



**COMMISSIONE DI LAVORO
PORTO – LOGISTICA - INFRASTRUTTURE**

Attività Febbraio-Giugno 2001

Coordinatore: Antonio Carro

Giugno 2001

Hanno partecipato ai lavori:

- **Amministrazione Comunale della Spezia:** Giorgio Pagano (Sindaco), Andrea Orlando (Assessore), Emilio Erario (Dirigente Servizio), Pierluigi Fusoni (Direttore d'Area), Maria Elena Casentina
- **ANAS**
- **Associazione Industriali:** Marco Salerno
- **Autorità Portuale:** Giorgio Bucchioni (Presidente), Francesco Bellacosa
- **C.C.I.A.A.:** Fabrizio Batti, Alessandro Beverini
- **Capitaneria di Porto:** Emanuele De Rosa
- **C.I.S.L.:** Giorgio Pigoni
- **C.N.A.:** Vittorio Bragazzi
- **Confcooperative:** Giuliano Ghirlanda
- **Commissione Ambiente Piano Strategico della Spezia:** Pietro Lazagna (coordinatore), Lanfranco Biso (segretario)
- **Compagnia Lavoratori Portuali:** Paolo Mazzoni
- **Coordinamento Golfo – Città – Porto:** Luca Cerretti
- **Divisione CARGO FF.SS.:** Mauro Bonometti
- **DUVECO Coop:** Mario Grando
- **FF.SS. Firenze:** Massimo Sestini
- **Il Secolo XIX:** Margherita Ferrara
- **Italia Nostra:** Roberto Portunato, Luisa Rossi
- **La Spezia Terminal Container:** Leonardo Martini
- **Lega Ambiente:** Stefano Sarti
- **Lega Cooperative:** Mauro Perazzo
- **MARIPART - La Spezia:** Roberto Kralt
- **Medici Ambiente Cittadinanza Attiva:** Luciano Gasperi
- **Provincia della Spezia:** Giovanni Lupatelli, Franco Cefabla Giuseppe Ricciardi
- **Regione Liguria:** Enrico Pastrino
- **Residenti Colli:** Arnaldo Righetti , Caterina Borchia
- **SALT S.p.A.:** Mario Bruchi
- **SCAM:** Silvio Cerliani
- **SPEDIA:** Sgorbini
- **SVAR S.r.l.:** Sandro Amorfini (Presidente), Guido Paci (Amm.re delegato)
- **TARROS International S.p.A.:** Giorgio Musso (Presidente), Augusto Santini
- **UIL Trasporti- Settore Portuale:** Marco Furletti, Pier Giorgio Scarciglia
- **IV° Circoscrizione:** Fiorella Bertolini
- **V° Circoscrizione:** Franco Arbasetti (Presidente)

Supporto tecnico scientifico:

Coordinatore del Piano Strategico: Roberto Camagni

Segretario: Laura Niggi

Consulenti del Piano Strategico: Raffaella Florio, Massimiliano Curletto, Studio FOA

Premessa metodologica

Le Commissioni di lavoro, in totale sette suddivise per aree tematiche (si veda lo schema riportato di seguito), hanno costituito il principale strumento di partecipazione del Piano Strategico della Spezia. Con il coinvolgimento di attori pubblici e privati, istituzioni, associazioni e cittadini, le Commissioni hanno rappresentato il luogo in cui la città ha dibattuto, ha proposto e ha condiviso scenari, linee strategiche e azioni.

Le Commissioni, presiedute da un Coordinatore a sua volta coadiuvato da un Segretario di Commissione, hanno svolto riunioni periodiche nell'arco temporale di 5 mesi (febbraio-giugno). In alcuni casi hanno avviato gruppi di lavoro su questioni determinate (o particolarmente rilevanti da necessitare una trattazione più approfondita, o particolarmente specifiche da richiedere un momento più tecnico di riflessione).

Gli incontri hanno visto la presentazione e la discussione di documenti di lavoro relativamente agli assi strategici e alle ipotesi progettuali precedentemente individuati (durante la prima fase del processo di pianificazione strategica della città conclusasi nel giugno 2000).

I lavori delle Commissioni hanno prodotto una documentazione (riportata in allegato) aggiornata e integrata in ciascun elemento dell'analisi (a partire dalla diagnosi e le linee strategiche e ad arrivare alle singole ipotesi progettuali, con i punti di forza e di debolezza, la realizzabilità, ecc.), contenente le decisioni e le scelte concertate e condivise dai partecipanti ai lavori.

Le Commissioni di Lavoro del Piano Strategico della Spezia e gli argomenti trattati

COMMISSIONE	AREA TEMATICA/ASSI STRATEGICI
1- INDUSTRIA	1- Qualificazione e riconversione dell'apparato industriale
2- TURISMO	2- Quali turismi 3- Abitare con il mare e coabitare con il porto
3- PORTO-LOGISTICA-INFRASTRUTTURE	3- Abitare con il mare e coabitare con il porto 4- La logistica 9- L'integrazione economico-territoriale di area vasta e le infrastrutture esterne 10- La governance di area vasta su un'area triregionale
4- FORMAZIONE E CAPITALE UMANO	5- Rafforzare il sistema formativo
5- SOCIALE-WELFARE	6- Economia sociale e politiche per gli anziani per un nuovo welfare locale
6- FARE COMUNITÀ	7- Fare comunità: Progetto Quartieri e Partecipazione
7- AMBIENTE	8- Qualità ambientale, qualità urbana e sostenibilità dello sviluppo

Relazione di sintesi dell'attività

N. incontri:

Complessivamente, e nell'arco temporale che è andato dal 15 febbraio al 23 marzo, la Commissione ha svolto 4 incontri, tutti tenutisi nella sede del Polo universitario di La Spezia.

Gli incontri hanno trattato la seguente scaletta di contenuti:

- **1° Incontro (15 febbraio):** Asse Strategico 4 La Logistica (Scenario e linee strategiche)
- **2° Incontro (2 marzo):** Ipotesi progettuale Distretto Logistico
- **3° Incontro (2 aprile):** Asse strategico 3 Abitare con il mare coabitare con il Porto (Scenario e linee strategiche), Ipotesi progettuali: Piano d'Area primo bacino portuale, Distretto nautico produttivo integrato del Levante e Riorganizzazione della linea di costa. In tale occasione sono state presentate ma non discusse le seguenti Ipotesi progettuali: Molo Mirabello e Il nuovo servizio del trasporto marittimo. Tali argomenti sono stati oggetto di analisi più approfondita nella Commissione Turismo.
- **4° Incontro (23 maggio):** Assi strategici 9 e 10, Ipotesi progettuale TI-BRE

Attività incontri

In questa Commissione è emerso subito un limite del processo di pianificazione strategica (che vede la costruzione del consenso sulle politiche urbane fin dal momento della loro individuazione e definizione) nei casi in cui, come avvenuto per i temi qui trattati, questi si trovino già in fasi avanzate di progettazione o approvazione. Nonostante ciò, la Commissione è riuscita a evidenziare gli elementi positivi di tale strumento di pianificazione: ha innanzitutto portato a conoscenza dei partecipanti il significato, l'importanza e la volontà di avviare percorsi di condivisione, di concertazione, di partecipazione allargata alle scelte che avvengono sul territorio; in secondo luogo, ha cercato di rispettare le regole di una progettualità flessibile recependo, nei limiti del possibile, le istanze provenienti dai soggetti coinvolti, non in quanto espressione di interessi particolari, bensì di esigenze diffuse.

Fin dal primo incontro è stata accolta la richiesta da parte dei partecipanti alla Commissione di entrare immediatamente nel merito delle ipotesi progettuali avanzate, soffermandosi meno sulle questioni relative al metodo di lavoro e agli scenari degli assi strategici, su cui si è mostrata un'approvazione generale. In particolare è emersa l'esigenza di dedicare un'intera seconda sessione al tema della Logistica e del Distretto logistico.

Il tema è stato ampiamente dibattuto nella seconda riunione e la Commissione ha assunto alcune decisioni soprattutto in termini di definizione delle priorità di intervento:

- 1- completamento della dotazione infrastrutturale dell'area di S. Stefano di Magra quale area strategica del Distretto logistico.
- 2- studio di fattibilità del Distretto logistico (soggetto promotore SPEDIA). Lo studio di approfondimento riguarderà i seguenti punti:
 - l'analisi della domanda e dell'offerta di servizi logistici nella logica del distripark;
 - l'individuazione della dimensione ottima minima per la realizzazione di una piattaforma logistica, con la priorità strategica delle aree di S. Stefano;
 - la disponibilità delle aree e le loro modalità di utilizzo
 - la definizione delle linee guida per lo sviluppo del distretto, con particolare riferimento alle specializzazioni verso attività logistiche;
 - l'analisi degli effetti sull'indotto locale;
 - la definizione dello stato dell'arte e dei principali strumenti di pianificazione (Piano Generale dei Trasporti, PTC, PRT, PUC dei comuni coinvolti) e verifica della compatibilità ambientale;
 - la valutazione economica-finanziaria degli investimenti;

- l'individuazione delle possibili agevolazioni finanziarie e di nuove forme di finanziamento;
 - la definizione dell'ottimale strutturazione gestionale.
- 3- riorganizzazione e ricapitalizzazione della società SVAR
- 4- individuazione all'interno del Piano Generale dei Trasporti degli interventi infrastrutturali di interesse per l'area in questione

La Commissione ha infine sottolineato l'urgenza di risolvere alcuni nodi infrastrutturali strategici (in particolare raddoppio della "Pontremolese" e collegamento del terzo binario con S. Stefano), nonché l'importanza del ruolo della Scuola Nazionale dei Trasporti per la formazione di specifiche professionalità.

I risultati sono sintetizzati nella scheda di Ipotesi progettuale di seguito allegata (Il Distretto logistico) che, recependo quanto emerso in sede di incontro, è stata in parte modificata rispetto all'ipotesi iniziale.

Già durante l'incontro è comunque emerso un primo risultato significativo. Alcuni soggetti chiave di tale politica hanno assunto la responsabilità di portare a termine nei tempi e nei modi previsti gli impegni presi, mentre altri hanno condiviso le scelte e mostrato disponibilità a mobilitare le proprie risorse. Le FF.SS. e la Sezione Cargo FF.SS. rispetto alle opere di raddoppio della Pontremolese e del collegamento del terzo binario Porto-S.Stefano. L'Amministrazione comunale e l'Autorità portuale rispetto agli interventi previsti nei piani relativi (PUC, PRUSST, Intesa Autorità portuale/Amministrazione comunale/Amministrazione provinciale). In particolare il PUC prevede lo spostamento di attività retro-portuale di Fossamastra e Maralunga a S. Stefano e la disponibilità di aree che, seppure non richiamate esplicitamente come retro-portuali, sono individuate come aree industriali, necessitano quindi di una loro infrastrutturazione interna e potrebbero essere utilizzate per la logistica. La Marina Militare ha evidenziato la possibilità di cedere alcune aree di sua proprietà (vedi Valdilocchi e Ospedale militare). La Commissione Ambiente del Piano Strategico ha condiviso la scelta di Santo Stefano di Magra come luogo della logistica.

A due mesi dall'incontro, inoltre, si segnalano altri due risultati importanti: la società SVAR ha presentato (15 maggio) il "Programma di Sviluppo e di Riorganizzazione societaria" e la società SPEDIA sta approntando il bando di concorso per lo studio di fattibilità del Distretto logistico

Il terzo incontro della Commissione è stato dedicato ai temi relativi all'Asse strategico 3 Abitare con il mare coabitare con il porto. La Commissione si è qui avvalsa della competenza di un tecnico (arch. Paolo Galuzzi, Studio FOA, consulente del Comune di Spezia) per la presentazione del Piano d'Area del Primo Bacino portuale e del Piano d'Area degli ambiti territoriali del Levante.

E' emersa da parte degli attori della Commissione una condivisione di fondo sia sugli scenari che sulle ipotesi progettuali, pur nei limiti di una progettazione già avvenuta, con destinazioni d'uso già previste e un punto di partenza preciso, il Protocollo d'Intesa interenti (Comune, Provincia, Porto), nel quale sono condivise alcune ipotesi minime di sviluppo; si è quindi ritenuto utile non rimettere in discussione un consenso già avvenuto, quanto piuttosto partire da qui per discutere come sviluppare il porto compatibilmente con la sostenibilità ambientale e la vivibilità dei quartieri. L'Amministrazione comunale si è comunque impegnata a completare i piani d'area all'interno del PRUSST.

La Commissione Ambiente del Piano Strategico ha confermato l'importanza vitale riguardo agli interventi in queste aree, di realizzare scelte conciliabili con le esigenze dell'ambiente e, in particolare che lo sviluppo della costa avvenga in una interazione equilibrata tra residenza, attività container, attività diportistica, attività crocieristica, attività turistica e attività cantieristica.

Le FF.SS. hanno ribadito gli impegni, per una somma di circa 1.240 miliardi di lire, rispetto alla nuova stazione marittima, al collegamento e separazione dei traffici e al terzo binario tra Vezzano e

Migliarina. Gli operatori portuali, da parte loro, hanno sottolineato l'urgenza di fissare prospettive chiare di lungo periodo e tempi certi di intervento. La Capitaneria di Porto, a seguito della riunione, ha inviato alla Commissione un'osservazione scritta per esprimere una sostanziale condivisione delle linee programmatiche e sollecitare una maggiore attenzione al momento "navigatorio" (tratto marittimo), avvertendo la necessità di indicare chiaramente, nei vari piani regolatori e di sviluppo d'area, l'allocatione delle centrali di controllo nella nuova palazzina logistica della Capitaneria (Molo Italia); la Capitaneria ha poi dato piena disponibilità a collaborare nella pianificazione relativamente all'analisi di problematiche connesse ai tratti marittimi.

Ad ogni modo, rispetto alle ipotesi progettuali avanzate in questa sede, la Commissione rimane in attesa del Piano Regolatore del Porto e del PUC per un'analisi delle scelte e una definizione finale delle valutazioni e delle proposte.

Durante l'ultimo incontro della Commissione si sono affrontate le questioni relative all'Asse strategico 9 L'integrazione economico territoriale d'area vasta e le infrastrutture esterne e all'Asse strategico 10 La governance d'area vasta su un'area triregionale. Anche in questo caso la Commissione si è avvalsa del supporto di tecnici (arch. Laura Pogliani, consulente del Comune di Spezia e arch. Giovanni Lupatelli, consulente della Provincia di Spezia) per la presentazione dei temi e anche in questo caso è emersa una condivisione di fondo sugli scenari e l'ipotesi progettuale avanzata sul collegamento plurimodale Tirreno-Brennero (vedi scheda ipotesi progettuale allegata).

Da sottolineare che a questa Commissione ha partecipato attivamente la Provincia di Spezia con l'esposizione del proprio Piano di Sviluppo e, in particolare, dei punti relativi alla reindustrializzazione, alla portualità e logistica e alla riorganizzazione urbana dei rapporti tra il sistema del golfo e il sistema della Val di Magra.

La novità principale avvenuta nelle ultime settimane è che la società TIBRE ha commissionato alla società di ingegneria Rocksoil di Milano e alla Conte Advisor di Firenze uno studio di fattibilità tecnico ed economico-finanziario per il potenziamento del corridoio Ti-bre.

Argomenti dominanti

- Logistica e Distripark
- La Linea di costa
- Infrastrutture e Area Vasta

Eventuali articolazioni dei lavori

Con la conclusione degli incontri di commissione e la presentazione di questo documento di lavoro si fa il punto di dove si è arrivati fino ad oggi. Da adesso in avanti, in vista della consegna del documento finale di Commissione per il Piano Strategico della città, la Commissione dovrà lavorare ancora alla definizione finale delle scelte e a valutare che queste siano conciliabili con le scelte avvenute nelle altre Commissioni di Piano. La Commissione dovrà poi attendere alcuni momenti importanti per poter assumere posizioni definitive, come l'imminente uscita del Piano Regolatore del Porto e il PUC.

La Commissione quindi rimarrà aperta ad accogliere da qui alla fine dell'estate ulteriori contributi, osservazioni e riscontri provenienti dai soggetti coinvolti e dalle altre Commissioni e, qualora fosse richiesto, sarà disponibile a convocare riunioni o incontri su questioni specifiche su cui emerge l'esigenza di riflettere e proporre ancora.

Partecipazione dei principali attori

La partecipazione a tutti gli incontri è stata alta e costante. Sono stati presenti agli incontri tutti i soggetti rappresentativi della realtà spezzina del porto, della logistica e delle infrastrutture, a partire

dal Comune di Spezia, l'Autorità portuale e la Marina Militare, operatori specifici di settore (Tarros, Contship, Spedizionieri), le forze sindacali del porto, la società SVAR.

Molto importante è stata poi la partecipazione di soggetti con competenze strategiche, politiche e tecniche, sulle infrastrutture (Provincia di Spezia, FFSS e FFSS Cargo, SALT).

La presenza di una così vasta rete di attori ha creato l'occasione per la città di esprimere le esigenze locali in tema di competitività del territorio davanti ai principali interlocutori e referenti.

E' stata anche attiva e costante la presenza della Commissione Ambiente del Piano Strategico che, in generale, ha chiesto chiede una maggiore attenzione alle questioni della residenza delle popolazioni che vivono lungo la linea di costa e dell'industria del turismo.

Possibili connessioni con altre Commissioni

Commissione Turismo, con cui condivide ipotesi progettuali all'interno dell'Asse strategico Abitare con il mare coabitare con il Porto relative alle politiche sulla linea di costa.

Commissione Ambiente, con cui è necessario trovare una condivisione per prevedere gli interventi nel pieno rispetto della tutela ambientale dei luoghi interessati.

Commissione Formazione, soprattutto in relazione alla politica di integrazione e potenziamento dell'offerta logistica spezzina è necessario far corrispondere piani di formazione per creare nuove competenze e nuove figure professionali specializzate (in particolare il potenziamento della Scuola Nazionale del Trasporto).

ASSE STRATEGICO 3

ABITARE CON IL MARE COABITARE CON IL PORTO

SCENARIO

Le strategie del recupero e della trasformazione urbana della Spezia consentono di rivalutare e ripensare anche in chiave progettuale le risorse locali che caratterizzano e identificano la città. Tra queste, il tema delle relazioni tra la città ed il mare assume un particolare rilievo, anche in termini di sostenibilità ambientale.

Nell'ultimo decennio sul fronte-mare si sono concentrate le principali iniziative imprenditoriali, con effetti positivi sul sistema economico che hanno reso meno doloroso il declino del vecchio modello di sviluppo della città. Il porto mercantile, all'origine fondato su "traffici garantiti", rappresenta oggi uno dei primi porti del Mediterraneo per merci containerizzate; il diporto, attività che utilizzava i luoghi marginali e sottoutilizzati della tradizione industriale, è diventato un settore di investimento in costante sviluppo.

Questa vitalità imprenditoriale non ha prodotto però un miglioramento della struttura del territorio, del paesaggio, delle condizioni ambientali della città.

Le contraddizioni di questo processo sono visibili: un porto che soffoca i quartieri limitrofi, porticcioli turistici di alta qualità senza alcun rapporto con le realtà urbane circostanti o assediati da attività di bassa qualità ambientale, infrastrutturale, edilizia; enclave diportistiche poco sostenibili in termini logistici e di reale vivibilità cittadina; cantieri che riducono le potenzialità turistiche dei borghi marinari.

La realtà che si è delineata spontaneamente è certo confusa, ma è impensabile e sbagliato trascurarne la vivacità e la prospettiva. La riconquista del mare dovrà avvenire attraverso la valorizzazione delle vocazioni fisiche e naturali della costa, definendo contemporaneamente il corretto modello di sviluppo come rafforzamento e stimolo delle attuali imprenditorialità e di quelle ancora da formare, muovendosi contemporaneamente su due obiettivi: le nuove modalità dell'abitare con il mare e della coabitazione della città con il porto.

Abitare con il mare

La trasformazione del porto oggi più che mai si accompagna alla trasformazione della città.

Le mutate esigenze del porto commerciale, che va assumendo sempre di più le caratteristiche di *porto-territorio*, rendono possibile oggi una riappropriazione da parte della città di importanti settori della linea di costa, che diventano occasione irripetibile per realizzare nuovi spazi e funzioni pubbliche e nuovi insediamenti compatibili e complementari ai tessuti esistenti.

La definizione di un nuovo waterfront urbano è il tema che caratterizza alcuni progetti di trasformazione, tra cui quello relativo alla riqualificazione del Primo bacino portuale, che estende e completa la trama urbana lungo l'asse di Viale Italia, con la costruzione della stazione crocieristica e di nuove strutture di servizio, realizzando la vera porta urbana della città verso il mare.

Il consolidamento ed il rilancio di alcuni settori dell'economia locale si confrontano con le modalità di utilizzo della linea di costa. Il progetto del distretto nautico-produttivo del Golfo ad esempio si sostiene attraverso la riorganizzazione di alcune aree in via di dismissione o già dismesse, come le attività retroportuali o militari, che consente la creazione di darsene e nuovi varchi a mare per i quartieri storici, a sostegno dei servizi al diporto nautico e dell'attività cantieristica.

Definire un rinnovato rapporto con il mare significa anche aprire alle vie d'acque l'attuale sistema della mobilità cittadina e dell'intero sistema insediativo del Golfo, grazie alla riorganizzazione del servizio del trasporto marittimo, finalizzato a sottrarre quote di utenza al traffico privato su gomma.

In ultimo, il risanamento delle acque del Golfo, attraverso il completamento del sistema di

depurazione degli scarichi fognari, rappresenta una importante azione di salvaguardia dell'ambiente marino con finalità ecologica ma anche turistica, rendendo più convincente il rilancio della vocazione turistica e della nautica da diporto.

Coabitare con il porto

La coabitazione tra il porto e la città è una scelta obbligata per la specificità spezzina e per le politiche intraprese finalizzate a definire un nuovo rapporto con il mare. Una scelta determinata non soltanto dalla necessità di riqualificare alcune parti del fronte-mare ma anche dalla necessità di sviluppare con un processo di programmazione e pianificazione (o meglio di copianificazione tra autorità locale e autorità portuale) finalizzato a ridurre e recuperare le distorsioni di uno sviluppo portuale senza limiti. Una scelta obbligata dalla nuova normativa in tema di gestione delle aree portuali, la legge n. 84/94, che elimina il vecchio dualismo tra Piano regolatore del porto e Piano urbanistico della città, un dualismo segnato se non da contrapposizioni, da misure minime di codecisione, relegate ai collegamenti infrastrutturali necessari.

Oggi il porto della Spezia è una realtà dinamica che, a partire dagli anni Settanta, ha saputo superare brillantemente la crisi strutturale che coinvolgeva l'intera portualità italiana, raggiungendo importanti primati, tra cui quello per movimento di contenitori in tutto il bacino del Mediterraneo (quasi 1 milione di teu nel 1995).

Un porto sempre meno "concluso" e sempre più aperto verso un modello di *porto-territorio*, quale terminale e nodo d'interscambio di un sistema territoriale esteso e funzionalmente articolato, dove la competizione è giocata sull'efficienza della rete infrastrutturale, sulle modalità di relazione tra gli spazi del porto e quelli degli altri nodi del sistema della circolazione delle merci.

Questo quadro è conseguente alle profonde trasformazioni funzionali, dimensionali, tecnologiche ed economiche avvenute nel sistema dei trasporti marittimi e della portualità internazionale. Laddove i grandi porti si sono trasformati hanno richiesto banchine più grandi, nuovi spazi per lo stoccaggio e il movimento delle merci, nuovi servizi e nuove infrastrutture di innesto nelle reti. In molte realtà queste trasformazioni hanno richiesto il decentramento e la rilocalizzazione del porto, come condizioni essenziali per il mantenimento dell'attività portuale. Non sempre però questa si è dimostrata una strada percorribile, soprattutto in situazioni dove i condizionamenti legati alla geografia, all'orografia, alla morfologia dei luoghi e della città, alla sostenibilità dello sviluppo, lo hanno impedito: un'immagine, questa, molto vicina alla realtà portuale spezzina.

La coabitazione tra città e porto diventa quindi una necessità, basata su un modello di sviluppo di tipo polifunzionale, integrato con le reti infrastrutturali e con i nodi della logistica del *porto-territorio* (la nuova dogana, l'interporto di Santo Stefano, ecc...), capace di trovare dei livelli di convivenza e di scambio con la realtà urbana dei quartieri, di contenimento degli impatti sugli ecosistemi naturali.

Un sistema-porto aperto anche funzionalmente, capace di comprendere quindi oltre all'ormai consolidata specializzazione del traffico container anche la crocieristica, il diportismo, la cantieristica, i servizi, come attività su cui basare un rilancio al plurale dell'economia cittadina.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA E RISCHI
<ul style="list-style-type: none"> - Intese già esistenti tra Istituzioni per una definizione condivisa del waterfront - Prospettive di compatibilità tra Piano Urbanistico Comunale e Piano Regolatore del Porto - Trend positivo dei settori economici legati all'utilizzo degli spazi di costa (porto turistico e commerciale, diporto ecc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ristretti spazi della costa - Particolari problematiche nella ridefinizione del Levante cittadino

POSSIBILI LINEE STRATEGICHE

- 1) **Riavvicinare la città al mare.** Si tratta di creare le condizioni, valorizzando le vocazioni fisiche e naturali della costa, per la riappropriazione da parte della città di importanti tratti di costa. Un'occasione per realizzare spazi con funzioni compatibili ai tessuti esistenti, stimolando finalità turistiche (porticcioli, spazi aperti, diportismo e crocieristica), ma anche produttive e di servizi (produzione assistenza e manutenzione imbarcazioni da diporto) e favorendo la funzione di punto di raccordo della città con l'entroterra.
- 2) **Creare un sistema porto-territorio.** Si tratta di un modello di sviluppo che rafforzi e stimoli il collegamento tra porto e territorio, utilizzando al meglio gli spazi disponibili, nell'ottica di un porto comunque arricchito funzionalmente da operazioni a più alto valore aggiunto, e collegato alle reti infrastrutturali ed ai nodi della logistica del porto-territorio (la nuova dogana, l'interporto di Santo Stefano, ecc.).

OPPORTUNITÀ

È anche tramite una ridefinizione della costa e dello sfruttamento dei suoi spazi che è possibile raggiungere lo scopo di pervenire ad una città impostata su uno **sviluppo economico sostenibile**; il positivo trend della Portualità commerciale, del Diporto e del Turismo devono poter effettuare le proprie ricadute positive mediante una attenta attuazione territoriale: valorizzazione quindi delle vocazioni fisiche e naturali della costa, ma anche modello di sviluppo e rafforzamento delle attuali imprenditorialità e di quelle ancora da formare.

IPOTESI PROGETTUALI

- 3.1.1 Piano d'Area primo bacino portuale**
- 3.1.2 Distretto nautico produttivo integrato del Levante**
- 3.2.1 Riorganizzazione della linea di costa**

Ipotesi Progettuale 3.1.1 – Piano d’Area Primo Bacino Portuale	
CONTENUTO	<p>L’intervento di riassetto urbanistico ed architettonico si misura in maniera stretta con il tema del rapporto tra la città ed il mare.</p> <p>Il progetto é finalizzato alla definizione di un nuovo waterfront, attraverso il quale si raddoppia l’attuale varco disposto lungo la passeggiata Morin, con un nuovo tratto aperto verso il mare. Ciò comporta la quasi totale riconfigurazione urbanistica dei piazzali e delle banchine, delle infrastrutture, nonché dell’organizzazione edilizia della Calata, con nuovi insediamenti, la stazione crocieristica e quella del servizio di trasporto marittimo del Golfo.</p> <p>Il nuovo insediamento funzionalmente integrato, si estende e si completa con la trama urbana lungo l’asse di Viale Italia. La realizzazione di un nuovo molo prospiciente al Molo Italia definisce uno specchio d’acqua ove verranno ospitate le principali strutture per la nautica da diporto.</p> <p>L’area in oggetto riguarda il fronte mare compreso tra il molo Mirabello e il molo Garibaldi. L’estensione delle aree interessate dal progetto di riuso urbano della calata Païta é pari a circa 10 ettari, su cui insistono fabbricati di varia natura legati all’attività del porto commerciale, alcuni dei quali di grande impatto visivo, come i silos Ferruzzi di recente abbattuti.</p>
RISULTATI ATTESI	<ul style="list-style-type: none"> - Ottimizzazione dell’assetto funzionale del porto commerciale, creando le condizioni per un riavvicinamento della città al mare, oggi impedito dalla presenza invasiva del porto commerciale. - Rafforzare la città nel ruolo di cerniera tra i centri della costa e quelli dell’entroterra, cioè come: <ul style="list-style-type: none"> - porta di mare per il Parco delle Cinque Terre e per l’intero territorio provinciale, dove localizzare le funzioni del diporto e del sistema della navigazione marittima (crociere, traghetti, trasporto litoraneo), - porta di terra, dove collocare le strutture ricettive e di servizio che oggi rischiano di localizzarsi con logiche del tutto spontanee, incidendo negativamente sulla qualità delle risorse e dell’ambiente dei centri maggiormente investiti della dinamica turistica.
ATTORI	<p>I principali attori coinvolti sono l’Amministrazione comunale, la Provincia, l’Autorità Portuale, l’Azienda del trasporto pubblico, il Demanio. Le ipotesi di trasformazione aprono il tema alla partecipazione di nuovi soggetti, non solo per nella fase di gestione (compagnie di navigazione, operatori turistici e portuali, ecc...) ma anche nella costruzione ed attuazione dell’intervento.</p> <p>Attualmente le aree sono in uso a 11 concessionari portuali, al Comune della Spezia, ai Vigili del Fuoco e al Demanio.</p>

RISORSE E STRUMENTI	<p>Il progetto prende avvio a partire dall'Accordo Interenti siglato nel settembre 1996, sottoscritto da Autorità portuale, Amministrazione comunale, Provincia, Regione, CCIAA, per definire il nuovo assetto funzionale ed ambientale del bacino portuale spezzino, di seguito recepito dal Ptc La Spezia-Val di Magra e da successivi accordi con l'Autorità portuale.</p> <p>Attualmente è in fase di elaborazione il Piano regolatore del Porto, che dovrà recepirne la trasformazione.</p> <p>Il Piano d'area del Primo bacino portuale, elaborato nel 1998, ne ha approfondito gli aspetti urbanistici, formulando alcune ipotesi di fattibilità commisurate agli strumenti di pianificazione provinciale e regionale ma anche al preliminare del Piano urbanistico comunale. L'intervento è parte del Prusst promosso dal Comune e presentato dalla Provincia.</p> <p>L'approvazione del Prusst implica il finanziamento delle spese di progettazione di interventi per Lire 261 milioni ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demolizione manufatti esistenti per Lire 30 milioni, - Nuova banchina e molo crocieristico per Lire 147 milioni, - Nuova stazione crocieristica per Lire 30 milioni, - Strutture commerciali e di servizio alla nautica per Lire 54 milioni 	
TEMPI E COSTI	<p>Per il Progetto d'area del Primo Bacino è stato elaborato un Piano di fattibilità finanziaria contenuto nel Prusst, che ha stimato un costo complessivo pari a circa 80 MLD e tre anni per la realizzazione delle opere.</p>	
FATTIBILITÀ	<p>PUNTI DI FORZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accordi tra gli attori istituzionali. - Intervento inserito nel Prusst - Pianificazione urbanistica in fase avanzata (Puc e Piano d'area) - Attuazione per fasi progressive. 	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Problemi aperti sulla ridefinizione di un progetto unitario della linea di costa inserito in un chiaro quadro di sviluppo portuale. - Assenza di una progettazione definitiva di riassetto del bacino e quindi dei relativi e possibili soggetti attuatori di interventi. - Necessità di opere portuali sostitutive.
EVOLUZIONE DEL PROGETTO	<p>L'inserimento nel PRUSST, ha offerto la possibilità finanziare la progettazione degli interventi previsti.</p>	

Ipotesi Progettuale 3.1.2 - Distretto Nautico Produttivo Integrato del Levante

CONTENUTO	<p>Il progetto è parte del Piano d'area degli ambiti territoriali del Levante del Comune della Spezia (maggio 1998) e si inserisce in un contesto in cui convivono diversi interventi già avviati e diverse ipotesi di trasformazione, in discussione ormai da diversi anni.</p> <p>Nell'area sono localizzate anche attività di forte impatto ambientale, alcune delle quali in via di dismissione o già dismesse, come le attività retroportuali, i depositi militari del bersaglio e della polveriera, parte degli impianti Enel, alcuni rami ferroviari e indirettamente le discariche.</p> <p>Questa parte di città rappresenta un potenziale di trasformazione che per le sue caratteristiche insediative, ambientali ed infrastrutturali, non può essere visto soltanto all'interno dei suoi stretti e definiti confini. Il Piano d'area ha inteso stringere un forte legame tra le problematiche urbanistiche del Levante e quelle dell'intera città, affrontando contemporaneamente scale e tematiche diverse ma interagenti. Così, il recupero delle discariche diventa un tassello importante del Parco dell'arco collinare spezzino; la razionalizzazione della rete infrastrutturale consente di connettere maggiormente il Levante alla città e di ridurre i traffici pesanti diretti al porto; la costruzione del distretto produttivo integrato, costruito attorno alla Darsena-canale, è un primo, importante elemento del Distretto nautico del Golfo spezzino.</p> <p>Quest'ultimo rappresenta l'intervento urbanistico più radicale e si concentra nelle aree individuate dal Piano come Distretti di Trasformazione, circa 31 ettari di superficie territoriale da destinare prevalentemente alla riorganizzazione delle funzioni produttivo-artigianali, alla realizzazione di infrastrutture legate alla produzione, come la darsena-canale, alla costruzione di importanti strutture pubbliche di livello urbano, tra cui una stazione intermodale del trasporto pubblico.</p> <p>Il progetto del Distretto nautico produttivo integrato investe i quartieri del Levante spezzino di Pagliari, Fossamastra e Concia, nelle aree demaniali di Valdilocchi, dell'Enel e del molo Pagliari.</p>
RISULTATI ATTESI	<ul style="list-style-type: none">- Adeguamento dell'offerta di strutture per le attività produttive legate alla nautica da diporto (cantieri, rimessaggi) specializzata in attività di costruzione, riparazione e manutenzione per la nautica da diporto rispetto alla domanda esistente e potenziale, nonché per le attività indotte dal ciclo portuale, quali svuotamento e riempimento di merci in containers e affini.- Apertura di una nuova prospettiva per il settore di Levante della città rispetto alla generica destinazione retroportuale, con la realizzazione contestuale di servizi pubblici e privati in grado di riqualificare i tessuti e gli ambiti circostanti.- Ottimizzazione dell'assetto funzionale del porto commerciale, in relazione al trasferimento della Marina di Fossamastra.

ATTORI	<p>Il soggetto promotore principale è rappresentato dall'Amministrazione comunale.</p> <p>La realizzazione dell'intervento richiede il coinvolgimento di attori istituzionali territoriali (Regione, Provincia e Comune) e centrali (Demanio), l'Azienda Trasporti Pubblici (servizio marittimo), l'Autorità Portuale, l'Enel, alcune imprese private proprietarie di frazioni dell'area.</p> <p>Il soggetto attuatore potrebbe essere l'Amministrazione comunale o una società mista di trasformazione urbana, da costituire, assieme all'Autorità Portuale.</p> <p>L'inserimento del progetto nel Prusst Area Centrale La Spezia-Val di Magra, promosso dalla Provincia, ha permesso di avviare una prima fase di verifica sulla concreta fattibilità, anche con il coinvolgimento di soggetti privati. È in corso uno studio di fattibilità sotto il profilo operativo e finanziario</p>	
RISORSE E STRUMENTI	<p>Il progetto è parte del Piano d'Area degli ambiti territoriali del Levante e si misura in un contesto in cui convivono diversi progetti già avviati e diverse ipotesi di trasformazione, attorno alle quali la discussione è in corso da diversi anni.</p> <p>L'approvazione del Prusst, avvenuta nell'ottobre scorso, assicura il finanziamento delle progettualità degli interventi su risorse pubbliche per Lire 504 milioni. In particolare tali risorse riguardano la spese di progettazione per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bretella viaria San Bartolomeo - Oto Melara, per Lire 83 milioni - Ponte levatoio ingresso darsena, per Lire 83 milioni - Darsena canale, per Lire 208 milioni - Urbanizzazioni API 5, per Lire 125 milioni - Opere di mitigazione del carbodotto ENEL, per Lire 4 milioni <p>Le modalità attuative non sono ancora state individuate. Qualora l'operazione fosse di natura integralmente pubblica, una prima ipotesi è quella del ricorso ad un Piano per insediamenti produttivi (Pip).</p>	
TEMPI E COSTI	<p>In prima ipotesi, la realizzazione del distretto nautico è così programmata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trasferimento di aree Enel all'Amministrazione comunale, oggetto di una Convenzione già in essere. - Trasferimento della Marina di Fossamastra in area Enel (spese 3 MLD Autorità portuale) - E' già stata fatta richiesta di acquisizione delle aree Demaniali ex stabilimento Valdilocchi 50.000 mq di proprietà Demanio (ora in concessione all'Amministrazione Comunale) - Progettazione urbanistica ed architettonica del Distretto Nautico produttivo (con costi coperti da finanziamento Prusst qualora venisse finanziato dal Ministero LL.PP.) - Attuazione del Pip (con costi per le urbanizzazioni a carico di fondi comunitari). <p>Il costo complessivo dell'intervento è stimato in 25-30 MLD.</p>	
FATTIBILITÀ	<p>PUNTI DI FORZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pianificazione/programmazione già avviata (Piano d'area, Prusst, Puc,..) - Settore nautico in espansione - Domanda esistente e potenziale di strutture per la nautica - Interesse di investitori privati 	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incertezza sui tempi di acquisizione di parte delle aree - Incertezza sulle modalità operative di realizzazione degli interventi (soggetto pubblico o privato, società mista ecc.)
EVOLUZIONE DEL PROGETTO	<p>La sviluppo più sostanziale riguarda l'approvazione del Prusst non solo e non tanto per il finanziamento relativo alle spese di progettazione pubblica, quanto piuttosto per la precisa individuazione degli interventi privati che sono al suo interno inclusi.</p>	

Ipotesi Progettuale 3.2.1 - La Riorganizzazione della Linea di Costa

CONTENUTO	<p>Il tema del progetto riguarda la riorganizzazione della linea di costa del Golfo spezzino, attraverso la razionalizzazione delle risorse spaziali esistenti e l'ottimizzazione dello sviluppo infrastrutturale e logistico del porto, con particolare riferimento alla sua funzione commerciale, in un'ottica di sostenibilità sociale ed ambientale.</p> <p>Uno dei presupposti alla base del progetto risiede nella considerazione che lo sviluppo delle attività commerciali del porto, soprattutto della containerizzazione, richiede la disponibilità di spazi portuali sempre più vasti.</p> <p>Inoltre, per gli operatori la delocalizzazione di determinate attività dalla banchina in aree interne, per recuperare spazi, comporterebbe difficoltà tecniche ed economiche. Il ciclo di lavorazione dell'attività portuale, infatti, nell'ottica della competitività e dell'efficienza deve essere distribuito secondo un lay-out ottimale, vicino al mare, cioè in banchina; di conseguenza, il decentramento in aree interne, come quella di S.Stefano, è attuabile solo per attività collegate alla funzione portuale, ma non di pertinenza del ciclo portuale in senso stretto.</p> <p>D'altro canto, occorre ricordare come per La Spezia il porto, oltre che una componente essenziale dell'economia locale, rappresenti anche un fattore fondamentale dell'assetto urbano e dell'identità della città. Gli interventi previsti, pertanto, se da un lato dovranno offrire un quadro di certezze agli imprenditori nella direzione dello sviluppo e della competitività, dall'altro dovranno essere attuati ricercando il massimo grado di sostenibilità sociale ed ambientale, in un contesto di "convivenza" positiva con la cittadinanza.</p> <p>L'Amministrazione Comunale e l'Autorità Portuale si sono mosse sinergicamente, in un'ottica di copianificazione (PUC - PRP) per trovare le soluzioni migliori nella direzione indicata, quali in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none">- Espansione dei moli verso il mare, al fine di limitare l'impatto sulla lunghezza del Golfo;- Preventivo coinvolgimento del Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale dei riempimenti a mare che verranno previsti dal PRP e che dovranno comunque tenere conto delle esigenze funzionali e di sviluppo del porto in relazione all'equilibrio generale del Golfo e del rapporto tra porto e città;- Previsione di una fascia di rispetto, ambientalizzata, che determini una riduzione delle emissioni sonore, visive e materiali del porto verso la città e viceversa. <p>Deve inoltre essere citato l'Accordo firmato tra Autorità Portuale, Provincia e Comune della Spezia, volto anch'esso a definire i limiti di sviluppo delle banchine portuali e quindi le superfici di interrimento delle acque del golfo nell'arco dei prossimi cinque anni.</p> <p>I principali interventi previsti sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none">- Trasferimento della Marina di Fossamastra alla radice del Molo Enel, allo scopo di reperire nuovi spazi per le attività portuali e per la realizzazione della strada a raso di collegamento tra i terminals Ravano e Tarros (struttura di banchina senza interruzioni), previa la definizione della fascia di rispetto di cui sopra;- Trasferimento della Marina di Canaletto, utilizzando Mirabello, Molo Italia/Paita e altri siti da individuare nel Golfo, per favorire l'ampliamento a Levante del porto commerciale;- Sviluppo verso il mare del Molo Ravano (LSCT) con lavori di adeguamento funzionale e tecnologico per i servizi di carico/scarico containers, nonché realizzazione delle strutture necessarie allo svolgimento di attività logistiche e di servizi complementari alla movimentazione;
------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> - Sviluppo del Molo Garibaldi, secondo il progetto già approvato, con un ampliamento di circa 50.000 mq.; un ulteriore allungamento rispetto al progetto in corso di realizzazione risulta in contrasto con l'esigenza di garantire uno spazio visivo del golfo dal waterfront di passeggiata Morin/Paita; - Realizzazione di una nuova barriera doganale in prossimità dell'accesso unificato al sistema autostradale del porto della Spezia, al fine di razionalizzare le varie attività doganali dislocate ad est e ovest della costa, e di rendere più agevoli, veloci ed efficienti le operazioni di controllo sulle merci in import ed export; - Recupero di un'area industriale dismessa prossima al porto per la realizzazione di un Centro direzionale a servizio degli operatori portuali - Acquisizione di aree demaniali in Cadimare, per finalità di servizio ai porticcioli di approdo. È stata avviata anche la progettazione di un nuovo porticciolo
RISULTATI ATTESI	<p>I risultati attesi sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favorire gli operatori portuali, in termini di miglioramento dell'efficienza e di raggiungimento di dimensioni ottimali per sostenere la crescita della funzione commerciale del porto e affrontare la competizione globale; - Allargare l'offerta portuale con servizi logistici ed intermodali ad alto valore aggiunto, anche in sinergia con le attività svolte nella piattaforma di S.Stefano - Favorire la convivenza del porto con la città, in un'ottica di sviluppo economico ed occupazionale nonché di sostenibilità sociale ed ambientale.

ATTORI	<p>I sogetti candidati al ruolo di pivot sono l'Autorità Portuale e l'Amministrazione Comunale della Spezia.</p> <p>Appare fondamentale anche un coordinamento con il soggetto pivot responsabile della piattaforma di S.Stefano (SVAR oggi) con particolare riferimento alle attività e agli interventi per i quali è prevista una sinergia tra golfo e valle.</p>
RISORSE E STRUMENTI	<p>Gli strumenti basilari per l'attuazione del progetto sono rappresentati dal Piano Regolatore Portuale (PRP) e dal Piano Urbanistico Comunale (PUC) in fase di definizione, in relazione ai quali L'Autorità Portuale e l'Amministrazione Comunale di Spezia hanno attivato una positiva strategia di copianificazione e di stretto coordinamento degli interventi.</p> <p>Un altro strumento significativo è il PRUSST recentemente approvato, che contiene diversi interventi inerenti al presente progetto, muovendosi in un'ottica di integrazione fra golfo e valle.</p>
FATTIBILITA'	<p>Il principale elemento a favore della fattibilità del progetto è rappresentato dal buon grado di definizione e di coordinamento degli strumenti di pianificazione in ordine ai quali dovrà attuarsi la riorganizzazione della linea di costa: il prossimo PRP ed il PUC, approvato in forma preliminare, infatti hanno alla base un accordo preventivo tra Autorità portuale e Comune di Spezia che definisce il quadro fondamentale di riferimento per gli interventi di espansione, razionalizzazione e riqualificazione dello scalo spezzino.</p> <p>Fondamentale sviluppo in tale ambito è l'intesa raggiunta tra Autorità Portuale, Provincia e Comune della Spezia sulla definizione della linea di costa.</p> <p>L'elevato livello di privatizzazione che caratterizza il porto di La Spezia rappresenta un fattore di successo, con particolare riferimento alla partecipazione dei privati agli investimenti, in termini di progettualità e di risorse.</p> <p>Da considerarsi in senso positivo è certamente la piattaforma logistica che sorgerà a S.Stefano, in relazione alla quale potranno nascere importanti sinergie con il porto, in un'ottica di ampliamento dell'offerta e fidelizzazione della clientela.</p> <p>E' infine opportuno evidenziare i seguenti aspetti, che se non opportunamente affrontati possono risultare una minaccia per il raggiungimento degli obiettivi del progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - anche in questo caso, uno scarso grado di condivisione del progetto da parte della comunità e del territorio locale può rivelarsi un ostacolo difficilmente superabile; in questo senso, appare invece fondamentale evidenziare il ruolo del porto per lo sviluppo economico locale (marketing interno), anche con riferimento al contributo che la presenza dello scalo offre per lo sviluppo della piattaforma di S.Stefano con attività logistiche ad alto valore aggiunto e ad elevata potenzialità in termini di creazione di ricchezza e occupazione; - il pieno successo del progetto dipenderà anche dall'attuazione di importanti interventi di infrastrutturazione, quali in particolare: potenziamento del collegamento ferroviario porto-S.Stefano; raccordo di collegamento diretto tra porto e rete autostradale; informatizzazione della linea di costa per favorire l'utilizzo delle nuove tecnologie di comunicazione e di automazione.

	<p>PUNTI DI FORZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza di operatori di livello internazionale - Scenario di sviluppo per il porto commerciale (traffico containers) - Possibilità di attivare sinergie con la piattaforma logistica di S.Stefano per l'ampliamento dell'offerta portuale e la fidelizzazione della clientela - Strumenti di pianificazione, PRP, in fase di definizione e PUC, approvato nel suo preliminare, comunque impostati su di un positivo percorso di copianificazione, nonché l'accordo interenti (AP, Provincia e Comune) sui limiti di sviluppo della costa. 	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spazi limitati in banchina - Rapporto conflittuale con gli abitanti delle zone limitrofe - Difficoltà di integrazione tra le varie funzioni del porto - Difficoltà di collegamento ferroviario con S.Stefano M.
<p>EVOLUZIONE DEL PROGETTO</p>	<p>Come sopra già indicato fondamentale sviluppo in tale ambito è l'intesa raggiunta tra Autorità Portuale, Provincia e Comune della Spezia sulla definizione della linea di costa.</p> <p>Tale accordo definisce i limiti di sviluppo delle banchine portuali e quindi le superfici di interrimento delle acque del golfo nell'arco dei prossimi cinque anni.</p> <p>Quanto definito in tale accordo interenti dovrà essere recepito all'interno del Piano Regolatore del Porto.</p>	

ASSE STRATEGICO 4

LA LOGISTICA

SCENARIO

Un aspetto fondamentale delle nuove strategie di sviluppo economico è costituito dall'attenzione ai **processi di apertura del sistema locale** e di posizionamento di rete dei territori e dei loro soggetti. L'innescò di circuiti virtuosi di crescita dipende, infatti, dal posizionamento nei networks transnazionali e i tentativi di ristrutturazione e qualificazione dell'apparato produttivo devono essere avviati in un quadro di crescita dell'economia locale all'interno di un'integrazione a livello internazionale. D'altra parte molti dei networks globali o comunque sovra-locali che apportano risorse preziose per lo sviluppo produttivo di un territorio (si pensi ai networks finanziari, a quelli della tecnologia, della cultura, etc.) non sono vincolati dalla geografia o lo sono in misura radicalmente inferiore. Le moderne infrastrutture di trasporto delle persone, delle merci e delle informazioni possono rapidamente abbattere distanze e barriere e creare opportunità "impreviste" di dialogo e di connessione.

Così, dopo una fase di perdita di rilevanza nelle politiche di sviluppo locale negli anni '80, le infrastrutture e la logistica sono tornate a rappresentare oggi un focus importante nel panorama delle politiche territoriali, sia per il marketing territoriale (in riferimento ai fattori localizzativi e all'attrazione di investimenti esterni), sia per la razionalizzazione del sistema produttivo. Più in particolare, è necessario tenere in considerazione che lo scenario socio-economico attuale è fortemente caratterizzato dalla competizione tra territori per la fornitura di servizi ed economie esterne alle imprese che competono nel mercato globale: la possibilità di un ambito territoriale di fornire infrastrutture di collegamento e di accesso ai circuiti internazionali di comunicazione appare decisivo per lo sviluppo economico e sociale del territorio stesso.

In questa prospettiva La Spezia si trova di fronte alla grande opportunità di divenire una porta privilegiata/gate dell'Italia settentrionale e dell'Europa centrale verso il Mediterraneo, su cui si affacciano paesi con potenzialità di sviluppo ancora solo parzialmente valorizzate. La logistica in questo senso appare come una strada da percorrere: il potenziamento del porto per il traffico di container, i miglioramenti delle dotazioni infrastrutturali nei collegamenti ferroviari, la creazione di stazioni intermodali, lo sviluppo di attività logistiche ad elevato valore aggiunto (*quasi-manufacturing*, ecc.) rappresentano interventi e progetti importanti nella razionalizzazione del sistema produttivo e nell'assestare uno degli elementi fondanti il territorio spezzino per assicurare sviluppo all'area.

Parlando di logistica in relazione ad aree come La Spezia è indispensabile fare riferimento all'infrastruttura "porto", sia in considerazione del contributo che la logistica può dare in termini di ampliamento dell'offerta portuale, sia in relazione alle possibilità offerte dalla presenza di un importante nodo di traffico, quale il porto, per lo sviluppo in loco di attività a maggiore valore aggiunto nell'ambito di fasi a monte e a valle della catena logistica ad esso collegata. Oggi il successo di un porto non si lega più esclusivamente a fattori di tipo "fisico" (caratteristiche degli accosti, disponibilità di attrezzature specializzate per la movimentazione dei carichi, disponibilità di spazi a terra, collegamenti con le reti di trasporto terrestre), ma anche ad una componente di "servizio", legata al terziario marittimo, all'intermodalità e alla logistica ad alto valore aggiunto. La logistica aggiunge valore al prodotto, attraverso operazioni di quasi-manufacturing e intelligenza terziaria, grazie in particolare all'utilizzo delle nuove tecnologie. Questo fenomeno determina un

importante impatto sulla gerarchizzazione nella gestione del trasporto marittimo, per cui non sono più i porti in quanto tali ad assumere centralità, quanto piuttosto i retroporti, gli *inland terminal* e le piattaforme logistiche. In sostanza, quindi, l'offerta di servizi intermodali e logistici ad elevato valore aggiunto rappresenta uno strumento fondamentale per vincolare i traffici ai porti vicini. E gli operatori inizialmente specializzati esclusivamente in operazioni di banchina tendono sempre più a diventare "*integratori di sistemi*", al fine di offrire al cliente un servizio integrato, ad elevato valore aggiunto, che comprenda il maggior numero di fasi possibili nella catena logistica.

Nel corso degli ultimi anni, La Spezia si è affermata, anche in virtù della felice collocazione geografica, come *nodo di traffico*, vale a dire come "porta di transito" (*gate*) di "unità di carico standardizzate" (containers, casse mobili, land containers, log boxes, ecc.). In particolare, La Spezia ha sviluppato le attività terminalistiche legate al traffico containers, ambito nel quale ha raggiunto importanti traguardi sia in termini di quantità movimentate che di qualità del servizio. Le performance registrate nel 1999 (tasso di crescita di oltre il 15% rispetto all'anno precedente) e nei primi mesi del 2000, confermano il trend positivo dello scalo spezzino, che oggi si colloca all'ottavo posto a livello europeo nel traffico container (fonte:www.porto.la-spezia.it). In prospettiva, le previsioni sono di un'ulteriore crescita del traffico container nello scalo spezzino: se da un lato questo scenario è da considerarsi molto positivamente, dal punto di vista economico, per lo sviluppo dello scalo e delle attività ad esso connesse, d'altro canto suscita forti interrogativi sia in relazione agli impatti sulla città, in termini di sostenibilità ambientale e sociale, sia in relazione alla capacità del sistema locale di sostenere una crescita di questo tipo in termini di dotazione infrastrutturale e disponibilità di spazi.

Al di là dei successi riscontrati nel campo dei container, alla Spezia il settore dei trasporti gioca un ruolo di primo piano in termini di contributo al valore aggiunto (oltre il 12%) e all'occupazione (oltre il 10%) provinciali, mostrando anche una spiccata specializzazione sia come unità locali che, soprattutto, come addetti (comprendendo la cantieristica navale e il diporto si registrano quasi 5.400 occupati), rispetto alla media dell'Italia settentrionale e all'Italia nel suo complesso (fonte: Censimento Intermedio ISTAT 1996).

Riscontrata la rilevante specializzazione spezzina nel settore, un elemento basilare per la formulazione di una strategia e la definizione di interventi prioritari è costituito dall'individuazione delle principali opportunità e i principali vincoli per il sistema logistico-portuale locale, di seguito evidenziati:

Opportunità:

✓ Nuovi strumenti di pianificazione:

Il momento attuale appare particolarmente favorevole, in quanto importanti strumenti pianificatori sono in fase di progettazione ed approfondimento in termini di obiettivi ed interventi. Per ottenere risultati significativi appare fondamentale un'azione di pianificazione integrata da parte dei diversi attori coinvolti, al fine di evitare incoerenze fra i vari strumenti e raggiungere un'ottimizzazione a livello di coordinamento, tempi e risorse impiegate. Da questo punto di vista, il Comune della Spezia e l'Autorità Portuale si muovono nella giusta direzione, in quanto nella definizione dei rispettivi piani (PUC e PRP) hanno intrapreso un percorso di copianificazione raggiungendo un'intesa sui principali obiettivi ed interventi. Allo stesso modo, è auspicabile un maggiore coordinamento con altri importanti attori, in primis l'Amministrazione Provinciale, il cui coinvolgimento, insieme a quello degli altri soggetti pubblici e privati interessati, è indispensabile per sviluppare il tema della Logistica alla Spezia. In questo senso, uno strumento che può risultare strategico è sicuramente il PRUSST (Programma di Riqualficazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio) La Spezia-Val di Magra, recentemente classificatosi ai primi posti nella graduatoria a livello nazionale. Nella definizione strategica ed operativa dei vari interventi previsti (previsti circa 1.800 miliardi di investimenti tra cui alcuni molto importanti in relazione al tema della Logistica) e nella gestione delle diverse fasi del programma sarà infatti fondamentale sviluppare un elevato livello di

concertazione e di coordinamento tra Provincia, i diversi Comuni interessati, Autorità Portuale, Associazioni di categoria, Ferrovie, Anas, Salt, Acam, privati.

✓ Clienti del porto:

L'esistenza di uno scalo portuale molto importante in termini di traffico merci e container, favorita dalla presenza di operatori di livello internazionale, rappresenta un'opportunità di primo piano per sviluppare attività logistiche ad alto valore aggiunto in loco. Anche se tecnicamente non esiste coincidenza tra il cliente del porto (la "Linea") e il cliente della logistica (la Merce o i Passeggeri), è infatti indubbio che il passaggio nel *gate* portuale spezzino di ingenti quantitativi di Merce e, in prospettiva, di numerosi passeggeri costituisca un fattore strategico su cui puntare per far nascere un distretto logistico imperniato sull'intermodalità e su attività di "servizio" avanzato. In particolare, per quanto riguarda le merci, gli interlocutori principali per una strategia di specializzazione e di sviluppo di attività logistiche sono i gestori della logistica delle imprese industriali che, attraverso le linee, si servono del porto.

✓ Incremento traffici porti Mediterraneo:

La ritrovata centralità del Mediterraneo dal punto di vista logistico (in particolare per il traffico container) e le previsioni di crescita dei porti mediterranei superiori a quelle per il Nord Europa possono, anche alla luce delle considerazioni di cui al punto precedente, favorire lo sviluppo di La Spezia come *gate / porta privilegiata* dell'Italia settentrionale e dell'Europa centrale verso il Mediterraneo, su cui si affacciano paesi con potenzialità di sviluppo ed opportunità valorizzate ancora in modo molto parziale.

✓ Nuovi networks infrastrutturali e telematici:

In sede nazionale ed europea, si stanno progettando nuovi networks tali da collegare importanti nodi di diversi paesi e regioni lungo corridoi infrastrutturali e telematici. Queste reti possono rappresentare un'opportunità per favorire l'affermarsi di La Spezia come *gate / porta privilegiata* Euro-Mediterranea. Si fa riferimento in particolare ai corridoi autostradali come la Tirreno-Brennero (Società TI-BRE), che appaiono strategici per il ridisegno dei traffici a livello nazionale, e alle TEN (Trans European Network), che avranno lo scopo di integrare su scala comunitaria le diverse reti locali del trasporto terrestre, marittimo ed aereo, nonché i sistemi di gestione del traffico e i sistemi di posizionamento e navigazione.

✓ Ruolo della logistica nella competizione:

La centralità assunta negli ultimi tempi dalla logistica nella competizione fra sistemi locali quale fattore localizzativo può favorire nell'area spezzina la fidelizzazione del tessuto imprenditoriale esistente e, soprattutto, l'attrazione di nuovi investimenti produttivi dall'esterno da parte di imprese alla ricerca di nuove soluzioni nella loro catena produttiva-distributiva.

✓ Area S.Stefano Magra:

La disponibilità di un'area come quella sita a S.Stefano Magra, secondo l'Accordo di Programma del '98 per buona parte destinata a logistica, già dotata oggi di un importante raccordo ferroviario, di una zona di interscambio ferro-gomma in fregio ai binari, di una zona operativa di sosta e smistamento mezzi e di un autoparco in fase di ultimazione, rappresenta un punto di partenza fondamentale e un forte "vantaggio competitivo" relativamente alla fattibilità del distretto logistico spezzino.

Vincoli:

✓ Spazi limitati:

Il sistema logistico-portuale spezzino si caratterizza per un problema di carenza di spazi. Se questo aspetto ha nel passato paradossalmente favorito l'incremento dell'efficienza e l'adozione di soluzioni tecnologicamente avanzate da parte degli operatori portuali, in prospettiva può rappresentare un ostacolo nel raggiungimento, non solo in banchina ma anche a livello di piattaforma logistica (S.Stefano), della dimensione ottima minima per essere competitivi sul mercato.

✓ Impatto sociale ed ambientale sulla città:

In ogni città portuale, il porto rappresenta, oltre che una componente essenziale dell'economia locale, anche un fattore fondamentale dell'assetto urbano e dell'identità culturale cittadina, per cui il rapporto fra scalo e città può diventare conflittuale. Nel caso di La Spezia questa conflittualità ha assunto, anche negli ultimi tempi, caratteri marcati, per cui è indispensabile compiere tutti gli sforzi possibili per favorire già in fase pianificatoria la convivenza tra le due realtà, al fine di evitare, al momento della realizzazione delle iniziative progettate per la logistica, il sorgere di ostacoli legati alla mancanza di consenso da parte della cittadinanza.

✓ Rischio della specializzazione:

La ricerca di una specializzazione del distretto logistico spezzino legata a determinate tipologie di carichi o specifici settori merceologici o singoli operatori o importanti soggetti imprenditoriali, se da un lato può determinare un significativo vantaggio competitivo e l'ottenimento di forti economie di scala, d'altro canto espone al rischio di essere coinvolti da possibili crisi di settore e/o di impresa, con tutte le conseguenze che ne possono derivare in termini occupazionali e di problematiche di riconversione.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA E RISCHI
<ul style="list-style-type: none"> - confermata la vocazione infrastrutturale logistica dell'area della Spezia (crescita e previsioni di crescita del traffico container e ruolo di primo piano del settore dei trasporti in termini di contributo al valore aggiunto e all'occupazione) - presenza di infrastrutture economiche di base (strade, autostrade, ferrovia) - posizione geografica e conformazione della costa favorevoli - disponibilità di un'area (S.Stefano Magra) già infrastrutturata 	<ul style="list-style-type: none"> - assenza tessuto industriale locale forte quale primo interlocutore nei confronti dell'offerta di servizi logistici - nodi irrisolti dal punto di vista delle infrastrutture di collegamento (verso il Brennero e il parmense, esistenza di un solo accesso alla città, congestione del traffico, ecc) - impatti sulla città in termini di sostenibilità ambientale e sociale - assenza di benchmarking (a partire dalle città vicine, Genova, Livorno, Parma) - difficoltà nel rapporto con la cittadinanza e nell'integrazione tra le varie funzioni (commerciale, turistica, diportistica, industriale ecc.) - carenza di spazi

POSSIBILI LINEE STRATEGICHE

1) **La Spezia: da nodo di traffico a distretto logistico.** Integrare e potenziare l'offerta logistica spezzina nell'ottica dell'intermodalità e dei servizi a valore aggiunto, nell'ambito di un sistema porto strettamente e compatibilmente connesso al territorio.

OPPORTUNITÀ	IPOTESI PROGETTUALI
<p>La condivisione tra i soggetti locali decisori (SPEDIA S.p.A. – Agenzia per lo Sviluppo, Provincia della Spezia, Camera di Commercio della Spezia, Autorità Portuale e S.V.A.R. S.r.l. – società di valorizzazione delle aree di S. Stefano Magra), sulla necessità di procedere verso una implementazione con maggior valore aggiunto delle attività connesse alle merci in transito sul territorio si è concretizzata nel</p>	<p>4.1.1 Distretto logistico</p>

cofinanziamento di un specifico studio per la realizzazione di un Distripark dai cui risultati si dovrà partire per una rapida progettualità e realizzazione di quanto individuato come necessario.	
---	--

Ipotesi Progettuale 4.1.1 Distretto Logistico

CONTENUTO	<p>Il tema del progetto riguarda la creazione di un distretto logistico su area vasta nel territorio spezzino destinato non solo a supporto delle attività del porto legate al traffico containers, ma anche a favore delle imprese e dei settori produttivi, sia locali che esterni all'area, che manifestano esigenze specifiche nella riprogettazione dei propri sistemi produttivi e distributivi.</p> <p>Il perno centrale del distretto: la piattaforma logistica di <u>S.Stefano Magra</u>, che dovrà essere costituita da uno spazio dotato di un'ampia superficie scoperta, che ospiti veicoli, unità di carico, centri di trasferimento intermodale, e di un'ampia superficie coperta, che ospiti magazzini altamente automatizzati, governati da sistemi informatici complessi, dotati di macchinari di movimentazione avanzati e di una serie di <i>gates</i> specializzati per relazione di trasporto.</p> <p>Altre aree, in tempi successivi ad integrazione della piattaforma di S.Stefano: con tempistiche successive rispetto alla già individuata area di S. Stefano potranno poi essere destinate a finalità di logistica avanzata anche altre porzioni di territorio insistenti anche su altri comuni quali quello di Vezzano Ligure e della Spezia e caratterizzate da una buona posizione rispetto alle infrastrutture viarie (collegamenti autostradali e ferroviari), quali in particolare, per le il Comune della Spezia, parte delle aree ENEL e di Via Valdilocchi.</p> <p>Da sottolineare come una rilevante centralità dovranno assumere</p> <ul style="list-style-type: none">- l'intermodalità ossia il collegamento tra diverse modalità di trasporto,- le lavorazioni ad alto valore aggiunto e di <i>quasi-manufacturing quali</i>:<ul style="list-style-type: none">o segmenti fine lavorazione,o operazioni di imballaggio, confezionamento,o controlli qualità,o gestione magazzini ricambi automatizzati,o deposito prodotti finiti che richiedono un certo livello di stoccaggio, ecc. <p>In sostanza le aree destinate a costituire la dimensione territoriale del Distretto Logistico non sono e saranno caratterizzate dalla presenza di container, bensì devono costituire la dimensione "produttiva" della catena del trasporto fra cui soprattutto, ovviamente, quello containerizzato via mare.</p> <p>Le attività quindi prevedono:</p> <ul style="list-style-type: none">- in via prioritaria il completamento della dotazione infrastrutturale dell'area di S.Stefano Magra.- In via secondaria, successiva quindi anche temporalmente, e comunque subordinata alle necessità, che dovranno essere rilevate anche da apposito studio di fattibilità, l'individuazione di nuove aree sia nella zona di S.Stefano che in altre zone anche del Comune della Spezia e del Comune di Vezzano Ligure, da destinarsi ad attività logistiche ed intermodali, sia legate al ciclo portuale che indipendenti da esso, che dovranno essere sede quindi non di stoccaggio container, bensì di unità di lavorazione merci e servizi ad alto valore aggiunto per competenze impiegate e ricadute occupazionali. <p>Nello specifico alcuni degli interventi necessari:</p> <ul style="list-style-type: none">- potenziamento del collegamento ferroviario porto-S.Stefano, al fine di diminuirne i tempi e i costi di percorrenza, nonché l'impatto sull'ambiente circostante che per le attuali modalità, dovute a carenze infrastrutturali in questo ambito, è ora piuttosto alto;- riorganizzazione della società SVAR S.r.l., società di valorizzazione delle aree retroportuali di Santo Stefano Magra, con l'ingresso di nuovi soggetti pubblici e privati,- attuazione di un processo di informatizzazione dell'area, inizialmente quella di S. Stefano Magra (in collegamento con il progetto di cablatura della Spezia) al fine di favorire l'utilizzo delle nuove tecnologie di comunicazione per gli imprenditori che si insedieranno;- attivazione di iniziative di <i>marketing territoriale</i>, in sinergia con le azioni progettate a livello comunale e provinciale, in considerazione delle potenzialità della logistica quale fattore localizzativo. Una tale attività deve quindi favorire il collegamento con il mercato che attualmente ancora manca, individuando possibili fruitori degli interventi già realizzati, ma anche co-realizzatori, in una dimensione imprenditoriale, di quello ancora da realizzare. Il tutto deve essere ovviamente collegato alla ridefinizione della società SVAR S.r.l. come sopra descritto. <p>Da indicare come siano già state portate a completamento le opere di realizzazione di un autoparco nel Comune di S.Stefano Magra, di servizio ai trasporti relativi ai traffici portuali, nonché della strada portuale di collegamento tra porto e infrastrutture (autostrade).</p>
------------------	---

RISULTATI ATTESI	<p>I risultati attesi <u>nel breve periodo</u> riguardano l'individuazione dei fabbisogni di servizi logistici avanzati da parte degli operatori locali e delle imprese che si servono del porto spezzino, ossia di quelle operazioni che possono essere effettuate in loco, utilizzando i flussi di merci comunque sul nostro territorio già in transito, con le quali poter positivamente migliorare le ricadute occupazionali e di ricchezza rispetto alle operazioni connesse alla catena del trasporto in senso stretto.</p> <p><u>Nel medio-lungo periodo</u> si punta alla dotazione di un vero e proprio "Distretto Logistico" in grado da un lato di generare autonomamente ricadute positive in termini di valore aggiunto prodotto in loco e di occupazione creata (con l'insediamento di operatori logistici specializzati), e dall'altro di fungere quale fattore competitivo per la fidelizzazione dei clienti del porto (allargamento offerta portuale), per il mantenimento dell'imprenditorialità esistente e per l'attrazione di insediamenti di imprese esterne alla ricerca di nuove soluzioni nell'ambito della catena logistica.</p>
ATTORI	<p>Un ruolo molto importante, sicuramente in termini realizzativi, possibilmente anche in una dimensione gestionale, può essere svolto dalla società SVAR S.r.l., al momento partecipata al 96% dal Comune di Santo Stefano Magra, e al 4% dalla Contrepaire S.r.l., società terminalista, a condizione che venga compiuta una riorganizzazione societaria con l'ingresso di nuovi soci pubblici e privati (Autorità Portuale Comuni interessati, FF.SS, SALT, privati del settore ecc.), in modo che tutti gli attori interessati siano coinvolti, e con una significativa ricapitalizzazione, idonea alla missione che la società dovrà svolgere, con particolare riferimento all'acquisizione di nuove aree per ampliare la dimensione del distretto logistico.</p> <p>In un tale ambito si rilevano i recenti apporti dei soci della suddetta compagine, ai quali dovrà seguire una ulteriore capitalizzazione con l'ingresso di nuovi soci pubblici e privati.</p> <p>Tutti gli interventi devono fare comunque riferimento ed essere coerenti con il disegno strategico relativo alla riorganizzazione delle società di servizi locali.</p> <p>Dal punto di vista della progettazione di percorsi formativi ad hoc per la creazione di figure professionali specializzate che operino nel "distretto logistico", un ruolo centrale potrà essere attribuito alla locale Scuola Nazionale dei Trasporti.</p>
RISORSE E STRUMENTI	<p>Relativamente agli investimenti, sarà possibile fare ricorso alle varie agevolazioni di cui l'area può beneficiare (L.488/92 regionalizzata, Contratto d'Area, PRUSST). In particolare, il PRUSST può rappresentare, non essendo l'aspetto finanziario quello dominante, uno strumento-guida fondamentale per attuare un percorso concertativo per la definizione e attuazione degli interventi previsti e per l'articolazione dei ruoli e degli impegni in termini di risorse tra i diversi soggetti pubblici e privati coinvolti.</p> <p>Rileviamo inoltre come nel Piano Generale dei Trasporti, approvato nel mese di marzo 2001, siano inseriti interventi infrastrutturali di interesse per l'area.</p> <p>Per quanto riguarda la progettazione del Distretto Logistico, è prevista l'assegnazione di uno specifico studio, tramite bando, ad un centro di ricerca qualificato, per l'approfondimento di alcuni aspetti tecnici relativi alla piattaforma logistica, alla sue necessarie dimensioni per esser competitiva, ma anche ai limiti ambientali e strutturali cui comunque essa dovrà essere soggetta; lo studio potrà esser finanziato a valere su risorse messe a disposizione dalla L.236/93 art. 1-ter, nell'ambito del Programma di Sviluppo attuato dalla società SPEDIA S.p.A.</p> <p>Per la progettazione e attuazione di percorsi formativi ad hoc sulla logistica da parte di centri di formazione qualificati (es: Scuola Nazionale dei Trasporti) si potrà ricorrere a fondi strutturali comunitari (FSE).</p>

FATTIBILITÀ	<p>Le opportunità, condivise dagli operatori, riguardano in particolare la già significativa offerta logistico-portuale spezzina, legata alla presenza di operatori qualificati di livello internazionale.</p> <p>Un migliore sfruttamento di questo know-how e di queste risorse potrà consentire di potenziare l'offerta logistica con servizi a più elevato valore aggiunto, in grado di generare risultati più significativi in termini di ricchezza prodotta in loco e occupazione creata.</p> <p>Un rilevante aspetto a supporto della fattibilità del progetto riguarda l'attuale dotazione infrastrutturale dell'area di S.Stefano, con particolare riferimento al raccordo ferroviario, alla zona di interscambio ferro-gomma in fregio ai binari, alla zona operativa di sosta e smistamento mezzi, già esistenti, e all'autoparco, in fase di ultimazione.</p> <p>Un altro importante elemento è rappresentato dal PRUSST La Spezia-Val di Magra, approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici; al di là del significativo aspetto legato alle agevolazioni finanziarie attivabili, il PRUSST, che fra i vari interventi in cui è articolato prevede anche il centro logistico di S.Stefano e la realizzazione di una linea ferroviaria dedicata tra città e Val di Magra, può rappresentare uno strumento-guida considerando che si fonda per definizione sulla concertazione tra soggetti pubblici e privati.</p> <p>I punti cardine per la realizzazione del Distretto Logistico sono quindi:</p> <ul style="list-style-type: none"> – la individuazione delle aree di S. Stefano Magra come prioritaria e strategica per l'avvio effettivo di un tale distretto, sia per tempi, destinazione e progettualità, rispetto ad altri ambiti con iter molto più lunghi di destinazione specifica, acquisizione e progettazione; – la realizzazione di infrastrutture necessarie ad eliminare strozzature e diseconomie; – la valutazione della sostenibilità ambientale di quanto realizzato, non tanto per il Distretto Logistico in se stesso, che anzi implica attività a basso impatto ambientale, quanto per le connessioni con gli incrementi di traffici di merci, e le opere relative alle strutture del porto, cui il distretto sarebbe primario cliente, che in questo senso devono essere valutate. <p>Inoltre, lo studio di approfondimento a cui si è accennato potrà offrire un contributo determinante per:</p> <ul style="list-style-type: none"> – l'analisi della domanda e dell'offerta di servizi logistici nella logica del <i>distripark</i>; – l'individuazione della dimensione ottima minima per la realizzazione di una piattaforma logistica, con la priorità strategica delle aree di Santo Stefano Magra; – la disponibilità delle aree e le loro modalità di utilizzo (acquisto, affitto ecc.); – la definizione in <i>ex-ante</i> delle linee guida per lo sviluppo del distretto, con particolare riferimento alle specializzazioni verso cui orientare le attività logistiche; – l'analisi degli effetti sull'indotto locale; – la definizione dello stato dell'arte dei principali strumenti di pianificazione (Piano generale dei trasporti, PTC, PRP, PUC dei comuni coinvolti, ecc.) e verifica della compatibilità ambientale; – la valutazione economico-finanziaria dell'investimento e individuazione delle possibili agevolazioni finanziarie e di nuove forme di finanziamento (<i>project financing</i>); – la definizione della ottimale strutturazione gestionale. <p>Uno scarso grado di condivisione del progetto da parte della comunità e del territorio locale potrebbe rivelarsi un ostacolo, in passato già manifestatosi in opposizione alle strategie di ampliamento commerciale del porto: in questo senso, appare invece fondamentale il ruolo del progetto quale strumento di marketing interno per promuovere verso la cittadinanza i benefici derivanti dalla presenza del <i>gate</i> portuale per lo sviluppo di attività logistiche ad alto valore aggiunto e ad elevata potenzialità in termini di creazione di ricchezza e occupazione.</p>
--------------------	---

	<p>PUNTI DI FORZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza in loco di un Know-how significativo legato alle attività del porto e del traffico containers e disponibilità di manodopera qualificata - Disponibilità di un'area ad hoc (S.Stefano Magra) sita in una posizione strategica (vicina al porto e al centro di importanti nodi stradali e ferroviari), adeguata al progetto e già in buona parte dotata di infrastrutture per l'intermodalità e la logistica, con possibilità di espansione in altre aree - Possibilità di sfruttare i notevoli traffici di cui dispone il nodo La Spezia sia per la felice collocazione (<i>gate</i> euro-mediterranea) che per lo sviluppo del porto come punto strategico per il traffico container - Disponibilità di agevolazioni finanziarie (L.488/92, L.236/93, Contratto d'Area, PRUSST, Fondi Strutturali, ecc.) - PGT che contiene interventi di interesse per l'area. - prossima realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari in uscita dal porto - sostanziale condivisione di obiettivi 	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nodi ancora irrisolti dal punto di vista infrastrutturale (es. Pontremolese,) - Mancanza di un forte tessuto imprenditoriale locale, quale primo interlocutore in termini di offerta di servizi logistici avanzati - Rischio di sovrapposizione di funzioni e di servizi logistici con aree vicine (Parma, Genova, Livorno) - Rischi della specializzazione
<p>EVOLUZIONE DEL PROGETTO</p>	<p>È stata avviata gara, per l'assegnazione dello studio di realizzazione di un Distripark ,da parte Spedia S.p.A. Il termine finale di presentazione delle domande è fissato nei primi giorni di settembre 2001, con la possibilità quindi di acquisire i primi risultati alla fine dell'anno.</p>	

ASSE STRATEGICO 9

L'INTEGRAZIONE ECONOMICO TERRITORIALE D'AREA VASTA E LE INFRASTRUTTURE ESTERNE

SCENARIO

La collocazione della Spezia nell'area mediterranea é particolarmente felice perché le garantisce un posto di eccellenza nei rapporti con il nordest europeo: oggi il porto é uno dei più significativi del Mediterraneo per il traffico container, una tipologia che rappresenta una quota sempre maggiore all'interno degli scambi di merci, e comunque quella a più alto valore aggiunto.

In ambito europeo il primo porto é Rotterdam (6 milioni di TEU), al quarto posto nella classifica mondiale, e secondo é Amburgo, al settimo posto. Nel Mar Mediterraneo il primo porto é Gioia Tauro (2.253.000 TEU), mentre La Spezia si colloca all'ottavo posto (843.000 TEU), anche se le previsioni del Piano Regolatore del Porto puntano ad un raddoppio della sua capacità.

L'intermodalità costituisce un altro vantaggio per gli scambi: il centro intermodale/ retroporto di S.Stefano Magra, organizzato su un'area di 40 ha, può assicurare un positivo bacino per la raccolta e redistribuzione del traffico merci.

Da un punto di vista insediativo nella provincia spezzina si individuano tre ambiti principali:

- area centrale (Golfo e Val di Magra)
- val di Vara (Alta e Media – bassa Valle)
- Riviera – Cinque Terre.

Al 1999 la popolazione residente nella provincia è pari a 222.140 unità, e la densità territoriale risulta pari a 252 ab/kmq, con situazioni disomogenee di fitto insediamento costiero e spopolamento delle aree interne, presenza di zone ad elevata densità abitativa in Val di Magra e nella bassa Val di Vara.

La Spezia, principale area urbana della provincia é caratterizzata da un'alta densità abitativa (96.320 abitanti con una densità di 1.856 ab/kmq) e da un tessuto urbano fortemente strutturato.

Nel subambito del Golfo risiede ancora poco più della metà della popolazione della Provincia, nonostante la crisi demografica del capoluogo, la cui popolazione è scesa dai circa 125.000 ab al 1971 ai 96.000 attuali (con un decremento di quasi il 6% anche negli anni tra il 1991 e il 1999).

Analogamente all'assetto insediativo anche la distribuzione territoriale degli insediamenti produttivi e commerciali vede un'alta concentrazione nell'area centrale (oltre l'80% del totale).

Lungo la costa del Golfo si susseguono aree speciali portuali, cantieristiche, militari (l'Arsenale costituisce una parte integrante della città) e nuclei storici con carattere urbano e turistico (Lerici, Le Grazie, Portovenere). In particolare, le strutture della cantieristica, concentrate e di rilevante dimensione, occupano quasi integralmente la costa occidentale, con andamento lineare fino alla diga foranea.

La seconda polarità urbana di rilievo nell'area centrale é Sarzana, il cui connotato principale é il denso nucleo storico, circondato da vie di comunicazione lungo le quali si concentrano insediamenti prevalentemente commerciali.

Il tratto di Aurelia compreso tra Sarzana e Ortonovo assume una funzione specialistica di "strada mercato", per la compresenza di attività commerciali e spazi di servizio.

Nella fascia costiera si concentra la maggior parte delle attività turistiche, pur con connotazioni diverse tra l'area del Magra, il Golfo e la Riviera. La riorganizzazione del fronte mare, su cui però insistono usi in atto ed aspettative conflittuali con le attività portuali, è alla base dei processi di recupero e conversione di parti del porto commerciale (Primo bacino portuale) e di aree dismesse

dalla cantieristica minore costiera, che si affiancano ai progetti più rilevanti del riutilizzo delle principali aree dismesse urbane (tra cui le aree ex IP e Enel). Per quanto riguarda il turismo costiero, l'attività particolare della nautica da diporto svolge un ruolo importante: i posti barca provinciali superano le 4.500 unità, di cui quasi il 60% nel Golfo e il resto in Val di Magra.

Sul versante socio economico, la caratterizzazione dell'area è ancora fortemente improntata al settore industriale, dove gli occupati (dati provinciali, 1999) sono pari al 26% sul totale, percentuale superiore a quella media della Liguria (23,5%), con una presenza pari a 20.000 unità. In particolare, gli addetti alle attività portuali e all'indotto sono una quota di tutto rilievo, pari a circa 5.500 unità.

L'attività terziaria copre una quota consistente delle attività: gli addetti al terziario e commercio (con esclusione della pubblica amministrazione) ammontano a 31.000 unità.

Nonostante le buone performances del porto, e malgrado una ragionevole vivacità sul fronte turistico, sotto il profilo occupazionale si registra una situazione di qualche incertezza. Gli occupati rappresentano infatti una percentuale dell'89,5%, inferiore alla media della Liguria (90,2%) e a quella media dell'Italia settentrionale (94,6%), mentre il tasso di disoccupazione è pari al 10,5%, superiore a quello medio della Liguria (9,8%) e il doppio di quello medio dell'Italia settentrionale (5,4%).

In questo quadro di fragilità strutturale risulta prioritario favorire un processo di integrazione delle politiche pubbliche a livello di area vasta e, in questo senso, istituire nuovi livelli di integrazione fra la programmazione comunale e provinciale. Nell'area spezzina sono già attivate forme di sostegno comunitario per le aree di crisi, nonché procedure di programmazione negoziata, quali il Contratto d'area (1999). A tale proposito assumono valore condiviso le politiche di reindustrializzazione ed il rilancio della portualità e della logistica, che puntano su alcune risorse locali importanti. La loro efficacia nel medio lungo periodo però si misura soprattutto sulla capacità di integrarsi con le politiche di sostenibilità ambientale e riqualificazione territoriale.

Altrettanto importanti sono gli obiettivi di potenziamento nel settore della mobilità.

Innanzitutto per favorire la riorganizzazione produttiva dell'area spezzina risulta prioritario rendere Spezia una città non terminale, ma capoluogo delle due valli che su di essa gravitano, nonché modernizzare il sistema della mobilità e rendere cospicua l'offerta di spazi e servizi in tema di trasporto. Spezia gioca infatti un ruolo centrale per il rilancio dell'intero sistema provinciale e sulla città si può puntare per un processo di ricentralizzazione di funzioni pregiate di area vasta, per il cui raggiungimento risulta indispensabile creare le condizioni di accessibilità adeguate a nuovi standard. L'armatura viabilistica fondamentale della provincia ed in particolare dell'area centrale spezzina, individuata dalle direttrici dell'Aurelia e della Cisa, è oggi interamente sostituita da percorsi autostradali (A12 Genova – Livorno e A15 Parma – La Spezia) destinati ad assorbire la totalità dei flussi di attraversamento e di scambio con le zone esterne.

Sul versante ferroviario, la provincia è attraversata in senso nord – sud dalla dorsale tirrenica Genova – Pisa – Roma, asse di fondamentale importanza nazionale, a doppio binario elettrificato.

Su tale asse si innesta la linea di valico Pontremolese, con sviluppo a binario semplice e una galleria di valico di forti pendenze, che limita la potenzialità della linea per il traffico merci.

Il raddoppio della linea, già finanziato, solo in parte è stato effettivamente realizzato, mentre interventi di potenziamento consentiranno di innalzare la capacità della linea (in attesa della nuova galleria di valico).

Particolarmente importante è il nodo ferroviario La Spezia – S.Stefano, interessato dal raccordo portuale e sul quale insistono lo scalo di Spezia Migliarina e lo scalo merci di S. Stefano. Si è recentemente ultimato il collegamento diretto porto – S. Stefano scalo, mentre restano da realizzare i collegamenti diretti tra quest'ultimo e Sarzana.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA E RISCHI
<ul style="list-style-type: none"> - collocazione geografico-territoriale favorevole agli scambi; - struttura produttiva articolata su comparti strategici; - opportunità turistiche - vantaggi del Contratto d'Area e finanziamenti comunitari - offerta trasporti e logistica soprattutto marittima - strategia definita della viabilità provinciale 	<ul style="list-style-type: none"> - elevati costi delle aree per insediamenti industriali - necessità di adeguamento delle infrastrutture portuali e nuovi collegamenti territoriali in area vasta - avvio dell'utilizzo pieno delle aree retroportuali, ed il reperimento di spazi per la nautica da diporto
POSSIBILI LINEE STRATEGICHE	
<p>1) La riorganizzazione del sistema infrastrutturale, come sviluppo delle infrastrutture di connessione ed interconnessione e potenziamento e razionalizzazione delle reti infrastrutturali: si traduce nella riorganizzazione della viabilità funzionale ai collegamenti Golfo – Valle e nell'articolazione dell'offerta della mobilità costiera, con l'utilizzo della ferrovia con funzione metropolitana ed il servizio di trasporto marittimo.</p> <p>2) La qualificazione urbana e riorganizzazione funzionale del sistema insediativo nell'ambito metropolitano Golfo – Valle, in cui ricade anche il rafforzamento dell'apparato produttivo, favorendo la competitività del Sistema territorio come area di offerta competitiva in collegamento ad un'area vasta.</p>	
OPPORTUNITÀ	IPOTESI PROGETTUALI
<p>Il Piano Urbanistico Comunale (PUC) é lo strumento che l'Amministrazione della Spezia ha recentemente predisposto per organizzare l'insieme di proposte di sviluppo e tutela del proprio territorio, mentre il riferimento principale di area vasta é costituito dal Programma di Sviluppo (documento provinciale presentato nell'agosto 2000), che si affianca ad altri strumenti urbanistici istituzionali, quali il PTC La Spezia - Val di Magra (1997) e il Piano della Costa (1999) e a strumenti di concertazione, quali il Contratto d'area (1999) e il Prusst (1999), nonché ad alcune iniziative di cooperazione transnazionale (Interreg III).</p> <p>All'individuazione delle linee strategiche ha fortemente contribuito la predisposizione del Prusst (1999), che persegue un disegno unitario di sviluppo dell'area centrale, promuovendo l'integrazione fra Golfo e città della Spezia con la val di Magra.</p> <p>In accordo con questa programmazione, il Prusst definisce quattro assi tematici prioritari, cui sono collegati alcuni progetti strategici, per un investimento complessivo pari a circa 1.700 MLD</p>	<p>9.1.1(Collegamenti ferroviari e stradali nel Sistema territoriale provinciale)</p> <p>9.2.1(Utilizzo turistico della diga foranea)</p> <p>9.2.2(Nuova ricettività turistica provinciale)</p> <p>9.2.3(Riuso urbano dell'area ex IP)</p>

cui partecipano sia soggetti ed enti pubblici che privati.	
--	--

ASSE STRATEGICO 10

LA GOVERNANCE DI AREA VASTA SU UN'AREA TRIREGIONALE

SCENARIO

La Spezia, per collocazione geografica e ragioni economiche (porto, attività produttive industriali, turismo) è uno snodo importante e strategico, un ponte tra il Mediterraneo e l'Europa centro – orientale. La sfida dei prossimi anni è di rafforzare le condizioni, prevalentemente infrastrutturali e di alleanze istituzionali, per raggiungere una buona competitività economica, senza ridurre, ma anzi incrementando, la qualità ambientale.

La Spezia si trova anche in un bacino rilevante per le relazioni territoriali tra ambiti regionali diversi, ligure, toscano ed emiliano, e le politiche ed i programmi di sviluppo locale non possono prescindere da un'interazione fra soggetti pubblici alle diverse scale.

Sul versante toscano, la provincia della Spezia e quella di Massa Carrara presentano alcune comuni caratteristiche nella loro struttura economica sociale: la conurbazione della Spezia e della vicina Val di Magra (Sarzana ecc.) è infatti intrinsecamente connessa, per continuità fisica e spaziale, con le aree urbane di Massa e Carrara e della vicina Versilia; sono inoltre storicamente riconosciute le relazioni esistenti tra la città e la Lunigiana.

La politica di reindustrializzazione legata allo sviluppo del porto della Spezia e alla crescita del traffico container potrebbe avere ricadute sulla provincia toscana, determinando un fabbisogno di aree produttive e pertanto la costruzione di intese a livello di area vasta appare proficua per sostenere la crescita produttiva ed ampliare le possibili sinergie.

Sul versante emiliano, le relazioni più forti ed indiscusse sono da tempo istituite con la provincia di Parma, e ulteriormente rafforzate per la facilità di connessione garantita dall'autostrada esistente, che mette in comunicazione Spezia e la sua provincia con l'entroterra emiliano padano, passando per il nodo di Parma. Sotto questo profilo la necessità di potenziare e rendere ancora più efficaci gli scambi territoriali è in larga misura affidata al consolidamento del corridoio Tirreno – Brennero (TiBre), sia dal punto di vista viabilistico che ferroviario.

Nelle indagini O/D effettuate dalla regione Emilia – Romagna nel 1995 gli scambi tra il bacino spezzino e la regione nel suo complesso ammontano ad un volume di traffico di circa 3000 veicoli/die, di cui oltre il 50% a carattere pesante. Ai valori sopra riportati occorre sommare il dato del traffico direzionato verso l'area lombarda veneta (bacino di Mantova, Verona, Padova e Vicenza): si tratta complessivamente di altri 1400 veicoli /die, di cui oltre il 45% per traffico merci. Pertanto sull'asse Autocisa /Autobrennero, da Spezia a Verona, passando per Parma, il traffico merci presumibilmente supera i 1.200 veicoli/die. Nonostante il dato ricavato, in valori assoluti, non risulti particolarmente elevato, la percentuale di ripartizione veicoli leggeri/veicoli pesanti è molto consistente, ed esprime efficacemente il tipo di scambi tra il bacino del Mediterraneo, attraverso Spezia e l'entroterra padano.

Il PRIT 1999 della Regione Emilia Romagna contiene alcune ipotesi di scenari territoriali, legati alla possibile realizzazione del corridoio multimodale denominato TiBre: gli interventi più consistenti riguardano il raddoppio della linea ferroviaria Parma Spezia (Pontremolese), e la realizzazione del collegamento tra A15 e A22.

Anche la Provincia di Parma ne tiene conto nel recentemente adottato Documento Preliminare del PTC (del. 993 del 7.12.2000), in cui si approfondiscono motivazioni e ipotesi per il corridoio multimodale.

Dal punto di vista ferroviario, le FS, per conto del Ministero dei Trasporti, stanno predisponendo

gli studi di fattibilità per il raddoppio della Pontremolese, nei tratti Parma/Fornovo (nuova galleria) e Fornovo/Valico.

Dal punto di vista viabilistico, il Preliminare di PTC di Parma registra la firma recente all'Accordo di Programma tra le Province di Parma - Mantova - Cremona per la studio del tracciato del nuovo tratto autostradale, a completamento del corridoio viabilistico del TiBre. L'Accordo definisce i tre punti fissi di passaggio (Mantova sud, Gussola sul Po, Innesto A15 A1), mentre assicura l'avvio di studi di fattibilità per tracciati alternativi da Mantova a Parma, al fine di valutare l'alternativa con minori impatti territoriali.

Su questo punto tuttavia le componenti private della società Autocisa mostrano divergenza di opinione, nel senso di concepire piuttosto una idea progettuale in cui i punti di passaggio siano il più possibile individuati nei pressi di strutture a cui una infrastruttura viaria sia di supporto fondamentale. In questo senso quindi la auspicata soluzione di un passaggio fisso in località Nogarole Rocca, al fine di garantire un collegamento con l'interporto di Verona.

Sull'Autocisa esistente sono peraltro previsti consistenti investimenti per la riqualificazione e il potenziamento dell'asse autostradale, senza però ipotizzare ancora una terza corsia.

In campo economico, come sottolineato dal recente documento del Programma Provinciale di Sviluppo, il potenziamento dell'integrazione fra apparati produttivi locali e la creazione di relazioni sinergiche con il porto della Spezia, già in una sua territorializzazione con l'utilizzo a finalità di logistica con alto valore aggiunto delle aree di Santo Stefano, potrebbe avvalersi della struttura dell'Interporto di Parma, lungo la direttrice del Brennero; da considerare tuttavia l'attuale difficoltosa connessione con la rete ferroviaria Milano Bologna ed in particolare l'assenza di un collegamento diretto con la linea pontremolese, anche se è allo studio una nuova bretella ferroviaria per garantirne l'innesto.

In una logica di apertura verso l'Europa nord orientale, lo stesso documento provinciale riflette sulla ridefinizione ed il rilancio del ruolo dell'Interporto nel quadro integrato di tutta la rete logistica (portuale ed interportuale) che si sviluppa fra La Spezia (terminale marittimo e porto logistico) e Verona Q.E., che fungerebbe da grande piattaforma logistica intermodale, verso la Germania e l'Europa centro orientale, alla ben nota condizione che si potenzino i collegamenti autostradali e ferroviari. A tale riguardo è pertanto necessario il coinvolgimento di tutte le Amministrazioni locali e degli enti interessati proprio allo sviluppo della direttrice Ti-Bre.

PUNTI DI FORZA

- collocazione geografico – territoriale
- disponibilità di risorse pubbliche e private

PUNTI DI DEBOLEZZA E RISCHI

- difficoltà connesse agli ingenti investimenti necessari per il collegamento con l'Autobrennero e per realizzare le gallerie di valico

POSSIBILI LINEE STRATEGICHE

1) Sviluppare un'azione di concertazione per rafforzare e valorizzare i fattori strategici di posizionamento della Spezia in un quadro di relazioni interregionali con le aree del nord est, a partire dal più immediato retroterra padano rappresentato da Parma, nonché rafforzare gli elementi di integrazione metropolitana tra l'area centrale della provincia ed il sistema insediativo apuano – versiliese in una prospettiva compiutamente metropolitana.

2) Attivare una coerente politica infrastrutturale che potenzi le comunicazioni stradali e ferroviarie non solo con Genova e la Francia ma con il Nord est e tramite esso con l'Europa centrale e Orientale e completi il corridoio plurimodale Tibre (raddoppio della Pontremolese, potenziamento dell'A15, collegamento autostradale con l'Autobrennero) individuando strumenti idonei a garantire risultati e tempi certi di realizzazione. A tal fine risulta indispensabile costruire un rapporto continuativo con FS, con le quali definire la realizzazione della galleria di valico della pontremolese, vitale per le connessioni con l'Europa.

3) Rafforzare le connessioni infrastrutturali del sistema metropolitano costiero come elemento di sviluppo connesso al collegamento con nuovi mercati retrostanti da cui poter attingere e di cui essere porta a mare (connessione con basi logistiche interne, interporti, vie di traffico)

OPPORTUNITÀ

E' necessario rafforzare l'intesa interistituzionale per favorire una migliore integrazione delle politiche di assetto territoriale, sviluppo insediativo e produttivo, nonché potenziamento della mobilità, in un'ottica di concertazione con soggetti pubblici e privati a largo spettro.

In questo ambito, di accordo e concertazione, da evidenziare come opportunità il costituito Comitato triregionale (Emilia Romagna, Toscana, Liguria), la società Ti.Bre. Srl. Società mista volta a progettare la realizzazione di un corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, nonché il Comitato costituito presso il Ministero LL.PP: al fine di individuare e sviluppare possibilità infrastrutturali di collegamento.

IPOTESI PROGETTUALI

10.1.1 (Inserimento dell'offerta turistica del territorio in un'area vasta)

10.2.1 (Collegamento plurimodale Tirreno-Brennero)

Ipotesi Progettuale 10.2.1 – Collegamento plurimodale Tirreno-Brennero

CONTENUTO	<p>Innanzitutto ai problemi posti dalla necessità di favorire e permettere l'integrazione europea e l'apertura ai mercati dell'Europa centrale e meridionale, è stata ormai riconosciuta l'importanza e funzione nazionale ed europea del corridoio multimodale Tirreno-Brennero.</p> <p>Tale corridoio costituirebbe anche un importante adeguamento dei collegamenti tra Nord Italia e Medio Tirreno e quindi non solo un fattore di rilievo per città litoranee quali La Spezia, Massa-Carrara, Livorno e Grosseto; si tratterebbe quindi di un elemento molto importante di riequilibrio dell'assetto trasportistico nazionale. L'assenza di efficienti direttrici trasversali implica l'affidamento di quasi l'intero flusso degli scambi fra Nord e Sud al solo asse dorsale, già sovraccarico e a rischio di blocco totale.</p>
RISULTATI ATTESI	<p>I principali risultati attesi sono:</p> <ul style="list-style-type: none">– Collegare l'economia dei porti del Tirreno, dell'Italia del Sud e delle Isole alla pianura padano-veneta, e all'Europa Centro-Orientale;– Riequilibrare il Sistema nazionale dei trasporti e l'inserimento di questi nella rete intraeuropea e transeuropea perseguita dalla Unione Europea. Il corridoio Tirreno-Brennero è considerato da quest'ultima tra le priorità strategiche ed inserito nell'elenco delle "Trans European Networks";– Riconoscere l'importanza strategica del corridoio Ti-Bre, affrontando concretamente il problema della sua realizzazione, operando per superare tutti gli ostacoli interni ed intraeuropei, in particolare per quanto riguarda i rapporti tra Italia e Germania in ordine al Valico del Brennero

ATTORI	<p>Il corridoio plurimodale del Ti.bre implica quindi l'affrontare problemi diversi, da soggetti diversi, ma in maniera sistemica.</p> <p>Per quanto riguarda la realizzazione delle necessarie <u>infrastrutturazioni di carattere ferroviario</u> è stato costituito un apposito Comitato presso il Ministero dei Trasporti, composto dal Ministro dei trasporti, dalle FF.SS. dalle Regioni di Emilia Romagna, Liguria, Toscana e Veneto, dalle Istituzioni ed Enti locali delle aree geografiche interessate, fra cui La Provincia, il Comune e la Camera di Commercio della Spezia. Suo specifico compito valutare e proporre modalità e tipologie di interventi infrastrutturali e logistici necessari al pieno sviluppo delle potenzialità trasportistiche dell'asse Ti.Bre, nonché adoperarsi per sottoporre agli organi competenti proposte per il finanziamento, al fine di assicurare che, nell'ambito di ogni finanziamento statale sia destinata opportuna quota all'ammodernamento e sviluppo dell'asse ferroviario Ti.Bre.</p> <p><u>Gli interventi infrastrutturali per il trasporto su gomma</u> riguardano in particolare i tratti che da Parma dovrebbero permettere il collegamento con Mantova e Verona, nonché il nuovo tratto autostradale Livorno-Civitavecchia, e quindi gestiti dalle società Autocisa e SALT.</p> <p>La necessità comunque di un approccio sistemico ha portato alla costituzione di una società per azioni, denominata Ti.Bre, in cui le istanze infrastrutturali plurimodali verranno affrontate secondo un piano progettuale complessivo, con una logica di project financing. La società, nata quindi con lo scopo di verificare le condizioni per l'adeguamento e il potenziamento del nuovo asse di collegamento, ha un capitale sociale di un miliardo di Lire e trentatré soci fra cui le AP della Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Piombino e Civitavecchia, gli interporti in corrispondenza dei nodi del tracciato (Verona, Parma, La Spezia, Livorno), le relative CCIAA ed Unioni Regionali, le società autostradali di Autocisa, Autobrennero, Serenissima, SALT, Autostrade SpA, imprese private di logistica ed IT, nonché FS Cargo e Aeroporto Galilei di Pisa.</p> <p>Il soggetto attuatore degli interventi ancora da realizzare deve essere individuato.</p>
RISORSE E STRUMENTI	<p>La finanziaria 2000 prevede 50 miliardi per la progettazione di alcuni valichi tra cui la Pontremolese. Nell'ambito della realizzazione delle opere sono inoltre possibili ulteriori risorse per circa 350 miliardi, a fronte di interventi su infrastrutture ferroviarie e per un ammontare complessivo di circa Lire 2.800 miliardi.</p> <p>È necessario ovviamente reperire altre risorse pubbliche, ma soprattutto private, ed è questo il compito primario della neo costituita Ti.Bre S.p.A., che, a seguito di uno specifico studio di fattibilità e sostenibilità economico-finanziaria, cercherà poi di individuare uno specifico soggetto attuatore o proporre come tale se stessa, mediante una ulteriore ricapitalizzazione.</p>
TEMPI E COSTI	<p>Le opere principali da realizzare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuova galleria di valico Pontremoli-Borgotaro, con un costo stimato di Lire 1.500-2.000 miliardi se di carattere bimodale, mentre se esclusivamente ferroviaria il costo è stimato in Lire 1.000 miliardi; - Bretella autostradale Parma-Mantova/Verona, con costo stimato di Lire 1.400-2.000 miliardi; - Autostrada Livorno-Civitavecchia, con un costo stimato di Lire 2.200-2.600 miliardi. <p>Il totale dell'intervento si prevede possa avere un costo massimo di circa Lire 6.600 miliardi</p> <p>Molto difficile definire una tempistica precisa. Il tutto dipende dal grado di progettualità che sarà raggiunto. Per quanto riguarda le opere di raddoppio della linea ferroviaria La Spezia-Parma, alcune opere sono già state effettuate mentre altre, quali quelle relative ai tratti Berceto-Borgotaro, Solignano-Fornovo e Pontremoli-Chiesaccia, dovrebbero essere oggetto di progettazione definitiva entro il 2001, cui dovrà seguire Conferenza di servizi con gli Enti Locali e inizio della valutazione di impatto ambientale. Solo alla fine di tale iter si potrà procedere con una progettazione esecutiva.</p>

FATTIBILITÀ	<p>La costituzione di una specifica società che coinvolge tutti i soggetti interessati è sicuramente un passo avanti nella effettiva realizzazione di quanto prospettato; la logica progettuale di insieme e la necessaria condivisione dei soggetti decisori delle aree interessate, sono viatico per un approccio maggiormente operativo alla gestione dell'intero intervento, decisamente complesso sia per opere da realizzare, che costi da sostenere. L'intervento pubblico a livello centrale è sicuramente molto importante, ma ancor di più il coinvolgimento di soggetti finanziariamente forti, su cui, mediante metodologie di project financing, contare in via attuativa di interventi con ampie ricadute, sia per ricchezza prodotta che effetti occupazionali, sulle aree interessate.</p>	
	<p>PUNTI DI FORZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Condivisione diffusa, sia tra soggetti privati che pubblici, - Riconosciuta importanza strategica sia a livello nazionale che europeo - Costituzione di una specifica compagine societaria volta a definire azioni di project financing - Realizzazione compiuta già di alcuni interventi e iter progettuale avanzato per altri 	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Complessità dell'intervento con costi molto elevati e tempi lunghi ed incerti - Necessaria individuazione ancora da effettuarsi di soggetti attuatori privati - Necessaria implementazione delle risorse pubbliche impiegabili soprattutto nel breve periodo, per le parti di intervento in fase progettuale avanzata
EVOLUZIONE DEL PROGETTO	<p>La Società TIBRE ha commissionato alla Rocksoil di Milano e alla Conte advisor di Firenze, per un compenso di 800 milioni, uno studio di fattibilità tecnica ed economico-finanziaria per il potenziamento del corridoio Tibre. Lo studio dovrà essere consegnato entro 240 giorni dall'incarico.</p>	