

Intervento di Pier Gino Scardigli, già Presidente CCIAA

Dopo il così brillante intervento del Presidente Bucchioni non è agevole parlare e tuttavia la completezza del suo discorso offre il vantaggio d'un più breve contributo esimendo dal riprendere argomenti già esaurientemente trattati.

Prima d'affrontare lo specifico argomento assegnatomi desidero però svolgere alcune brevi considerazioni su quanto lucidamente esposto dal Prof. De Rita in tema di territorialità regionale.

L'avvento delle Regioni ha comportato - nessuno può dubitarne - una più diretta partecipazione delle comunità locali a processi decisionali un tempo esclusivamente delegati alle Istituzioni nazionali. Altrettanto evidente è tuttavia il contrapposto fenomeno della diminuita attitudine delle aree cosiddette marginali a relazionarsi con ambiti contigui appartenenti al territorio di regioni confinanti.

La Spezia in questo senso costituisce un esempio emblematico. Tradizionalmente portata a relazionarsi con la Toscana, rafforzandosi il ruolo delle regioni, La Spezia è andata progressivamente diminuendo la frequenza ed intensità dei propri rapporti culturali ed economici con le vicine province toscane fino ad esclusivamente riferirsi oggi alla Liguria e al suo Capoluogo.

Né diversamente poteva essere considerata la forte spinta centripeta determinata dal sempre maggior peso dei poteri regionali e quindi dall'obbligo per le comunità locali d'uniformarsi agli indirizzi politici e programmatici da questi dettati.

A fronte di ciò risulta evidente l'opportunità di misure ed interventi capaci d'incentivare iniziative comuni fra aree limitrofe appartenenti a regioni diverse. Guardando alla nostra realtà, per esempio, è facile rilevare i vantaggi che tre province contigue e poste ai margini delle rispettive regioni quali Parma, Massa Carrara e La Spezia potrebbero trarre da un più alto livello d'integrazione conseguibile mediante politiche di sostegno concordate fra le tre regioni d'appartenenza.

In questo senso una stimolante testimonianza viene dal Ponente ove Imperia, Savona e Cuneo sulla base d'una intesa intervenuta fra Liguria, Piemonte e Provenza hanno da tempo aderito a fianco delle comunità della Costa Azzurra al programma " Le Alpi del Mare " realizzando una collaborazione transnazionale d'assoluta importanza.

Scendendo al tema specifico delle grandi direttrici di collegamento ci soccorrono più o meno analoghe argomentazioni. La Spezia, per propria collocazione geografica - al centro del Mediterraneo e naturale sbocco a mare del nord italiano e del centro Europa - è un'area strategica naturalmente vocata a rivestire un ruolo primario nell'ambito del trasporto marittimo e dei traffici commerciali e il cui ruolo va ben oltre l'appartenenza ad una specifica regione.

Ne consegue che i programmi della Spezia non possono avere, pena la loro negatività, il limite dell'orizzonte locale ma debbono invece guardare a strategie di ben più ampia dimensione commisurando a queste i problemi della competitività delle banchine e dell'adeguatezza della dotazione infrastrutturale riferita ai grandi collegamenti autostradali e ferroviari.

Con riguardo a quest'ultimo aspetto molte cose negli ultimi anni sono fortunatamente accadute a rovesciare l'orientamento volto, fin dall'Unità d'Italia, a privilegiare la direttrice Milano, Bologna, Firenze e a porre in secondo piano gli itinerari costieri e quelli d'attraversamento trasversale.

Lo sviluppo economico italiano, a partire dall'ultimo trentennio, ha infatti evidenziato netti cambiamenti di scenario proponendo al centro del processo di crescita non più i grandi stabilimenti industriali ma i sistemi di piccole e medie imprese e con essi i territori di privilegiata presenza di questi. Inoltre la caduta del Muro di Berlino e quanto ne è

conseguito in est e centro Europa ha attivato nuove direttrici di traffico fra cui quella del Brennero e le aree collocate sulla sua linea.

Questi nuovi fattori da considerare insieme all'esponenziale crescita della mobilità di persone e merci hanno nel tempo concorso a dare ruolo centrale a bacini di diffusa imprenditorialità piccola e media come quelli di Padova, Verona, Vicenza, Mantova le cui esigenze di diretto sbocco al mare sono andate ogni giorno di più richiamando l'importanza del litorale mediotirrenico e dei suoi porti, in primis di quello della Spezia e cioè delle banchine geograficamente più vicine e notoriamente affidabili.

E' così che da ultimo la direttrice " Tirreno - Brennero " ha risalito molte posizioni dopo la lunga fase in cui il sistema dei collegamenti nord-sud sembrava potersi interamente risolvere mediante l'itinerario dorsale. Oltre 40 milioni di tonnellate di merci annualmente movimentate attraverso il Brennero e il grande generatore di traffico costituito a Verona dal Quadrante Europa sono valsi a convincere della necessità, nell'interesse del Paese, d'una efficiente direttrice plurimodale est / ovest verso il Tirreno.

In questa nuova temperie evidenti appaiono le prospettive per La Spezia. Essere il punto geograficamente più vicino al Brennero e costituire naturale sbocco a mare di bacini economici importanti del nord Italia rappresenta, nel nuovo contesto economico, una straordinaria occasione di sviluppo da cogliere pienamente soprattutto ora che i tradizionali motivi di forza del territorio - la Marina Militare, i grandi stabilimenti industriali - di per se stessi non possono più essere tutto il futuro della Spezia.

Nulla però accade automaticamente. Perché le potenzialità spezzine nell'ambito dei trasporti possano a pieno dispiegarsi è necessario che vengano sostenute ed assecondate con coerenti scelte locali e con una mirata attenzione su quanto nazionalmente si muove nel settore, in particolare riferendosi ai programmi di realizzazione delle grandi opere infrastrutturali il cui ritardo costituisce oggi una delle maggiori criticità ai fini d'un compiuto ruolo trasportistico per La Spezia.

Fra queste sono da citare l'obsolescenza della linea Pontremolese, la linea non ancora elettrificata e a singolo binario fra Parma e Suzzara, le precarie condizioni dell'Autocamionale della Cisa, il mancato completamento dell'A12 fra Rosignano e Civitavecchia, la mancanza d'un raccordo autostradale diretto fra Autobrennero ed Autocisa.

S'aggiunga inoltre che il tracciato ferroviario del Brennero fra Fortezza ed Innsbruck dovrà essere potenziato con opere, fra le quali il raddoppio della galleria ferroviaria di Valico, che per costo e complessità verranno realizzate non prima d'un quindicennio malgrado la determinazione e serietà posta dai Governi svizzero, austriaco ed italiano nel perseguire il progetto.

Stanti queste criticità, alcuni decisivi passi avanti si sono comunque recentemente registrati. Su tutti è da ricordare la promulgazione nel dicembre 2001 della legge Obiettivo in materia d'infrastrutture e d'insediamenti strategici intervenuta a semplificare le procedure d'intervento cui è seguita la lista delle opere prioritarie per il Paese comprensiva anche della direttrice Tirreno - Brennero.

Questo inserimento fra le priorità ha segnato il punto d'avvio di opere decisive per il futuro della Spezia. Dopo un'attesa di quasi trent'anni a fine 2005 è previsto inizino per essere completati entro il 2009 i lavori della bretella autostradale fra A15 Autocamionale della Cisa e A 22 Autobrennero capace d'avvicinare La Spezia al Brennero di oltre 60 km.

La stessa linea ferroviaria Pontremolese, nell'ambito della priorità acquisita dalla direttrice plurimodale Tirreno - Brennero, per la prima volta dopo un secolo è tornata ad essere ritenuta un'opera strategica e nel giugno di quest'anno le FS, rivedendo la loro posizione sempre negativa in passato, hanno provveduto a redigere il progetto di massima non solo dell'intero raddoppio della linea ma anche della nuova galleria di Valico.

Nello stesso tempo Autocisa ha deliberato d'investire nel periodo 2001 - 2009 oltre 450 milioni di Euro per l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'intero percorso autostradale mentre da parte di Salt avranno presto inizio i lavori per la terza corsia Sarzana - Viareggio onde poter assorbire il maggior traffico generato dalla messa in esercizio della futura bretella Parma Fontevivo - Nogarole Rocca.

Questi significativi e fino a poco tempo fa non prevedibili passi in avanti per dare frutti definitivi è necessario vengano accompagnati da un'adeguata capacità locale di sostegno e sollecitazione.

Per dar seguito, per esempio, al progetto di massima sulla Pontremolese puntualmente consegnato in giugno dagli uffici tecnici delle FS, è indispensabile ricevere il parere delle Regioni interessate e del Ministero dell'Ambiente. Ad oggi malgrado sia stato ormai abbondantemente superato il termine di 90 gg. previsto dalla legge Obiettivo i pareri non sono ancora pervenuti al Ministero Infrastrutture e Trasporti per cui non è possibile procedere alla redazione del progetto esecutivo che, una volta approvato dal Cipe, aprirebbe la porta ai necessari finanziamenti.

Un errore sarebbe, dunque, ritenere le priorità stabilite dal Cipe come un risultato risolutivo ed indipendente dal successivo iter per addivenire alla cantierabilità delle opere e, quindi, al loro finanziamento. Ben lungi dunque dall'attendere passivamente, è oggi più che mai indispensabile che le Istituzioni locali ed ogni altra utile forza s'attivino perché i progetti giungano più rapidamente possibile a definizione e, all'esito, adeguate risorse vengano disposte.

In questo senso evidente appare l'esigenza d'un coordinamento fra le aree interessate ad opere comuni e, nel nostro caso, fra le diverse Regioni e Province attraversate dalle infrastrutture della Tirreno - Brennero. Proprio a tale fine Camere di Commercio, Autostrade, porti del medio Tirreno ed interporti hanno istituito nel 2001 la Ti.bre. spa con l'obiettivo di promuovere e sostenere il progetto di completamento della direttrice plurimodale Tirreno - Brennero.

Non meno importante è poi l'azione sul fronte interno. In sede locale infatti è indispensabile avere piena coscienza che senza il mantenimento d'una elevata soglia di competitività del nostro porto e delle attività connesse debole diventerà la pressione per il completamento delle grandi infrastrutture di collegamento e, a questo proposito, almeno tre sono i punti che non possono essere ulteriormente elusi.

Il primo è costituito dall'immediato avvio dell'operazione di dragaggio atteso che senza fondali d'almeno 15 metri di profondità è oggi impossibile ricevere portacontainer d'ultima generazione e quindi svolgere funzioni portuali adeguate ad uno scalo marittimo di livello internazionale come richiesto dalle comunità del nord che alla Spezia guardano con assoluto interesse.

Il secondo riguarda la veloce approvazione del nuovo Piano Regolatore del Porto comprendente il terzo bacino, l'ampliamento del Molo Garibaldi e la creazione della Stazione crocieristica sulla storica Calata Paita.

Il terzo concerne la realizzazione dell'interporto e dell'area logistica di Santo Stefano Magra ai fini di quelle funzioni ed attività terziarie che l'insufficiente dotazione di spazi alle spalle dei moli oggi soltanto parzialmente consente o addirittura per nulla consente.

E' inutile dica, chiudendo, che la disponibilità della Camera di Commercio della Spezia a lavorare su quanto esposto con le altre istituzioni è piena ed incondizionata.

