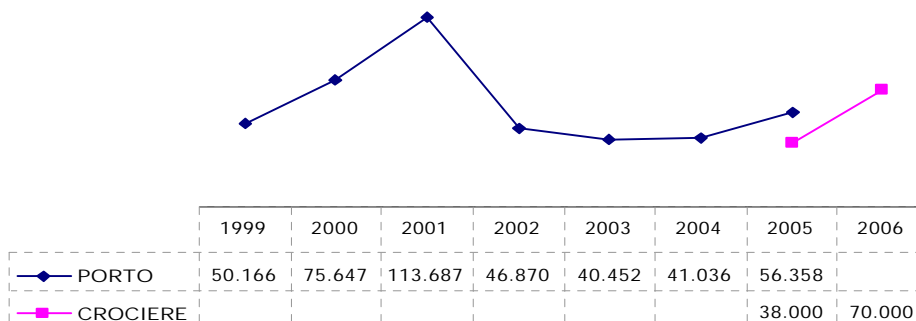
Dai dati della società autostradale Salt tra il 2002 e il 2005 si registra un aumento del 13,7% dei traffici di mezzi pesanti e leggeri in entrata e in uscita al casello di La Spezia. Stessa percentuale di aumento si registra considerando solo il dato in uscita e quindi più direttamente collegato al numero di persone dirette verso la nostra città. I traffici in entrata, invece, nel complesso sono aumentati del 13%, con un percentuale maggiore per i mezzi pesanti (+19%) collegati al business portuale. I mezzi leggeri invece segnano un più 308.118 veicoli (media dei cinque anni +11%)

Veicoli entrati e usciti all'autostrada di La Spezia

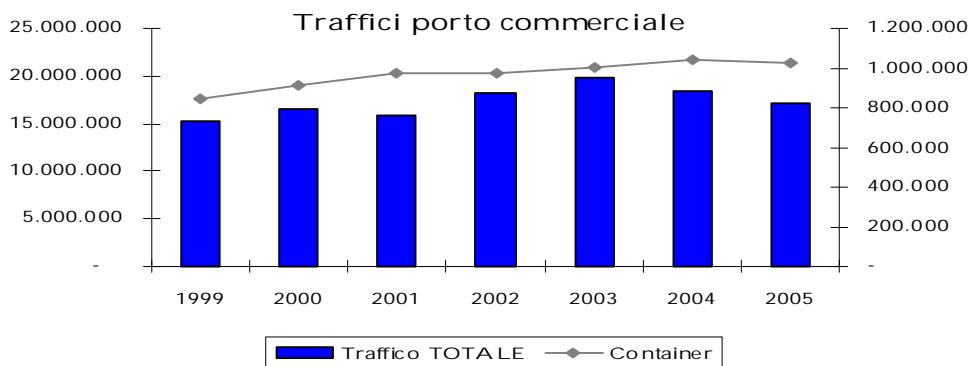


L'accesso alla città via mare vede una stabilità dei passeggeri che transitano dal porto della Spezia (circa 12%), a fronte di un aumento esponenziale degli sbarchi di croceristi nella città. Nel 2004, anno in cui sono state ospitate le prime navi da crociera, si contavano 38.000 turisti. Nel 2005 il dato è passato a 70.000. Da un'indagine in corso da parte del consorzio Cruise Facility, che si occupa della gestione e accoglienza delle navi, si stima che circa il 30% di questi passeggeri hanno scelto come destinazione finale proprio la nostra città.

### Traffici passeggeri via mare

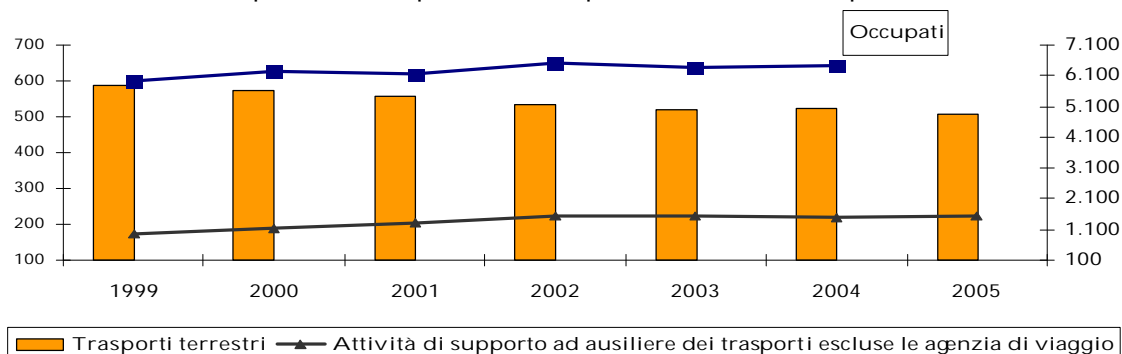


Altro indice di riferimento individuato per valutare il potenziale e i risultati in termini di integrazione e centralità della Spezia nei traffici mondiali è stato la quantità di merci in arrivo e in partenza dal porto commerciale. Dai dati portuali si parla di un incremento medio nel periodo considerato del 12% come traffico totale merci, con una punta di rilievo per la tipologia dei container su cui il nostro porto si è specializzato nel tempo. Raggiunta la soglia del milione di teus nel 2003, il traffico container registra un incremento complessivo dal 1999 ad oggi del 21%.



Il bisogno di trasporto, di connessione e di avvio di un business commerciale legato alla posizione strategica della città ha comunque in questi anni mostrato un forte crescita delle imprese del settore, in particolare sul fronte occupazionale. Prendendo in esame le imprese iscritte al registro della CC.I.AA alla voce "trasporti, comunicazione e magazzinaggio", si può stimare un'occupazione di circa 6.420 unità lavorative, circa il 7% del totale. Guardando al numero delle imprese invece si osserva un aumento delle attività di trasporto e ausiliarie ai trasporti e quindi in particolare le agenzie e la logistica. Non è positivo invece il trend per le imprese di trasporto vere e proprie siano esse terrestri che marittime.

### Imprese di trasporto - Occupati e numero di imprese



Nella seconda fase del Piano, la città ha però deciso di affrontare nella sua complessità anche il tema della mobilità, con lo scopo di migliorare, nel tempo, i collegamenti sul territorio e favorire la sostenibilità del sistema provinciale di trasporto. Sono stati avviati importati progetti con

l'obiettivo di migliorare la viabilità della città, aumentando l'estensione delle zone pedonali nel centro storico, trasferendo il traffico di attraversamento sulle radiali di traffico esterne e puntano al trasferimento di quote dal traffico privato verso quello pubblico. L'inaugurazione del primo lotto della **Variante Aurelia** all'inizio dell'anno, e la prevista apertura anche del II° tratto verso il Felettino entro il 2008, rappresentano la concretizzazione del disegno di una tangenziale cittadina, individuata come intervento nodale della strategia complessiva di miglioramento della viabilità cittadina.

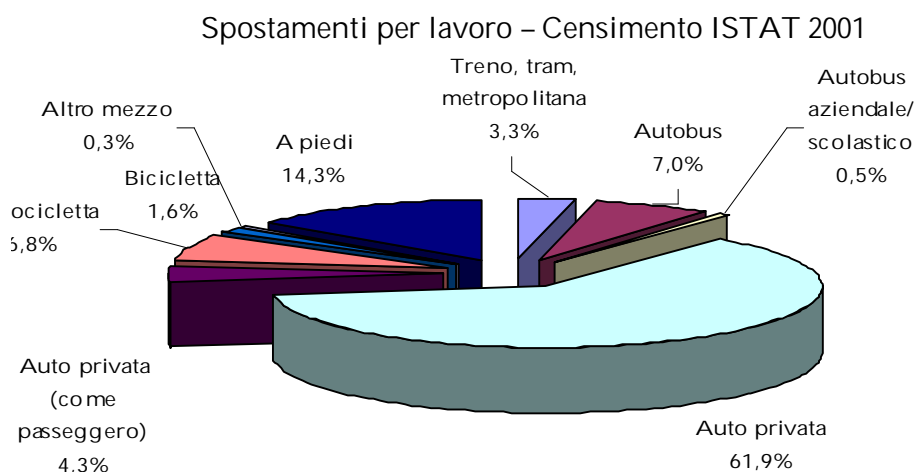
Il lavoro fatto all'interno della commissione ha portato alla costruzione di un vero e proprio **Piano strategico della mobilità**, come documento e scenario di riferimento delle scelte e delle politiche sul traffico urbano dei singoli comuni. Sono stati individuati strumenti e strategie di medio e lungo periodo in grado di rendere più sostenibile e efficiente la mobilità provinciale.

L'idea di base è stata quella di puntare prima di tutto sulla costruzione di una governance e pianificazione integrata del sistema della mobilità, il cui obiettivo specifico è quello di arrivare alla elaborazione di un **Piano della mobilità provinciale** integrato con i PUT (piani urbani del traffico) dei principali comuni.

È stato difficile trovare indicatori significativi, e soprattutto banche dati disponibili, utili a stimare e conoscere la domanda di mobilità, ovvero a valutare i bisogni e i cambiamenti nelle abitudini di mobilità dei cittadini. La realizzazione di un **Osservatorio sulla mobilità**, progetto scaturito dal Piano stesso, consentirà in qualche modo di superare questo limite oggi esistente rispetto alla reperibilità e affidabilità dei dati.

Meno complicato è stato invece il lavoro di valutazione dei risultati e di misurazione dei progressi registrati sul lato dell'offerta di mobilità: capire e indagare come le aziende di trasporto pubblico siano riuscite a rispondere e a migliorare nel tempo la qualità dei servizi erogati.

Dai dati del Censimento Istat 2001 è possibile scattare una fotografia sulla ripartizione modale degli spostamenti nella nostra provincia. La domanda di trasporto è per il 61,94% concentrata nell'auto privata, che distanzia fortemente il trasporto pubblico utilizzato solo nel 7% dei casi.

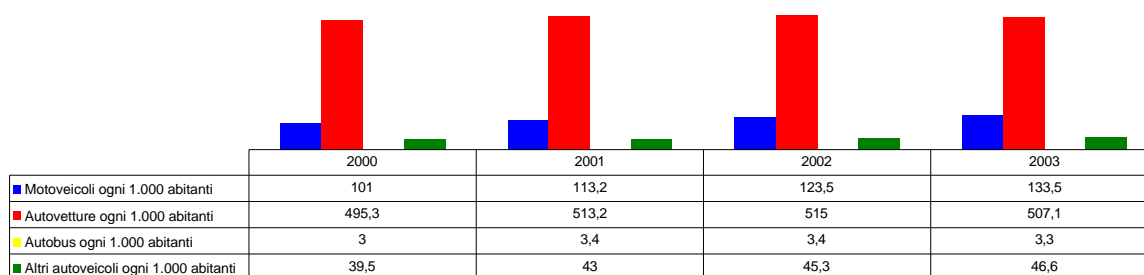


Risulta comunque al di sotto della media nazionale il tasso di motorizzazione della nostra provincia, che ci indica quante sono le autovetture circolanti per ogni 100 abitanti. Legambiente, che per la classifica annuale dell'Ecosistema Urbano rileva numerosi indicatori sulla qualità dell'ambiente, posiziona la Spezia tra le prime 10 città come minor tasso di motorizzazione. L'ultima rilevazione del 2002 ci posiziona addirittura al secondo posto. Mediamente in questi anni per ogni 100 abitanti si stima una presenza di 50 autovetture, un dato comunque migliore rispetto alle altre realtà italiane.

Il minor utilizzo dell'auto privata è comunque imputabile, oltre che alle singole abitudini e scelte del cittadino, anche alle politiche di gestione del traffico e della mobilità messe in atto dagli enti locali. Sono state importanti in questo senso le scelte fatte in tema di pedonalizzazione di alcune parti della città e le misure di disincentivazione di accesso e il transito ai mezzi privati in alcune parti centrali della città. Se nel 2000 si contavano 12,6 mq di aree pedonali nel 2003 lo stesso indicatore era salito a circa 20 mq.

Concentrando l'analisi sul comune capoluogo, dai dati Istat si rileva in questi anni un forte aumento nell'utilizzo dei motoveicoli: se nel 2000 se ne contavano 101 ogni 1.000 abitanti, oggi la stessa proporzione è salita a 133,5. Aumentano comunque tutte le diverse tipologie di trasporto, anche se l'incremento più piccolo si registra proprio nel numero di autovetture (+ 2,4%)

**Indicatori relativi alla consistenza del parco veicolare per tipologia -Comune SP**

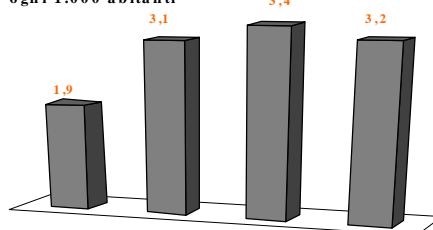


Migliora anche la sicurezza stradale. Gli incidenti denunciati sono calati sul territorio provinciale quasi del 11%, e nell'ambito urbano del Comune capoluogo del 6,5%.

E' stato predisposto dall'amministrazione comunale un piano per il miglioramento della sicurezza stradale. La Regione Liguria ha accordato, su questo progetto, un cofinanziamento di 372.000 Euro. Il progetto prevede interventi per il miglioramento della sicurezza dei 36 incroci più pericolosi della rete stradale urbana.

Ultimo dato interessante sempre riferito alla domanda di mobilità è quello relativo alla diffusione e maggiore conoscenza dei benefici dell'utilizzo del gas naturale e più in generale dei carburanti ecologici. Oltre alle azioni messe in campo dalle stesse amministrazioni, che hanno nel tempo sostituito i mezzi di trasporto utilizzati con autovetture a basso impatto ambientale, è stata anche la domanda di mobilità privata che è migliorata in questa direzione. Dagli indicatori di Ecosistema urbano è infatti possibile stimare la diffusione di questi mezzi. L'indicatore rilevato è quello della consistenza di autovetture con alimentazione a metano per capoluogo di provincia ogni 1.000 abitanti. Nel 2000 si contavano meno di 2 autovetture, nel 2003 l'utilizzo di mezzi ecologici è salito a 3,2 vetture. La tabella degli indicatori allegata mostra il trend di tutto il periodo.

**Autovetture con alimentazione a metano per capoluogo di provincia ogni 1.000 abitanti**



Oltre alle azioni e progetti che sono in corso proprio per migliorare i comportamenti e modificare la domanda di trasporto, è necessario lavorare anche per incrementare l'utilizzo di forme di trasporto alternative e in questo modo ridurre le problematiche del congestionamento e dell'inquinamento atmosferico conseguenti al traffico stradale.

I progetti del Piano strategico relativi alla mobilità, che per loro natura richiederanno almeno alcuni anni per poter produrre i primi effetti, vedono nella programmazione integrata e nello scambio delle informazioni gli elementi di base per poter agire e modificare i comportamenti individuali e la domanda di mobilità dei cittadini. Tra questi progetti si ricordano il [modello organizzativo per la pianificazione integrata](#) e partecipata del sistema della mobilità provinciale, la [rete dei mobility manager](#) e il supporto di [infrastrutture telematiche](#) che saranno in grado di monitorare e modificare i comportamenti e la domanda di mobilità sul territorio anche attraverso un sistema di offerta di mezzi e alternative di trasporto in linea con i bisogni degli mobility user.

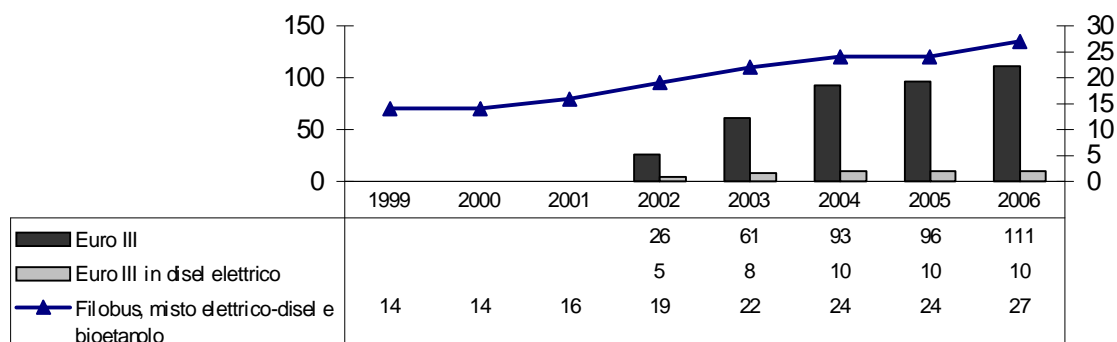
È quindi sull'offerta, sulla qualità del trasporto e sulle reali alternative al mezzo privato che si gioca la possibilità di costruire una nuova ripartizione modale più equilibrata e sostenibile.

Primo tra tutti il trasporto pubblico locale, con l'individuazione di servizi innovativi e flessibili.

Mentre in questi anni si è registrato un miglioramento rispetto alla dotazione e all'affidabilità dei mezzi di trasporto pubblico, soprattutto riguardo al loro minore impatto ambientale, dell'altro si è registrata un leggera diminuzione del numero di passeggeri trasportati.

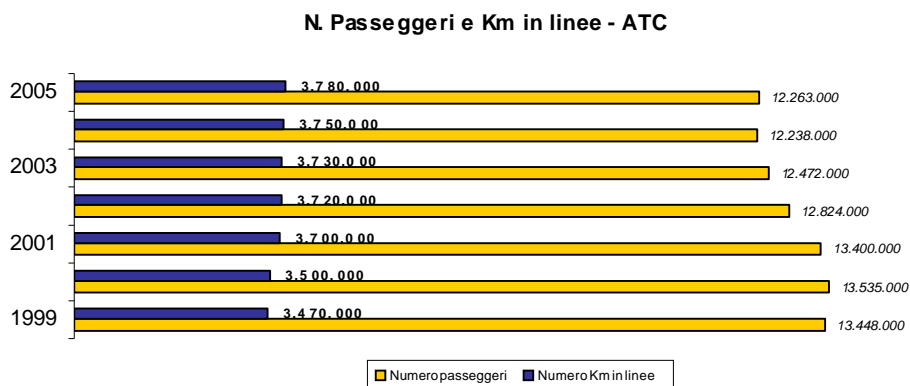
E' diminuita infatti l'età media dei veicoli utilizzati da ATC per il trasporto pubblico, passata da 8,5 anni nel 1999 a quella attuale di 7,8. E' stata lungimirante e ha prodotto buoni risultati anche l'attenzione che la società ha posto nella sostituzione di mezzi più inquinati con quelli a minor impatto ambientale. Gli autobus Euro III, quelli a più bassa emissione inquinante, che nel 2002 erano 26 sono più che triplicati nel giro di pochi anni passando agli attuali 111. Analogo discorso vale per gli Euro III a diesel elettrico, oggi raddoppiati rispetto ai 5 del 2002. L'attenzione per l'ambiente si è rafforzata in questi ultimi anni anche con la sperimentazione di nuove forme di energia alternativa. Siamo infatti la prima città italiana che oggi può contare 3 autobus a bioetanolo, oltre le sei auto pubbliche acquistate, che, grazie al progetto europeo [Best](#) a cui ATC ha partecipato, circolano nella nostra città. La Spezia è la prima città italiana a dotarsi di questi mezzi. Questi si vanno ad aggiungere ai 14 bus elettrici posseduti dall'azienda. Nel 2002 questa tipologia di mezzi a basso impatto ambientale rappresentava solamente il 33% del parco mezzi di ATC. Oggi essi rappresentano la quasi totalità avendo raggiunto una percentuale dell'87%.

**Numero veicoli a bassa emissione inquinante - ATC**



L'offerta, espressa in numero di Km in linee è aumentata in contro tendenza rispetto ad una leggera contrazione del numero dei passeggeri trasportati. Anche il dato di Italia Oggi che stima il numero di viaggi per abitante come indicatore dell'uso e della propensione del trasporto pubblico

registra questo decremento. Dal dato di 189 viaggi per abitante all'anno siamo passati a un ben più basso 131 del 2005.



È indubbio che per migliorare il sistema e l'utilizzo del trasporto pubblico è necessario agire a 360 gradi, per agevolare l'accesso al centro storico con mezzi pubblici e non con mezzi privati. Si tratta di lavorare sulla qualità del servizio, puntualità e frequenza delle corse, ma anche sulla rete dei parcheggi di interscambio collegati direttamente ed efficientemente al servizio di TPL.

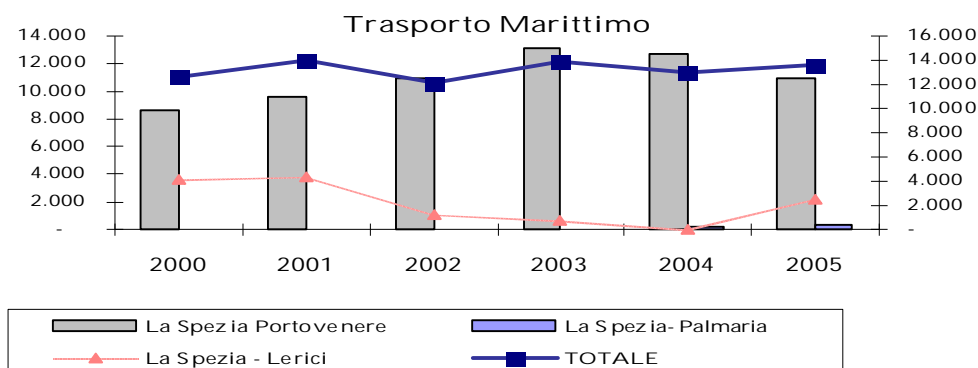
La situazione dei parcheggi in questi anni è stata infatti migliorata, con interventi di grande impatto che sono ancora in fase di realizzazione. Nell'area centrale l'offerta di sosta è di circa 10.500 posti auto. Sono stati creati nuovi posti auto a servizio del centro per un totale di circa 1.200 nuovi parcheggi distribuiti nei siti di Palaspezia, Piazza d'Armi, Via del Cappelletto e nel controviale Parma, messo a disposizione dalla Autorità Portuale.

È stato lasciato ampio spazio anche all'iniziativa privata, che in questi ultimi anni si è sviluppata realizzando oltre 600 nuovi parcheggi pertinenziali. Circa altrettanti sono in progetto nei siti di Piazza Chiodo e il previsto raddoppio di Via Costantini.

La costituzione di una società pubblica dedicata alla gestione della sosta Atc Mobilità e Parcheggi SpA, non solo ha consentito di migliorare la qualità del servizio, ma è stata anche incaricata della realizzazione di nuovi parcheggi in struttura. Sono stati avviati i lavori per la realizzazione del parcheggio della Stazione. Il parcheggio previsto nell'area della Pinetina è in fase avanzata di progettazione.

I lavori della commissione infrastrutture, che hanno prodotto molto materiale e idee, non si sono fermati solamente al miglioramento della mobilità stradale, ma hanno anche cercato soluzioni progettuali che fossero in grado di sviluppare forme alternative di trasporto.

Il [trasporto marittimo](#) che collega i comuni del Golfo ha registrato in questi anni un buon andamento. Sommando il numero dei passeggeri trasportati dal 2000 ad oggi, si registra un incremento del 7,8%. Come si vede chiaramente dal grafico, il numero di passeggeri nel periodo considerato è cresciuto, con un trend altalenante dovuto alla sospensione di alcuni servizi (quali La Spezia-Lerici) in certi periodi dell'anno. Ad aumentare è stata soprattutto la tratta La Spezia - Portovenere, che nello stesso arco temporale ha registrato un più 27%.



Il trasporto via mare viene ad oggi utilizzato soprattutto nel periodo estivo e quale modalità per raggiungere località balneari da parte di cittadini e turisti. È stato recentemente affidato un incarico ad ATC dalla Provincia per uno studio di fattibilità di potenziamento e estensione del trasporto marittimo nel Golfo, grazie anche ai fondi regionali che sono stati messi a disposizione per favorire lo sviluppo di tipologie di trasporto alternative.

Si è deciso di non stimare un indicatore sul trasporto ferroviario locale, perché ancora prematuro rispetto a interventi oggi alla sola fase di progettazione. La realizzazione di una [metropolitana di superficie](#) in grado di congiungere inizialmente il comune della Spezia con quelli della Val di Magra rappresenta l'intervento chiave per incentivare l'utilizzo della ferrovia anche nei trasporti interprovinciali.

## AMBIENTE

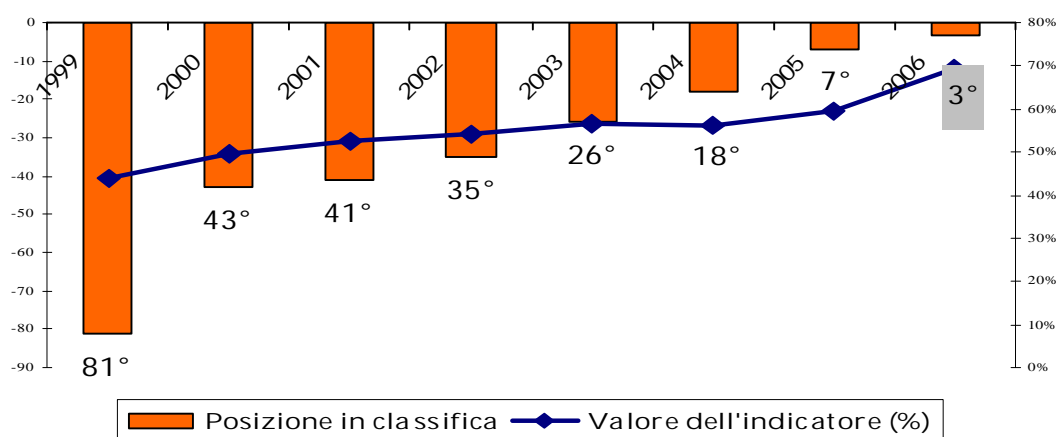
Uno dei quattro grandi obiettivi e priorità del Piano Strategico è quello della sostenibilità. La salvaguardia e la riproducibilità delle risorse naturali e territoriali costituiscono la base per il raggiungimento di tutti gli altri obiettivi primo tra tutti la competitività che la città ambisce a raggiungere all'interno dello scenario internazionale.

La commissione Ambiente ha quindi lavorato in questi anni per il risanamento, la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali del nostro territorio. Il tema dell'ambiente è stato la variabile imprescindibile alla base di qualsiasi altro progetto e ragionamento fatto all'interno della altre commissioni di lavoro sia per lo sviluppo economico, che infrastrutturale e sociale della città.

I risultati raggiunti in termini di qualità ambientale sono ben sintetizzati dall'indicatore di Ecosistema Urbano di Legambiente, che ha premiato la città, e indirettamente le cose che sono state fatte in questi anni, con una terza posizione nella classifica delle province italiane.

È stato uno dei migliori risultati registrati in questi anni. Se nel 1999 lo stesso rapporto considerava la qualità del nostro ambiente tra i peggiori in Italia (81°), di anno in anno è migliorato il piazzamento fino ad arrivare al miglior dato mai registrato del 2006.

Indice sintetico di Legambiente dell'ecosistema urbano

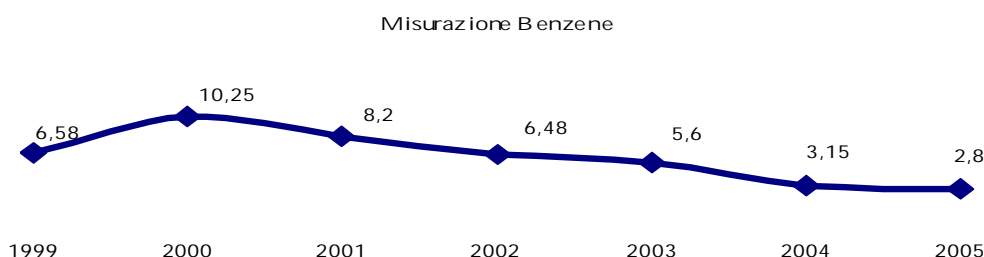


Questo indice in realtà è una media di indici diversi che prendono indicazioni da quello che riguarda l'inquinamento atmosferico, dalla rispondenza della rete di controllo dell'inquinamento atmosferico sulle normative nazionali, da alcuni valori che riguardano la gestione dei rifiuti, la quantità di verde pubblico rispetto agli abitanti, quindi tutta una serie di dati ambientalmente rilevanti che danno una classifica di ciascun dato e che, comparati secondo un criterio di Legambiente, vanno a comporre la percentuale complessiva espressa nel grafico.

L'indicatore è quindi una conferma importante per le politiche di rigenerazione ambientale che sono state messe in atto.

Buono è stato anche il piazzamento della città rispetto al rapporto ACI. La Spezia infatti si colloca al primo posto in Liguria e al ventunesimo in Italia per la qualità della mobilità. La classifica è stata effettuata sulla base dell'Iqm, l'indice di qualità della mobilità, calcolato per ogni città attraverso un insieme di indicatori statistici.

Come abbiamo già rilevato per gli indicatori di valutazione delle politiche di mobilità, sono migliorati i dati relativi all'inquinamento atmosferico, causato dal traffico veicolare urbano. Il valore del benzene nell'atmosfera si è infatti notevolmente ridotto dal 10,25 del 2000 al 2,8 del 2005. Possiamo quindi affermare che l'obiettivo di raggiungere il limite di legge si possa considerare conseguito.



I progetti scaturiti dal Piano Strategico, approfonditi soprattutto nella seconda fase dei lavori, pongono al centro del dibattito il tema della qualità dell'aria e della sostenibilità urbana. È stata in questa fase che ha cominciato a prendere corpo l'idea, o meglio quello che potremmo definire "il sogno", di consentire una ri-balneabilità del Golfo. Sono stati conclusi i primi lavori del piano di riqualificazione delle rete fognaria cittadina e avviate le procedure di allacciamento degli stabili obbligati. È stata affidata la progettazione della diga foranea a un architetto di fama mondiale per trasformarla in un luogo per la balneazione di fruizione collettiva. Nel contempo sono partite le richieste per la restituzione all'uso balneabile di porzioni entro diga, in particolare in alcuni tratti costieri del comune di Portovenere e del tratto interno della diga foranea, nel quale si ritiene di poter in prospettiva consentire la balneazione entro strutture delimitate, per motivi di sicurezza, e alimentate con la stessa acqua di mare, una volta che sia stata dichiarata definitivamente idonea. Con l'auto della Regione Liguria e dell'Autorità Portuale è ipotizzabile l'avvio di una prima esperienza a partire dalla prossima estate, con l'insediamento di strutture galleggianti dedicate. E' stata approvata anche la ristrutturazione di un immobile esistente sul capo della diga lato Portovenere per trasformarlo in bar e attracco per i natanti. Analogo progetto verrà realizzato sull'altro capo della diga.

I risultati raggiunti in termini di indicatori, a fronte di situazioni di stallo dovuti alla complessità e ai tempi richiesti da certe tipologie di interventi, dimostrano che qualcosa sta cominciando a muoversi, in particolare la superficie di golfo bonificata e le autorizzazioni integrate ambientali fatte a livello provinciale.

Dopo circa sette anni di iter burocratico è stato definitivamente approvato dalla Regione Liguria il [Piano Regolatore Portuale](#). Concluse tutte le fasi autorizzatorie da parte dei ministeri competenti e superati gli scogli di numerosi ricorsi amministrativi, sono stati avviati i primi interventi di bonifica dei fondali, che riguardano ad oggi una superficie di circa 25.600 mq presso il Molo Garibaldi.

Nella fase di implementazione del Piano strategico ancora in corso si è riconosciuta una centralità al tema delle energie rinnovabili e del risparmio energetico. L'occasione di avvio di un nuovo

percorso in questa direzione è rappresentata dalla predisposizione del [Piano Energetico provinciale](#) che dovrà affrontare in modo integrato e coordinato questo tema. I finanziamenti regionali e nazionali saranno poi fondamentali per dare un impulso decisivo all'attuazione al piano energetico e aumentare le fonti rinnovabili ma anche per modificare i comportamenti dei consumatori/utenti di energia.

I primi progetti avviati, collegati direttamente ai lavori della seconda fase del Piano, riguardano proprio le autorizzazioni integrate ambientali sia degli impianti esistenti che di quelli nuovi. Ad oggi risultano avviate 4 pratiche.

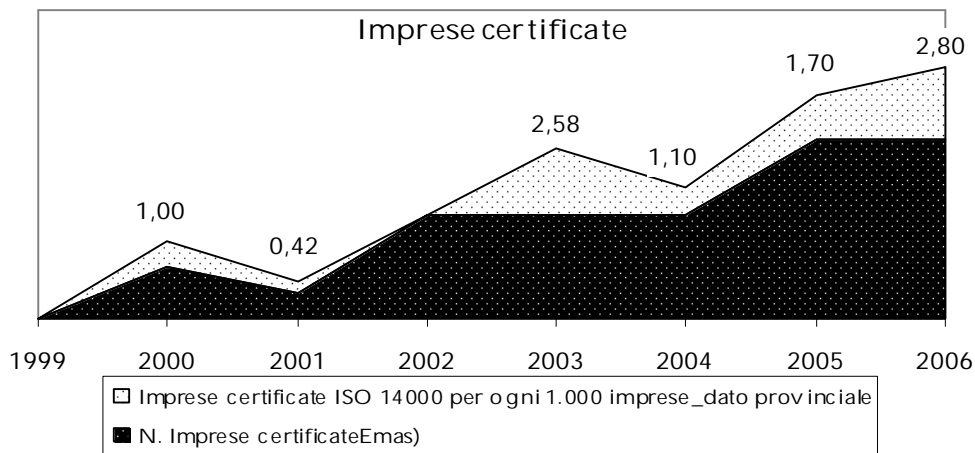
Sempre rispetto agli aspetti energetici sono stati fatti passi in avanti anche sull'installazione di pannelli solari, fotovoltaici e combustibili da fonti rinnovabili. I dati forniti dal Servizio Impianti Termici ed Edilizia del Comune della Spezia mostrano che sono già stati conclusi alcuni interventi. Le autorizzazioni rilasciate sono 4 per gli impianti solari termici e 2 per gli impianti fotovoltaici autorizzati.

Le facilitazioni e gli aiuti economici previsti dalla nuova legge finanziaria 2007 consentiranno di migliorare sensibilmente il ricorso a tali fonti energetiche alternative. Lo stesso Comune sarà protagonista su questo fronte anche per quanto riguarda i propri immobili.

In particolare risultano installati 180 mq di pannelli solari presso la Piscina 2 Giugno e n. 108 pannelli fotovoltaici per previsti 18 KWP/40.00 KKH. È stato installato un impianto di cogenerazione RPA-RSA al Mazzini per una potenza di 100 KWH: 180.000 WKH su base annua. Infine è stato realizzato un impianto solare termico nella struttura per servizi sociali di Porta Genova: 24mq di pannelli solari per il riscaldamento di acque sanitarie-metano equivalente a 3.000 mc.

Un progetto specifico del Piano ha previsto e individuato tutte le azioni utili per ridurre le emissioni in atmosfera delle industrie, visto che la componente produttiva rappresenta una parte rilevante degli apporti agli inquinanti atmosferici con problematiche complesse. Si è reso necessario prima di tutto trovare una condivisione di intenti e di obiettivi, in linea con il Piano Generale di Risanamento della Qualità dell'aria. Oltre ai progressi fatti per le autorizzazioni integrate ambientali, di cui abbiamo già parlato, è necessario anche lavorare per incentivare il sistema di certificazione ambientale delle imprese locali (Iso 14.000 ed Emas). In questi anni la certificazione Emas/Iso ha riguardato 29 soggetti, sia essi imprese private che enti pubblici. L'indicatore più generico di Legambiente ci consente invece di stimare il numero delle imprese certificate ISO 14.000 ogni 1.000 imprese sul territorio provinciale. Nel 2000 se ne contavano meno di 1 (0.22). Oggi il numero di imprese certificate è salito sorprendentemente: ogni 1.000 imprese 2,8 hanno ottenuto una certificazione ambientale.

È migliorato anche il posizionamento della nostra città rispetto allo stesso indicatore. Se solamente nel 1999 eravamo tra gli ultimi oggi siamo tra le prime 13 città.



Quello delle bonifiche è senza dubbio uno dei temi centrali della città. Continua l'impegno e l'attenzione per il piano delle bonifiche a terra e a mare sulle aree oramai note di Pitelli, del campo in ferro e dell'area ex-Ip. Qualche passo in avanti è stato fatto in questi anni anche rispetto alla rigenerazione di parti del territorio.

Sono in corso le attività di bonifica che riguardano i materiali inquinati dell'area Ex-Ip. A maggior garanzia della popolazione è stata anche attivata una collaborazione con l'Istituto Superiore di Sanità per la valutazione delle ricadute sanitarie dell'intervento di bonifica.

Sono oramai concluse anche le operazioni di caratterizzazione di tutte le aree pubbliche a terra, e nei prossimi mesi verrà predisposto anche per questa porzione del sito il progetto preliminare di bonifica. Sono in corso anche le fasi di caratterizzazione e bonifica dei siti privati, a cui per legge sono tenuti i responsabili dell'inquinamento (quali la "discarica di Pitelli", area della Centrale ENEL). Per quanto riguarda i siti di discariche pubbliche di rifiuti solidi urbani, il Comune della Spezia ha da tempo completato il risanamento della discarica di Vallegrande e avviato le procedure, sostitutive del proprietario privato inadempiente, per la bonifica del sito di Monte Montada.

Infine si dà notizia che nel sito di interesse nazionale di Pitelli sono state svincolate nel periodo di riferimento 2000-2006 n° 13 aree. Nello stesso periodo le aree bonificate in seguito a provvedimenti dell'amministrazione comunale, quindi non soggette a competenza del Ministero dell'Ambiente, sono lo stesso una decina.

## FORMAZIONE, UNIVERSITÀ E MERCATO DEL LAVORO

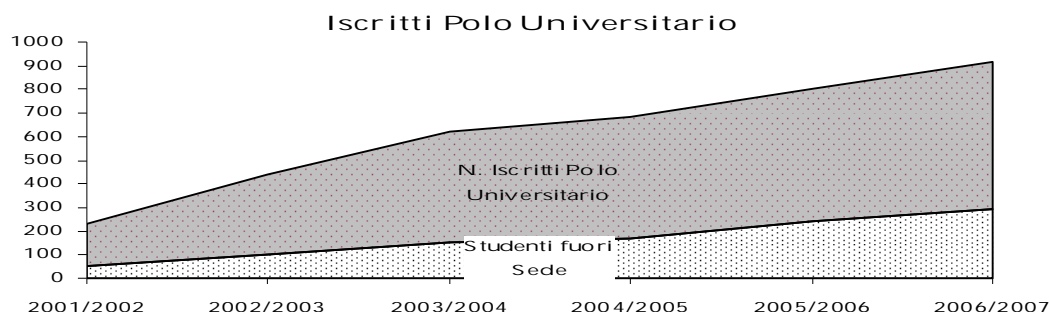
Nella seconda fase del Piano strategico si è deciso di rafforzare e integrare in un unico blocco i temi relativi alla formazione, sia professionale che universitaria, all'occupazione e alla valorizzazione delle risorse locali. Integrazione è stata la parola chiave dei lavori della Commissione, fondamentale per costruire un collegamento tra mondo produttivo, e quindi la reale offerta di lavoro, e il sistema formativo locale, con una spiccata attenzione alle specificità e agli skill presenti sul territorio. Obiettivo del Piano è quello infatti di attivare una forte collaborazione fra i settori produttivi, il sistema della formazione e l'Università.

Uno dei primi e grandi risultati del Piano è stata senza dubbio la creazione del [polo universitario](#). La nostra Università in questi anni ha iniziato ad affermarsi come polo prestigioso nei settori della nautica e della tecnologie legate al mare e ha tutti i numeri per poter diventare un [Politecnico delle scienze e delle tecnologie marine](#). Si sono aggiunti nel tempo nuovi corsi e specializzazioni. Oltre ai corsi triennali in ingegneria nautica, ingegneria meccanica e informatica applicata, sono nati i corsi di laurea specialistica in ingegneria nautica e design navale e nautico e i master in manager dell'innovazione e logistica dei trasporti.

Attualmente gli iscritti sono 624, un dato che ha registrato un incremento costante negli anni, quantificabile, tra il 2001 e il 2006, in 446 studenti in più.

È interessante valutare, anche, il grado di spovincializzazione raggiunto oggi dalla nostra Università, per capire se e come sia stato raggiunto l'obiettivo di farne un polo di eccellenza e di attrazione per i giovani. L'indicatore scelto riguarda la percentuale di iscritti all'Università che hanno provenienza extra provinciale: nel 2001 gli studenti fuori provincia erano il 28,7% (28 ogni cento iscritti), oggi la percentuale è raddoppiata a un 46,6%. All'incirca la metà degli studenti che frequentano l'università spezzina provengono da fuori città. Si tratta di studenti provenienti non solo da altre province ma anche da altri paesi europei ed extra europei (Francia, Germania, Spagna, Svezia ecc.). Si può affermare che i corsi attivati, la qualità della formazione e le opportunità di lavoro post laurea abbiano consentito di fare della nostra Università un punto di eccellenza nel settore della nautica e non solo, e quindi di raggiungere l'obiettivo che il Piano si era dato.

Dai dati forniti dal Polo universitario il 100% dei laureati trovano un'occupazione. Si tratterebbe, in questo caso, di indagare meglio se il posto di lavoro ricoperto è corrispondente alle competenze acquisite durante il percorso di studi. Le informazioni ad oggi disponibili non ci consentono di fare questa valutazione di tipo qualitativo. Sono comunque numerosi gli studenti che tramite stage e tirocini lavorano durante il percorso universitario, grazie agli accordi siglati fra Università e imprese del territorio.



Con i lavori di implementazione del Piano, a fronte dei buoni risultati fino ad oggi raggiunti, sono stati discussi nuovi progetti volti a favorire un ulteriore sviluppo delle attività del Polo universitario, soprattutto per aumentare la sua specializzazione e il contributo che lo stesso potrà dare nel campo della ricerca applicata al previsto [distretto delle tecnologie marine](#). L'obiettivo futuro è quindi quello di implementare i corsi nella direzione di un [Politecnico delle scienze e delle tecnologie marittime](#) e rafforzare sempre più il legame con la altre realtà del territorio, a partire dalla Marina Militare, dalle industrie del settore e dagli altri enti di ricerca per compiere un vero e proprio salto di qualità nel campo della ricerca. Ultima questione da risolvere con la città e in linea con le decisioni che saranno prese rispetto al riassetto e agli spazi della Marina Militare, riguarda la scelta di una [nuova sede](#) nel cuore della città. Sono state avanzate dai partecipanti ai lavori diverse soluzioni e alternative che saranno valutate anche rispetto alla loro fattibilità giuridica ed economica.

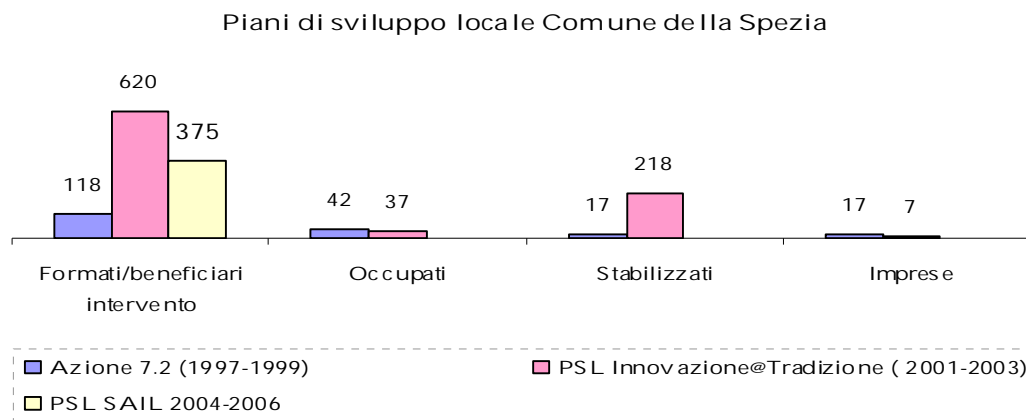
L'integrazione è stata il tema di fondo per tutte le scelte fatte in campo formativo dalla scuola, alla formazione professionale, al mercato del lavoro. Sono stati molti i progetti avviati nell'ambito dell'informazione, dell'orientamento e della sperimentazione, volta anche a tutelare le fasce deboli del mercato del lavoro e migliorare il sistema della scuola e delle formazione più in generale.

Una rivoluzione nel modo di intendere e attuare la formazione sul territorio è stata introdotta dai [Piani di sviluppo locale e dai piani di settore](#). Si tratta di progetti volti a favorire lo sviluppo di una formazione professionale sempre più funzionale alle dinamiche evolutive del territorio e in grado di produrre qualifiche e professionalità direttamente assorbibili dal sistema economico locale.

Sono stati approvati e conclusi tra il 2000 e il 2001 ben 106 piani di formazione, di cui ne hanno usufruito complessivamente 1.217 persone. La buona riuscita di questi Piani è anche valorizzata dai buoni dati occupazioni che sono stati raggiunti, con un percentuale elevata di occupazione nel settore specifico per il quale le risorse sono state appositamente formate. Numericamente gli occupati sono stati 574, con percentuale di occupazione diretta nei rispettivi settori di formazione mediamente del 55%.

Anche il Comune della Spezia dal 1997 ad oggi si è fatto direttamente promotore di [piani di sviluppo locale](#), quali progetti formativi integrati e concertati con gli altri attori locali finalizzati allo sviluppo economico ed occupazionale. Il primo denominato Piano integrato per lo sviluppo e l'ambiente montano, marino e urbano finalizzato all'occupazione, la cultura e il turismo giovanile. Il secondo, dal titolo "Innovazione@tradizione", invece, ha inteso promuovere lo sviluppo delle potenzialità economiche e culturali del territorio attraverso la valorizzazione delle tipicità e la sua

integrazione con le tecnologie informatiche. Ultimo e in fase di chiusura è, invece, il Piano di Sviluppo SAIL, che ha puntato sui settori chiave dell'economia locale quali il mare, il commercio e l'innovazione. Il grafico ci aiuta a sintetizzare i risultati raggiunti da questi interventi promossi dall'Amministrazione Comunale e finanziati da fondi comunitari.



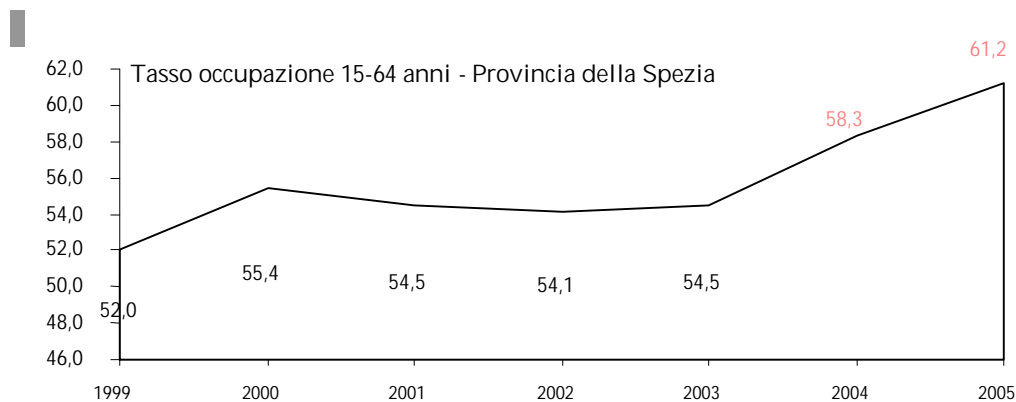
La formazione, requisito fondamentale per migliorare la dinamicità e occupabilità delle risorse locali, è solamente uno degli aspetti della complessa articolazione del mercato del lavoro.

Il Piano strategico ha prodotto un secondo grande risultato, frutto della concertazione e della collaborazione tra più soggetti. È nata infatti all'interno del Piano l'idea di dare vita a un [Patto per la qualità e lo sviluppo del lavoro](#) nella provincia della Spezia. I sottoscrittori del Patto, che sono diversamente impegnati e responsabili nella realizzazione di interventi mirati sul territorio, sono oggi 16.

Il Patto è un documento in cui vengono individuati gli obiettivi da raggiungere e indicati gli strumenti e i mezzi necessari per la loro realizzazione. Il lavoro di valutazione è stato in questo caso facilitato dalla presenza di obiettivi ben definiti, e in taluni casi anche quantificabili. È quindi possibile fare un primo bilancio sulle cose e sui miglioramenti fatti rispetto agli obiettivi prefissati. Sono articolati e molteplici gli obiettivi contenuti nel Patto. Alcuni di questi possono essere valutati rispetto alle azioni fino ad oggi intraprese. Si tratta spesso di progetti di medio-lungo periodo, che solamente tra tre-quattro anni saranno in grado di produrre i loro effetti e quindi potranno essere valutati compiutamente.

Primo obiettivo posto dal patto era quello di aumentare il tasso di occupazione a livello provinciale, che, rispetto ad altri indicatori, mette in evidenza le difficoltà del nostro territorio rispetto ad altre province del nord-ovest. Le statistiche Istat ci indicano che il tasso di occupazione, ha registrato, nonostante presenti ancora oggi valori non soddisfacenti, un andamento positivo crescente. I dati sono confrontabili dal 1999 al 2003. Gli ultimi due anni non sono confrontabili con la serie storica precedente, per la scelta da parte dell'Istituto nazionale di Statistica di adottare una diversa metodologia di indagine.

Il tasso di occupazione della classe di età 15-64 è cresciuto tra il 1999 e il 2003 di 2,5 punti percentuali, con un andamento un po' altalenante. Il confronto 2004 e 2005 rispetto allo stesso indicatore è positivo, arrivando a superare la soglia del 60%. Anche in questo caso, nonostante un trend che potremo definire di crescita, è ancora lunga la strada da percorrere per raggiungere pienamente l'obiettivo. Se nel 2005 la nostra provincia registrava un tasso di crescita del 61,2% erano ben 55 le province italiane che presentavano tassi più alti.



Il secondo obiettivo punta alla [valorizzazione e sviluppo delle imprese sul territorio](#). Ha ottenuto un buon successo anche il [progetto starter](#) di incentivazione alla creazione di nuove imprese, nato da una iniziativa delle Provincia della Spezia. Grazie a questo intervento sono state 90 le nuove iniziative imprenditoriali: un risultato decisamente positivo. Sono stati anche altri i progetti avviati a sostegno dell'attività di impresa con lo scopo di favorire il loro accesso a fonti di credito e di finanziamento agevolato.

Il terzo obiettivo era quello di [promuovere la stabilità del lavoro e aumentare la sicurezza sui luoghi di lavoro](#).

Sulla stabilizzazione è difficile trovare banche dati affidabili che siano in grado di dirci quanto sia stato fatto in questi anni. Dalla ricerca Censis condotta nel 2004 è comunque emersa la evidente tendenza della città a utilizzare forme di lavoro atipico e quindi il precario. Nel 2004 la classifica di Italia Oggi stimava a 14,44 i lavoratori parasubordinati di età superiore ai 29 anni ogni 100 occupati.

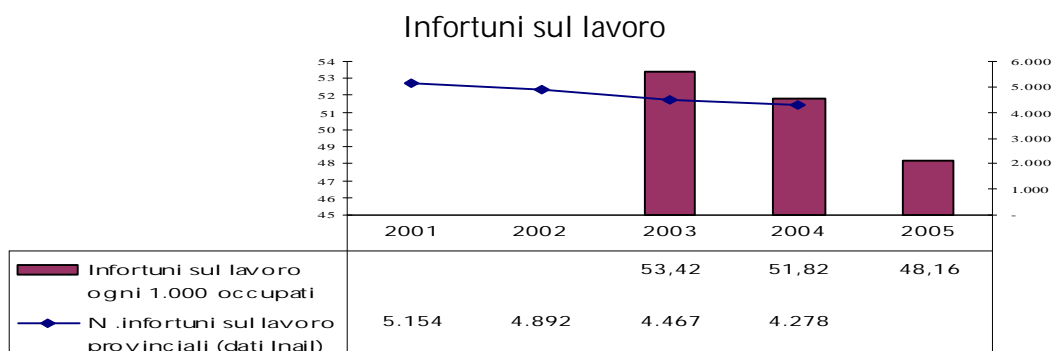
Il Patto per il lavoro ha individuato alcuni strumenti finalizzati ad incentivare le imprese e aiutare i lavoratori verso una stabilizzazione dei rapporti di lavoro. Guarda proprio in questa direzione il progetto avviato dalla provincia per la stabilizzazione di almeno 200 posti di lavoro con incentivi alle imprese per operare in tal senso. Il progetto, dai dati pervenuti dal Centro per l'impiego, ha superato le aspettative iniziali, visto che le persone stabilizzate sono state alla fine del 2005 ben 272.

Punto nodale per l'attivazione di politiche di miglioramento del mercato del lavoro locale è senza dubbio la [rete dei job center](#), quale soggetto intermediario tra domanda e offerta di lavoro. La nostra è stata una delle prime esperienze in Italia che è riuscita a mettere insieme il servizio pubblico dei centri per l'impiego con i job center privati più decentrati e diffusi in provincia. In solo due anni l'attività dei centri per l'impiego hanno portato a modificare sensibilmente il dato dell'incrocio tra domanda e offerta di lavoro. Il numero di avviamenti è aumentato. Se nel 2004 erano 25.967 gli avviamenti al lavoro fatti, nel 2005 gli stessi sono aumentati del 2,90%. Analogο discorso vale per il numero delle persone avviate al lavoro: 18.531 nel 2004 e 18.849 nel 2005. Si stima che siano circa 20.000 i contatti avviati dai centri per l'impiego con aziende e disoccupati. Un anno e mezzo fa solo una percentuale tra il 4 e il 5% dei cittadini in cerca di occupazione si rivolgeva ai centri per l'impiego. Oggi, con la rete, si è passati ad oltre il 20%. La rete attuale dei job center è composta da 8 sportelli.

Obiettivo delle rete è anche quello di avviare e agevolare l'ingresso dei [giovani](#) nel mercato del lavoro con esperienze lavorative nella aziende del territorio. Per questo sono stati avviati tirocini formativi, consulenze e informazioni su norme contrattuali e agevolazioni contributive. Tra il 2004

e il 2006 sono stati 355 i giovani che hanno partecipato a tirocini formativi e che hanno percepito un contributo. (questo obiettivo è trasversale anche alla commissione welfare).

Rispetto all'altro punto, la sicurezza sui luoghi di lavoro, è stato scelto come indicatore dei progressi e dei risultati raggiunti il dato relativo all'andamento degli infortuni sul lavoro. L'informazione, che ovviamente risente anche di fattori indipendenti alle azioni messe in atto dei sottoscrittori del patto, è comunque positivo. Il dato Inail, raccolto nell'Annuario statistico della Regione Liguria, registra un miglioramento nel numero di infortuni sul lavoro denunciati. Anche l'analisi annuale sulla qualità della vita condotta da Italia Oggi conferma il trend positivo sulla sicurezza dei posti di lavoro.



Infine, ma non per importanza, altro grande risultato del Piano è stata la costituzione, organizzazione e pieno funzionamento dell'[Osservatorio sul mercato del lavoro](#). Sono state pubblicate due importanti analisi. Una nel 2005 relativa agli esiti occupazionali dei corsi di formazione professionale del 2000 e del 2001. L'altra più recente è il primo rapporto, presentato nel 2006, sul "Lavoro in provincia della Spezia – Rapporto annuale 2005".

La partecipazione della Provincia nella seconda fase dei lavori del Piano strategico ha consentito di trattare più compiutamente anche il tema della [scuola](#), che rientra a pieno titolo nell'obiettivo di creare un sistema di formazione permanente lungo il corso della vita delle persone, e in stretto collegamento con le esigenze del territorio e delle opportunità di occupazione delle risorse locali. L'accezione del concetto di apprendimento è stata quindi sviluppata in senso ampio. Non riguarda infatti esclusivamente la preparazione al mondo del lavoro, ma attiene in via prioritaria alle conoscenze e attitudini e alla percezione di sé e del proprio ruolo nel mondo sociale. Quando si parla di questo tipo di formazione e apprendimento si pensa ai giovani e quindi alla scuola. Sono stati molti i progetti avviati in questo campo, dall'orientamento, a strumenti di tutela delle persone disabili, al supporto dell'autonomia e alla auto-valutazione degli istituti al fine di favorire il loro salto di qualità nei servizi offerti.

È stata portata avanti una [sperimentazione del biennio unitario nelle scuole secondarie](#) che ha coinvolto complessivamente 7 scuole su 12 (58%) e circa 21 insegnanti. Sono state avviate le fasi di introduzione e presentazione del progetto alle scuole con incontri seminari e con un convegno. Sono state invece 15, su 17, le scuole medie coinvolte nel [progetto di orientamento nelle scuole secondarie di primo grado](#). Si tratta di un intervento volto a favorire un più efficace orientamento nelle scelte scolastiche degli studenti. Ad oggi è possibile stimare il numero di alunni coinvolti (circa 1.348) ma non ancora il successo dell'intervento in termini di corretto indirizzo e orientamento delle scelte.

## WELFARE

Il concetto chiave posto a fondamento dei lavori della Commissione è stato prima di tutto quello dell'integrazione fra soggetti pubblici e tra questi e i privati, per garantire un migliore impiego delle risorse disponibili e aumentare l'efficacia dei risultati. È stata quindi avviata una riflessione sulle nuove forme di governance del sistema del welfare, una sistema in cui la partecipazione dei soggetti attivi in ambito sociale, dal no-profit al volontariato, all'associazionismo, al singolo cittadino, fosse il fondamento di una programmazione condivisa dei servizi e degli interventi per la collettività.

Si è deciso di puntare su pochi progetti di ampia portata finalizzati al miglioramento della programmazione, della partecipazione e dell'accreditamento del sistema di welfare locale.

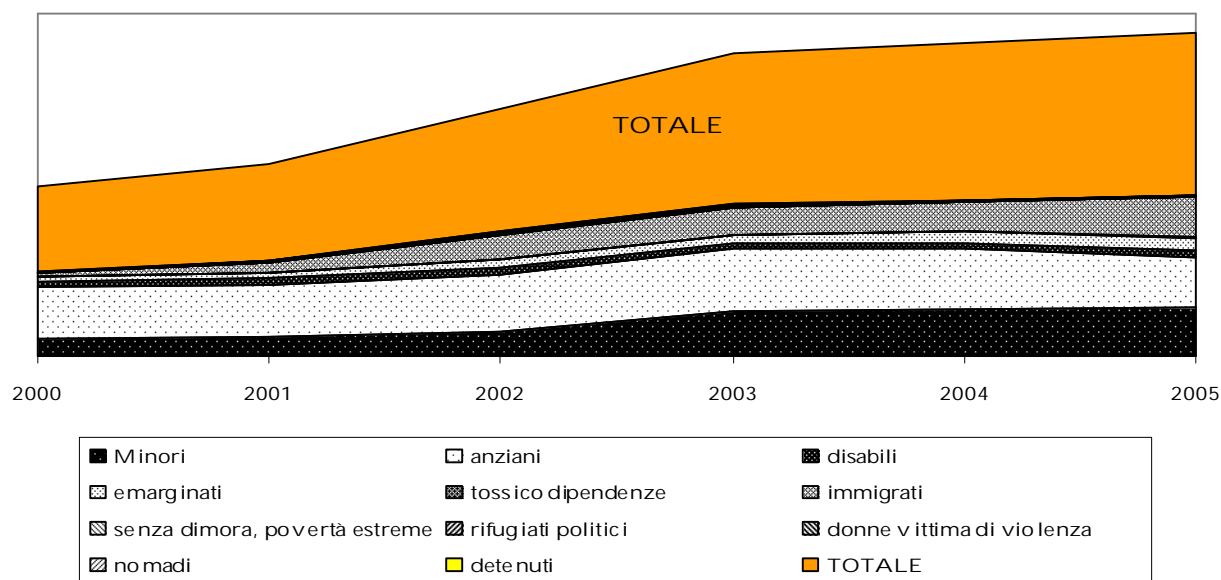
Nel lavoro di valutazione degli obiettivi è stato difficile trovare degli indicatori di tipo quantitativo che fossero in grado di descrivere e sintetizzare obiettivi così complessi e a volte non direttamente valutabili con il solo ausilio del dato numerico .

È stato quindi fatto uno sforzo concettuale per consentire almeno una rappresentazione parziale dei risultati raggiunti, in stretta relazione con i progetti avviati: il laboratorio della governance, gli interventi di sostegno alle fasce giovanili, e la valorizzazione dello sport come servizio alla persona.

Il progetto di fondo e di razionalizzazione di tutto il comparto dei servizi sociali è stato il [laboratorio sulla governance del welfare locale](#), finalizzato alla condivisione dei principi e delle regole di programmazione e di gestione delle politiche sociali fra soggetti pubblici e privati. È stata costante, numerosa e variegata la partecipazione a questi laboratori, come ci indicano anche gli indicatori. Dai 29 soggetti partecipanti del 2004 sono cresciuti a 43 gli attori coinvolti , pubblici e privati, che hanno lavorato per la stesura del protocollo di intesa come definizione del modello operativo di base per regolare la partecipazione alla programmazione sociale e socio sanitaria. Hanno partecipato alle attività del progetto-laboratorio i funzionari dei principali organismi istituzionali e interistituzionali ed esponenti delle organizzazioni sindacali, della cooperazione sociale, del terzo settore e del volontariato. L'indice di partecipazione continua, che valuta la presenza media dei partecipanti alle attività dei laboratori, è stato del 100% e lo stesso vale per l'indice della varietà della partecipazione. Sono stati infatti coinvolti tutti i soggetti direttamente impegnati nelle politiche di welfare. Oltre alla stesura del protocollo di intesa sono state diverse le proposte scaturite e realizzate da questo tavolo di partecipazione. Si ricordano la Conferenza dell'handicap e della salute mentale, il Programma di intervento a contrasto delle disuguaglianze e delle povertà, i seminari di lavoro con l'Azienda Sanitaria Locale per l'integrazione sociosanitaria e dei servizi sociali complessi e la costituzione della Consulta delle Comunità religiose della città.

È sicuramente in crescita in questi anni la domanda, e di conseguenza l'offerta, di assistenza sociale. Si parla addirittura di un incremento delle categorie e delle persone assistite di circa il 90%. Questi dati, che riguardano il Comune della Spezia e sono consultabili nell'annuario statistico comunale, ci danno un'idea delle dimensioni e dell'importanza che la funzione sociale riveste oggi tra i servizi erogati dal Comune.

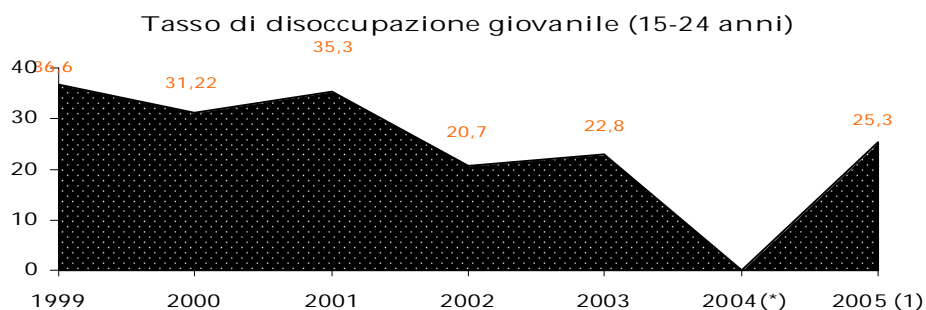
## Prestazioni di assistenza – Comune della Spezia



Grazie a una ricerca condotta dal Comune della Spezia nel 2004, è possibile anche stimare il livello di qualità dei alcuni servizi erogati. È stata infatti avviata una indagine di customer satisfaction sui servizi erogati, direttamente e indirettamente, dall'Ente di assistenza domiciliare a favore degli anziani. Scopo dell'iniziativa era di rilevare il grado di soddisfazione dei servizi. Il 94% delle persone intervistate hanno ritenuto buona la disponibilità delle operatrici e nel 85% ritengono sufficiente la qualità dei servizi erogati. Nelle tabelle allegate sono riportati altri indicatori di qualità raccolti dalle interviste fatte. Si rimanda invece per ulteriori approfondimenti al documento di sintesi della ricerca prodotto dal comune.

Un tema che è stato introdotto nella seconda fase del Piano strategico ma soprattutto al centro del dibattito dei lavori di implementazione ancora in corso è stato l'argomento **giovani**. È stato inserito nel documento finale di Piano una proposta operativa contenente diversi interventi rivolti alle fasce giovanili. È però con i lavori di implementazione che dovranno essere concretizzate e attivate specifiche iniziative per questa categoria. In particolare rispetto al loro inserimento nel mondo del lavoro, la loro integrazione con il mondo sociale e la creazione di nuovi luoghi di incontro e di socializzazione per i giovani.

È molto alto infatti nella nostra città il tasso di disoccupazione giovanile, ovvero le persone comprese tra i 15 e i 24 anni che cercano lavoro senza successo. La dinamica del valore nel periodo 1999-2003 mostra un leggero miglioramento, con risultati comunque non ancora soddisfacenti. Il dato 2005, invece, segue una diversa metodologia di rilevazione rispetto ai periodi precedenti, come abbiamo già avuto modo di sottolineare nelle considerazioni fatte per la commissione Università, formazione e mercato del lavoro.



(\*) il dato 2004 non è disponibile (1) diversa rilevazione delle forze di lavoro ISTAT

Preoccupa un po' anche il dato pubblicato annualmente per la redazione della classifica sulla qualità della vita di Italia Oggi, rispetto al "minori denunciati ogni 100 mila abitanti". Nel 1999 erano poco più di 44, oggi il dato, dopo due anni in cui erano registrati valori migliorativi, presenta un valore decisamente poco incoraggiante. Si parla di una media di minori denunciati ogni 100 abitanti addirittura di 82,27. Questo non va necessariamente letto come un fallimento delle politiche della città per le fasce giovanili. È senza dubbio una chiara indicazione che è necessario lavorare più direttamente e con il coinvolgimento delle stesse rappresentanze giovanili al problema.

I lavori di implementazione del Piano puntano oggi molto su questo tema, perché la sfida della città dei prossimi anni è quella di diventare più giovane, mettendo in gioco nuove risorse e creando nuove opportunità. Il futuro della città infatti sta nella sua capacità di essere giovane, cioè di liberare energie, mettere in gioco nuove risorse, essere più aperta per offrire nuove opportunità. È necessario per raggiungere questo obiettivo lavorare a stretto contatto con i giovani senza farsi interpreti troppo lontano dalle loro reali esigenze e bisogni.

Altro grande obiettivo sociale del Piano è stato quello di promuovere e diffondere lo sport come occasione per incrementare il benessere e la qualità della vita delle persone. In particolare lo **Sport** viene riconosciuto come un diritto delle persone anziane e dei disabili, quale opportunità di aggregazione, socializzazione e riabilitazione. All'interno del Piano strategico sono state individuate tutta una serie di iniziative collegate a questa visione di sport come servizio alla persona, per aumentare la sua diffusione e favorire, con l'ausilio di associazioni, centri sportivi e altro, l'accesso soprattutto alle categorie più deboli.

Lo stesso Comune della Spezia ha puntato molto in questi anni sullo sport, con la riqualificazione di impianti e strutture sportive, con l'abbattimento delle barriere architettoniche e con la realizzazione di nuovi spazi per la pratica sportiva. Complessivamente dal '97 oggi si parla di una spesa complessiva di più di 8 milioni di euro. A questi vanno aggiunti due importanti interventi che saranno avviati nel corso del 2007 relativi al campo da calcio Pagliari (circa 2 milioni di euro) e al centro sportivo del Levante (600.000 Euro). Mediamente il 7% della spesa pubblica è stata dirottata verso interventi legati al mondo dello sport.

È comunque cresciuta in questi anni la cultura e la percezione dello sport come stile di vita quotidiano e requisito del viver bene. Mediamente si contano 14,58 palestre ogni 100 mila abitanti, valore in media con quello di altre città italiane.

L'attenzione alle **persone disabili**, oltre che attraverso attività e servizi di tipo accessorio, deve prima di tutto essere costante durante il ciclo scolastico dell'alunno portatore di handicap. L'accordo di programma sull'integrazione dei diversamente abili si è posto come obiettivo l'integrazione scolastica degli alunni diversamente abili con servizi di assistenza per il raggiungimento di pari opportunità di successo scolastico. Complessivamente nell'anno scolastico 2005-2006 sono stati assistiti nel solo comune della Spezia 63 alunni. Dai dati forniti dal provveditorato agli studi della provincia si osserva che è stato più pregnante il ruolo dell'assistenza nella scuola materna e primaria, dove il rapporto alunni assistiti/insegnati di sostegno è migliore (1,8), e si assottiglia passando a livelli di istruzione superiori (rapporto 2, 3: c'è un insegnante di sostegno ogni 2,3 alunni).

## TURISMO E CULTURA

La nuova città pone le sue basi su un modello polifunzionale e multi servizio. E' stato quindi importante lavorare per dare spazio e far crescere settori nuovi, con elevate potenzialità ma spesso sacrificati per fare posto a una monocultura produttiva.

L'obiettivo del piano è stato quello di costruire un sistema integrato turistico-culturale, provinciale, con un forte aggancio all'immagine della "Città di mare Golfo dei Poeti", in cui fare della cultura una grande occasione di crescita economica, sociale e civile della comunità.

I buoni risultati registrati già con la prima fase del Piano, la legge di riforma del settore e la centralità della risorsa mare nelle scelte e della strategie della città sono stati gli elementi di traino per proseguire il cammino e definire meglio le prospettive di una città turistica.

La prima esigenza era quella di integrare e di mettere a sistema le potenzialità e le risorse del territorio per creare unità di intenti e politiche condivise di promozione di tutto il territorio provinciale. Nel 2006 queste intenzioni si sono concretizzate in un strumento operativo: il sistema turistico locale. E' stata costituita da 44 partner pubblici e privati la società Sistema Turistico Golfo dei Poeti, Val di Magra e Val di Vara. La partecipazione di un numero così elevato di soci dimostra quanto si sia diffusa su tutto il territorio questa coscienza collettiva che turismo alla Spezia significa mettere in rete risorse, non solo economiche, ma idee, progettualità e iniziative.

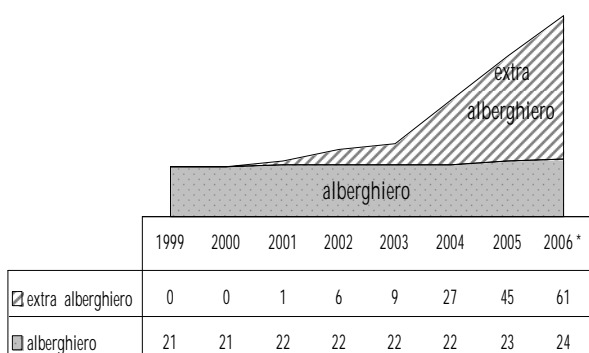
I risultati di una città "più turistica" non solo nelle intenzioni ma anche nei fatti sono confermati dagli indicatori di crescita sia del numero delle strutture di ospitalità alberghiera sia dall'andamento dei flussi turistici.

Si è deciso di valutare i due indicatori in modo separato rispetto all'andamento del solo Comune capoluogo e del dato complessivo della Provincia.

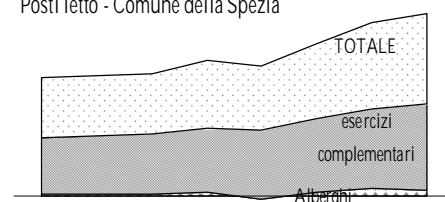
La scelta di circoscrivere l'analisi al solo Comune Capoluogo consente infatti di capire meglio e più direttamente se le azioni messe in campo in questi anni e i progetti avviati siano in qualche modo riusciti a produrre effetti almeno nel medio periodo. La vicinanza del Comune della Spezia al Parco naturale della Cinque Terre, se da un lato rappresenta una indiscutibile occasione di sviluppo per il turismo e il sistema dell'accoglienza locale, dall'altro non ci deve far dimenticare che l'obiettivo è quello di fare della città non più e non solo un luogo di passaggio, "di soggiorno", ma anche una vera e propria meta turistica. In particolare il prestigioso patrimonio culturale e la rete dei musei realizzata in questi anni hanno consentito alla città di cominciare a ritagliarsi una piccola "nicchia" nel mercato globalizzato delle destinazioni turistiche.

La capacità ricettiva del Comune della Spezia, che nel 1999 era di circa 21 strutture, è oggi più che raddoppiata passando agli 85 esercizi attuali. Il boom degli esercizi si è registrato soprattutto sulle strutture complementari (comunque non registrate prima del 2001), che complessivamente rappresentano il 71% delle attività turistiche del territorio. Si ricorda che lo stesso Comune della Spezia, in ottemperanza a questo già previsto dal Piano Strategico nella prima fase, ha partecipato e contribuito direttamente all'apertura di un [ostello a Biassa](#), che ha consentito il rilancio del borgo, oltre che l'occupazione di quattro giovani del posto.

Strutture ricettive - Comune della Spezia



Posti letto - Comune della Spezia



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
TOTALE	1.032	1.052	1.070	1.191	1.144	1.336	1.514	1.601
esercizi complementari	1.020	1.039	1.051	1.119	1.206	1.278	1.399	1.499
Alberghi	12	13	19	72	-62	58	115	102

\*2006 dato parziale

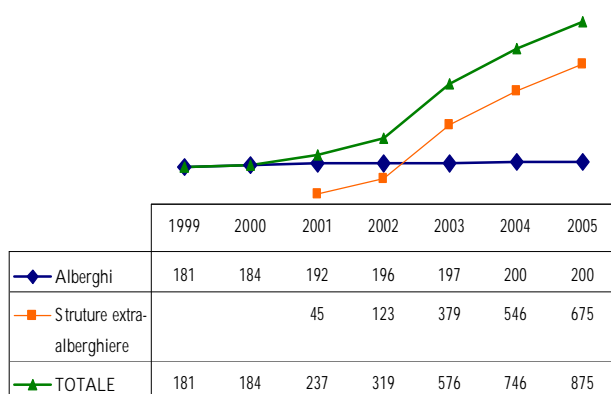
Proporzionalmente aumentano anche i posti letto disponibili (+55%). Nel 1999 se ne contavano circa 1.032 , oggi la disponibilità ricettiva è di 1.601 unità. Anche in questo caso sono state soprattutto le attività extra-alberghiere a registrare un incremento più sostenuto, che complessivamente possiamo quantificare in 479 posti letto in più dal 1999 ad oggi.

L'alberghiero, che ha visto proprio recentemente l'apertura del nuovo albergo del Poggio, nello stesso periodo ha aumentato la sua offerta di 90 unità. L'analisi di lungo periodo ci consentirà, comunque, di registrare anche per questo settore risultati importati, considerando che molti progetti previsti nel Piano, alcuni in corso di realizzazione, riguardano interventi di riqualificazione e realizzazione di nuove strutture ricettive (Albergo di Via Carducci, l'hotel Terminus, le strutture previste lungo la linea di costa da Porto Lotti, al molo Mirabello al borgo di Cadimare).

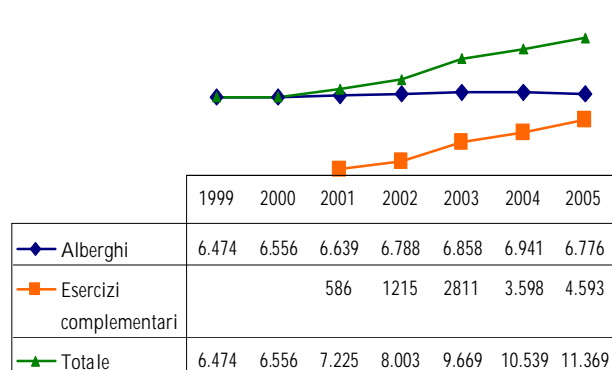
Ampliando l'oggetto della nostra indagine a tutto il territorio provinciale, si registra anche in questo caso un incremento delle strutture ricettive, che risultano più che raddoppiate rispetto a solo sei anni fa. Dai 181 esercizi del 1999 (dato che comprende solo il dato alberghi) oggi sono 875, dei quali circa il 23% alberghi e il restante 77% esercizi complementari. Analizzando le sottotipologie, si osserva un aumento esponenziale degli affittacamere e delle seconde case per ferie.

Per gli alberghi invece si registra un decremento delle strutture di più bassa qualità, quali gli alberghi ad una stella (-9,50% tra il 2001 e il 2005) e una crescita delle strutture intermedie. Gli alberghi a \*\* stelle crescono del 7,27%, quello a \*\*\* stelle del 6,36% e quelli a \*\*\*\* stelle del 6,95%. Non si registrano variazioni per la categoria più elevata delle cinque stelle.

Strutture ricettive – Provincia della Spezia



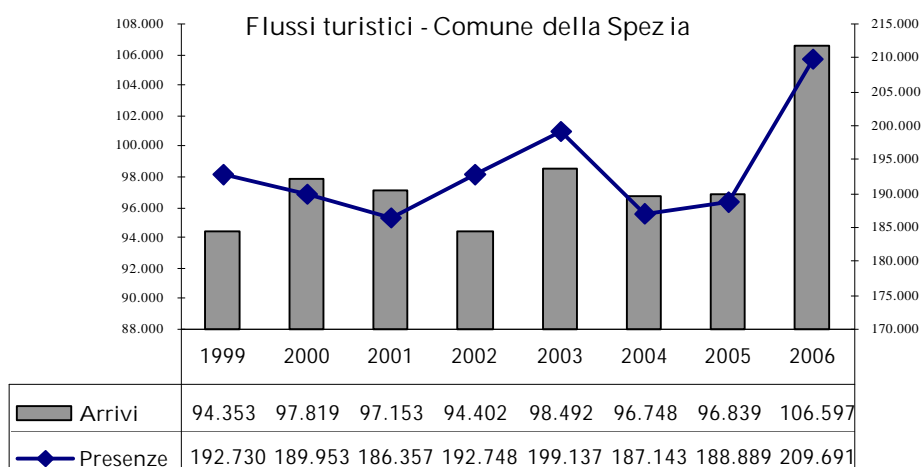
Posti letto – Provincia della Spezia



L'offerta complessiva provinciale di posti letto aumenta del 76%. Anche in questo caso non sono le strutture alberghiere (+5%) ma quelle extra-alberghiere che contribuiscono in modo quasi totale al risultato del periodo. Negli esercizi complementari nel 2001 erano disponibili 586 posti letto, esplosi nel 2005 addirittura a 4.593.

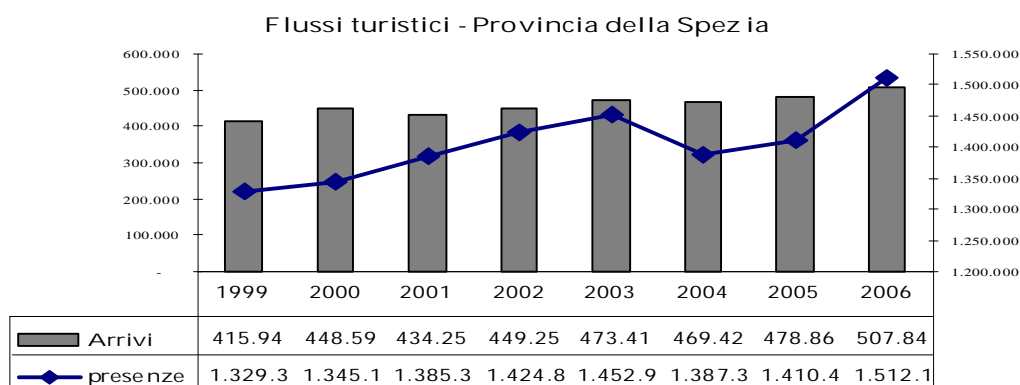
È doverosa anche l'analisi dei flussi turistici, sempre suddivisi per le due aree di indagine. I flussi infatti sono in grado di valutare se gli interventi avviati, le azioni di potenziamento dell'offerta turistica intraprese e gli investimenti attivati sul territorio siano stati utili per incrementare il numero di turisti e di visitatori.

I dati, trasmessi dal servizio di rilevazione della Provincia della Spezia, ci dicono che la città ha registrato ottimi risultati anche su questo fronte.



Il Comune della Spezia ha in questi anni migliorato la sua capacità attrattiva con un incremento del numero dei turisti. Gli arrivi complessivamente tra il 1999 e il 2005 sono aumentati del 13%, mentre le presenze hanno registrato un +8,8%. Come si evince anche dal grafico è stato soprattutto l'ultimo biennio a segnare un forte distacco rispetto agli anni precedenti. Tra il solo 2004/2005 gli arrivi aumentano del +10% e di un +11% le presenze.

Ottimi, anche, i risultati, nei sei anni considerati, registrati dalla provincia della Spezia, trainati dal successo inarrestabile delle Cinque Terre. I valori sono complessivamente superiori a quello relativi al singolo comune capoluogo (+22% arrivi, +13,7% presenze). Negli ultimi due anni è stato però il Comune della Spezia ha presentato valori più elevati rispetto a quelli dell'intero territorio provinciale. Gli arrivi e le presenze tra il 2004/2005 hanno registrato in media un +6%, contro un +10,5% del Comune della Spezia.



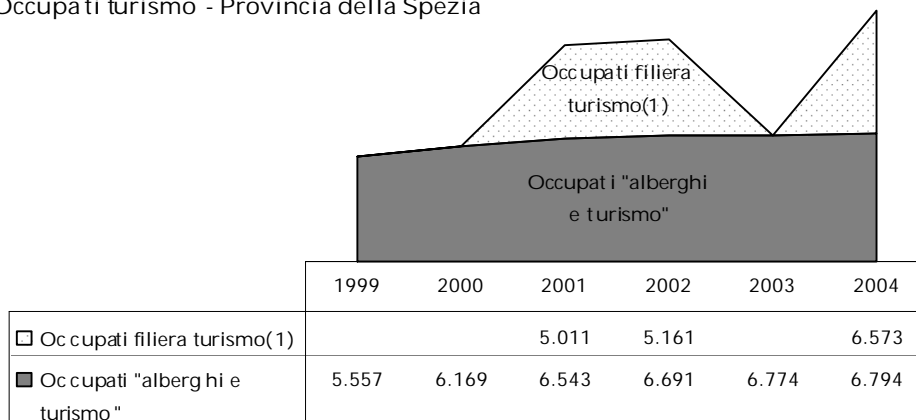
Gli indicatori di base scelti per capire e valutare i progressi fatti dal territorio in chiave turistica sono stati quindi l'offerta di strutture e la domanda dei turisti (la scelta della destinazione).

Lo sforzo di valutazione dei risultati del Piano ha voluto, però, andare oltre e capire se e come il turismo sia diventato un settore di rilievo per l'economia locale. Nel 1999 l'indagine dell'Istituto Tagliacarne sui dati Istat ci indicava in 5.557 gli occupati nelle imprese alberghi e ristoranti. Nel 2004 la stessa voce aumenta del 22%, con un occupazione di 6.794 unità.

Volendo dettagliare maggiormente l'analisi e, quindi, concentrando l'interesse solo sul numero degli occupati direttamente e indirettamente legati al turismo, ci viene in aiuto una importante ricerca affidata dall'EBTUR (Ente Bilaterale del turismo di La Spezia) nel 2002 e nel 2004, proprio per stimare l'indotto e gli impatti delle strutture turistiche in provincia della Spezia.

Gli occupati anche in questo caso aumentano, ma con una percentuale maggiore rispetto al precedente metodo di rilevazione. Nel 2001 erano 5.011 nel 2004 6.573. Complessivamente l'incremento del periodo è pari ad un 33%.

Occupati turismo - Provincia della Spezia



Molte sono state le iniziative che la stessa Amministrazione Comunale ha avviato in questi anni fatte di iniziative promozionali (29), partecipazione ad eventi promozionali (19), manifestazioni ed eventi culturali realizzati (36). È stata costata la partecipazione del Comune della Spezia, in sinergia con altri operatori, alle più importanti fiere del settore come la BIT, la Borsa Internazionale del turismo a Milano, la BTS, la Borsa del turismo scolastico a Genova, la Borsa internazionale di Chicago e di Berlino.

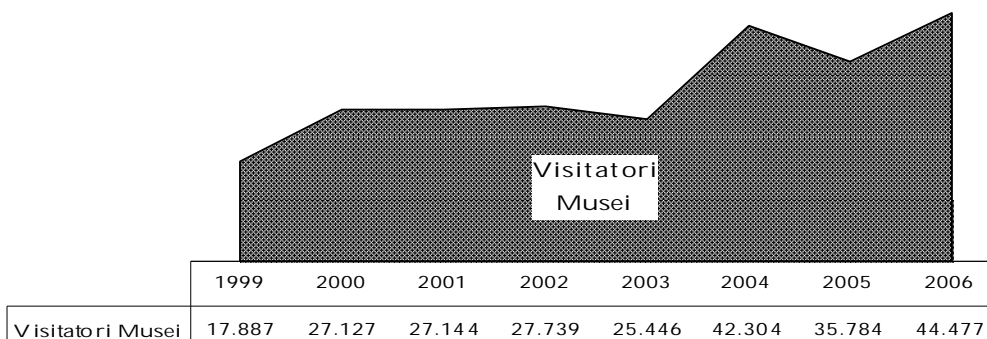
È stato prodotto numeroso materiale pubblicitario e informativo. Si ricordano per tutti la brochure turistico- culturale, tradotta in inglese, francese e tedesco, e "Guida alla Spezia", che nel 2005 si è trasformata in una guida turistica relativa a tutto il Golfo con informazioni congiunte dei tre comuni del Golfo La Spezia, Portovenere e Lerici. "il menu del Golfo dei poeti", il Cd-Rom Golfo dei Poeti, la cartina tascabile ad altro ancora.

Non sono mancati interventi mirati sulla stampa specializzata con speciali sul nostro territorio, come i quaderni di Dove edizione tedesca, Grandtour, Italiapiù, Gente Viaggi e altro ancora. Tra le 36 manifestazioni ed iniziative nate e riproposte in questi anni se ne ricordano solamente alcune: l'iniziativa "di piazza in piazza", "la cucina in piazza", "500 miglia", "alla scoperta degli antichi sapori",

Altra grande sfida lanciata dal Piano Strategico è stata quella della **cultura**. Per La Spezia si trattava di lavorare sulla costruzione di una vera e propria identità culturale, arricchita nel tempo dalle prestigiose collezioni costruite sulle donazioni di importanti collezionisti d'arte. Alla donazione Lia ne sono seguite altre importanti: la donazione dei coniugi Capellini, le donazioni Cozzani e Battolini, che sono il cuore del Centro di Arte Moderna e Contemporanea e poi il restauro del Castello San Giorgio, la riscoperta e la valorizzazione del Museo Navale e la nascita dei Musei Etnografico e Diocesano che hanno costruito un circuito museale completo e di grande valore. Si è lavorato quindi prima di tutto per creare le strutture in cui mettere a disposizione della città e promuovere fuori dalla stessa il prezioso patrimonio museale e culturale. La seconda fase del Piano invece è servita per trovare soluzioni di organizzazione e messa a sistema dell'offerta culturale costruita negli anni. L'obiettivo del Piano era quello di riorganizzare il sistema culturale provinciale per la razionalizzazione e la promozione integrata delle risorse culturali.

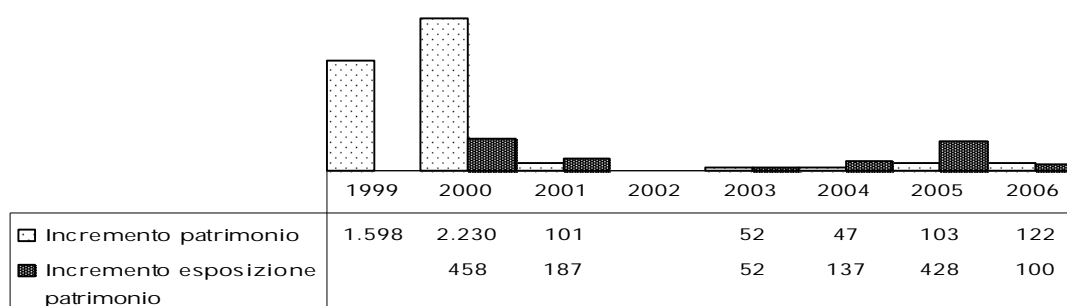
I risultati del lavoro fino ad oggi svolto sono visibili, oltre che dalla qualità delle opere e delle strutture museali presenti in città, anche dal numero dei visitatori dei musei, che sono quasi triplicati tra il 1999 (17.877 utenti) e il 2006 (44.477).

### Utenza strutture museali - Comune della Spezia



È aumentato di anno in anno anche il patrimonio dei nostri musei, grazie alle donazioni di cui abbiamo già parlato, che, nel tempo e secondo la disponibilità degli spazi, ha consentito, anche, un incremento del patrimonio espositivo.

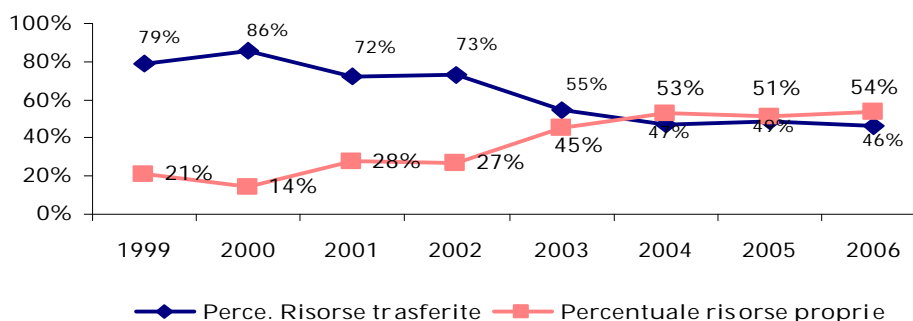
### Incremento patrimonio Musei - Comune della Spezia



Nonostante in questi anni si sia notevolmente ridotto il contributo pubblico alla cultura, che nel 1999 copriva addirittura il 79% dei costi, è aumentata in compensazione la capacità di auto finanziamento delle strutture museali. Il taglio dei trasferimenti statali e delle entrate dell'Ente comunale e i forti investimenti fatti nei primi anni in cui era necessario investire per la realizzazione e riqualificazione dei musei, sono stati alcuni dei motivi che hanno fatto ridotto la disponibilità di risorse pubbliche destinate alla cultura. La ricerca di nuove forme di organizzazione e gestione del patrimonio museale locale, quali appunto la [Fondazione di Partecipazione](#), sono risposte inevitabili per la ricerca di finanziamenti aggiunti alla cultura sia pubblici che privati.

Dall'altro lato, l'incremento del numero dei visitatori ha consentito di aumentare le entrate proprie dei musei locali e quindi di compensare parzialmente la riduzione delle risorse pubbliche.

### Le risorse per la cultura



Infine, tra gli indicatori di valutazione delle azioni messe in campo nel settore della cultura, si è deciso di rilevare anche le iniziative di promozione e comunicazione del patrimonio locale. Sono state numero le pubblicazioni prodotte alla Spezia con un'importanza culturale di rilievo e che

hanno avuto buoni risultati in termini di conoscenza all'esterno del patrimonio culturale locale e incremento dei visitatori. Complessivamente le iniziative che presentano tutte e tre le suddette caratteristiche sono state, tra il 1999 e il 2006, 51. Nasce nel 2005 il sito dedicato alla cultura [www.laspeziacultura.it](http://www.laspeziacultura.it), che viene potenziato nel 2006. Prima di questa esperienza, che ha messo a sistema l'offerta complessiva comunale, erano già stati attivati siti web sul Castello san Giorgio, il Museo del Sigillo, il museo Etnografico e il Camec.

## MARE E LINEA DI COSTA

Il rilancio di una forte identità della Spezia e di tutto il suo Golfo parte dalla centralità del [mare](#) come risorsa complessiva: identitaria, turistica, economica e sostenibile.

La piena valorizzazione dell'affaccio della città sul mare diventa non solo un'occasione per il miglioramento della qualità urbana e della qualità della vita dei cittadini, ma anche l'opportunità per la realizzazione di grandi progetti di trasformazione urbanistica a carattere turistico, ricettivo, culturale e produttivo.

È difficile oggi tentare un percorso di valutazione degli obiettivi raggiunti rispetto ai progetti e alle priorità emerse dai lavori della commissione mare e linea di costa. Si tratta, infatti, di azioni e interventi che saranno realizzati nel medio lungo periodo e la cui ricaduta sulla città potrà essere misurata solamente tra quattro- cinque anni.

Quello che oggi è possibile valutare sono i progressi e lo stato di avanzamento dei processi e delle procedure attivate, propedeutici alla realizzazione e attivazione degli investimenti stessi. Queste informazioni sono facilmente consultabili nelle schede di monitoraggio dei progetti allegate al documento, a cui si rimanda per una lettura più dettagliata dei risultati raggiunti.

Tra pochi mesi sarà possibile avere la proclamazione del progetto vincitore del concorso internazionale di idee per il nuovo [waterfront](#), che ha visto la partecipazione di 64 progettisti di fama mondiale.

Anche per il progetto di [Cadimare](#) sono stati fatti piccoli passi in avanti, che permettono oggi di ampliare il progetto iniziale sulla base di nuove opportunità che saranno colte nei prossimi mesi. Dopo la sentenza Tar che ha definitivamente rigettato i ricorsi presentati da alcuni partecipanti per l'annullamento della gara indetta per la riqualificazione del borgo di Cadimare, sono intervenuti nuovi elementi che in parte portano ad una revisione e ampliamento delle prospettive iniziali. La disponibilità della Marina Militare a valutare la cessione di aree adiacenti al borgo di Cadimare, la disponibilità di risorse nella Finanziaria 2007 per la bonifica del campo in ferro, l'intesa sottoscritta tra Provincia, Comune di La Spezia e di Portovenere ed Autorità Portuale per una progettazione integrata della linea di costa di ponente da Marola a Fezzano, rappresentano novità fondamentali per arrivare in breve tempo alla definizione del quadro progettuale complessivo destinato a cambiare in modo radicale l'assetto e le funzioni del borgo marinaro.

Sono stati diversi e importanti gli insediamenti privati lungo la linea di costa di questi ultimi anni. A partire dal 2000 si ricordano gli interventi nel settore della cantieristica navale e diportistica dei cantieri Baglietto, Perini e Ferretti.

Con l'avventura approvazione del Piano Regolatore Portuale e l'emanazione dei decreti ministeriali di autorizzazione degli interventi di bonifica potranno finalmente ripartire anche gli interventi privati previsti quali il Molo Mirabello, il porticciolo presso il Cantiere Ferretti, e l'ampliamento di Porto Lotti.

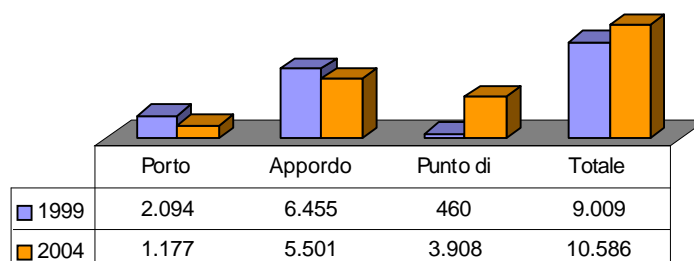
Due sono quindi gli obiettivi, che con la realizzazione di questi importanti interventi saranno raggiunti: il recupero del rapporto città-mare e la realizzazione di un sistema di approdi lungo la fascia costiera con strutture e servizi per la nautica da diporto e la ricettività.

L'ambizione di questi obiettivi e il loro raggiungimento nel lungo periodo non ci consentono quindi oggi di fare una valutazione sulla base di indicatori numerici, come abbiamo fatto per le altre commissioni.

Tra gli indicatori ad oggi misurabili, due in particolare dimostrano come sia cresciuto in questi anni il peso, l'offerta e la domanda del settore della nautica, che grazie ai progetti in corso diventerà uno dei settori traino dell'economia locale.

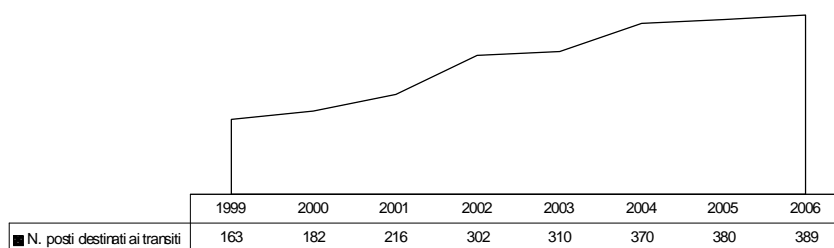
Dai dati della Capitaneria di porto è possibile approssimativamente stimare l'aumento dell'offerta dei porti e dei posti barca sul territorio. L'offerta complessiva provinciale è nel 2004 di 10.586 posti barca, il 18% in più rispetto a quella disponibile nel 1999.

**Posti barca - Provincia della Spezia**



E' aumentato anche il numero dei transiti nautici, secondo i dati forniti da Assonautica, misurati sulla quantità posti barca destinati ai transiti.

**Transiti nautici**



Altri importanti indicatori , sintetizzati nella tabelle allegate, sono già stati analizzati all'interno di altre commissioni di lavoro (n. passeggeri trasporti marittimi, numero navi da crociera e altri).

## LA PARTECIPAZIONE DEL PIANO

La partecipazione rappresenta uno degli elementi di base del Piano strategico della Spezia che in questo caso ha fatto scelte coraggiose e spesso divergenti rispetto ad altre esperienze di pianificazione strategica. Il Comune della Spezia, sia nella prima che nella seconda fase affiancato dalla Provincia della Spezia, ha fatto la precisa scelta di promuovere la più ampia partecipazione di tutti gli attori cittadini, sia quelli "tradizionalmente" organizzati (forze sociali, economiche, associazioni) e già interlocutori "accreditati", sia quelli che vengono definite "categorie sensibili", fino ai singoli cittadini non organizzati, attraverso l'attivazione di diverse modalità di partecipazione. L'idea di fondo è che perché il P.S. della città diventi autenticamente "il piano di

tutti i cittadini" è importante che anche coloro che si sentono meno esperti, o non hanno tempo per partecipare al lavoro della Commissioni, abbiano comunque la possibilità di dare direttamente il proprio contributo, attraverso forme di partecipazione differenziate e facilitate.

E' stata promossa quindi non solo una partecipazione interistituzionale, sia verticale che orizzontale (tra tutti i livelli di governo comunale, provinciale, economici e politici) ma anche un coinvolgimento esteso a tutto l'asse della pluralità degli interessi in gioco (economici, sociali, organizzati e non organizzati). È stata quindi proprio la partecipazione il fattore di successo del Piano Strategico della Spezia che ha visto lavorare congiuntamente intorno al Piano decine e decine di persone, rappresentati di enti e istituzioni, associazioni e liberi cittadini.

Sono state coinvolte e inviate di volta in volta ai lavori del Piano le principali personalità, istituzioni enti e organismi locali, per dare rappresentanza e voce al territorio. Molti di questi soggetti hanno poi sottoscritto nel dicembre 2004 il "patto per La Spezia 2012". Complessivamente sono state circa 300 le istituzioni che in modo costante o meno hanno aderito e partecipato al P.S.

Per favorire il processo di partecipazione e il coinvolgimento della cittadinanza, il Piano Strategico della Spezia ha puntato molto sulla comunicazione e sull'utilizzo delle moderne tecnologie di informazione, soprattutto nella prima fase dei lavori quando appariva maggiore il bisogno di sensibilizzare la "gente" all'utilità di avviare un Piano Strategico per il rilancio economico, sociale e culturale della città. L'Amministrazione ha cercato di accrescere la trasparenza del processo e di facilitare la diffusione delle informazioni, coinvolgendo contemporaneamente tutti i cittadini. Nella fase di start-up tutti i cittadini sono stati informati attraverso una lettera dell'iniziativa, invitandoli ad una partecipazione attiva nei diversi Forum di sviluppo. E' stato promosso, con questo scopo, anche un sito internet dedicato, con il duplice scopo di favorire da una parte la diffusione delle informazioni e della documentazione relativa al Piano e dall'altro di attivare un canale diretto tra cittadino e Amministrazione attraverso la Mail per discutere, sollevare e richiedere informazioni su precisi argomenti.

La partecipazione e l'informazione sono stati elementi centrali su cui l'Amministrazione ha sempre puntato molto per mantenere alta l'attenzione e l'opinione pubblica sui temi dibattuti in sede di Pianificazione Strategica e fare in modo che la progettualità emersa fosse davvero il frutto del lavoro di tutti i soggetti portatori di specifiche esigenze.

Nel novembre 2004 è stato attivato un servizio di Call Center con un numero verde dedicato al Piano con il compito di dare informazioni ai cittadini sui lavori del P.S. e di indagare contemporaneamente, attraverso interviste telefoniche a campione, cosa ne pensano i cittadini spezzini del Piano strategico, valutare il loro livello di informazione e monitorare le loro opinioni (si veda quanto detto rispetto alla Valutazione della partecipazione).

Ancora per avvicinare la città al Piano sono stati attivati altri strumenti quali ad esempio la postazione mobile del Piano che ha attraversato tutto la città e all'intero della quale era possibile conoscere i progetti del Piano e dialogare con il Sindaco della spezia. La presentazione dei lavori definitivi delle Commissioni prima di arrivare alla sottoscrizione del patto nel dicembre 2004, è avvenuta in un luogo centrale della città, all'interno di un tendone, dove tutti potevano accedere e partecipare.

Questi strumenti di comunicazione e ascolto hanno consentito di contattare complessivamente circa 4.500 cittadini.

Ma l'importanza della Partecipazione, non solo ha portato ad attivare strumenti innovativi a supporti del processo di P.S., ma ha voluto costruire nuovi istituti che andassero e si evolvessero oltre il Piano. Nella prima fase è stata prevista un specifica Commissione "Fare Quartieri" poi trasformata in un secondo momento nella Commissione "Governo partecipato".

È stato durante questi incontri che la cittadinanza è diventata protagonista nella progettazione e nella riqualificazione dei propri quartieri. Sono stati promossi incontri e riunioni

direttamente nei quartieri creando un dialogo costruttivo tra Amministrazione e residenti. Nei documenti del Piano sono stati promossi specifici progetti su ogni quartiere della città, dove grazie alla partecipazione attiva della popolazione sono state rilevate le problematiche e le difficoltà di ogni circoscrizione e sono state individuate le migliori soluzioni progettuali (i cosiddetti "Laboratori di quartieri" e le "opere simbolo") per la riqualificazione urbanistica e sociale del territorio, prevedendone tempistica e risorse. E sempre dai lavori di queste commissioni sono stati individuati tutta una serie di indicazioni importati per aumentare il senso di appartenenza e il coinvolgimento del cittadino, quali il potenziamento del ruolo del cittadino, la possibilità di capire e partecipare all'elaborazione del bilancio, la necessità di aumentare la trasparenza e la trasmissione delle informazioni amministrazione-cittadino e cittadino- amministrazione.

Guardando le schede di monitoraggio dei progetti allegate e relative alla Commissione governo partecipato sarà possibile analizzare più nel dettaglio i progressi fatti in questi anni..

L'Amministrazione comunale ha fatto della Partecipazione uno dei suoi elementi di forza, sempre cosciente dei rischi ad essa connessi (il principale dei quali è quello di una contrattazione continua), per governare i quali non si può prescindere dalla forza e dall'autorevolezza che le istituzioni devono sapersi conquistare sul campo. Partecipazione significa anche conflitto e gestione delle differenze insite nella pluralità degli interessi messi in campo. Il Piano Strategico della Spezia è riuscito a superare i limiti e i rischi di un coinvolgimento troppo spinto della cittadinanza nei processi decisionali, riportando a sintesi le diverse esigenze e fondando il progetto su una visione condivisa della città, che ha attivato solidarietà di interessi, di valori, situazioni di scambio e approfondimento, messa in comune di posizioni.