

Cresce il porto di Spezia: fatti e progetti per l'80

Il nuovo piano di sviluppo dello scalo mercantile si sta già realizzando: entro pochi mesi saranno consegnate banchine e piazzali che raddoppieranno la capacità ricettiva — Cosa fare nei prossimi anni — Il traffico merci è aumentato in quantità e qualità — E intanto gli Enti locali fanno anche la parte che spetta allo Stato

«Questo è un piano del presente, non del futuro. Lo approviamo e si sta già realizzando». Da pochi giorni la città di La Spezia ha il suo Piano Regolatore del Porto: uno strumento «sognato» per molti anni, intorno al quale hanno lavorato almeno sei sindaci. Questa Amministrazione Comunale è riuscita a completare gli studi, a definire i progetti, a gettare le basi per realizzarli concretamente.

Alla fine di novembre il Consiglio comunale ha approvato il PRP poi c'è stato il voto del Consiglio provinciale e, prima della fine dell'anno, arriverà il placet della Camera di Commercio e della Cassa di Risparmio, anche loro «Enti committenti». Nelle sue linee generali il piano del porto ricalca il progetto di massima presentato nel 1977: ma la stessa definitiva risolve importanti nodi relativi a strade, varchi portuali, ferrovie. Esso inoltre prevede anche il «primo stralcio funzionale», vale a dire l'insieme degli interventi di potenziamento da realizzare per primi in ordine di tempo e che saranno di immediata utilità.

Il metodo e le varie soluzioni fanno di questo piano del porto un progetto ambizioso ma allo stesso tempo realistico: la previsione di espandere lo scalo verso il levante del Golfo, di spostare in Val di Magra le operazioni che non necessitano della banchina, di costruire nuovi raccordi ferroviari ha fondamenti concreti.

Insomma, non è un libro dei sogni. Per realizzare questo tipo di progetto (cui hanno concorso tutte le forze politiche ma anche i consigli di quartiere, le assemblee popolari, le forze sociali) due condizioni si sono rivelate determinanti: un governo cittadino stabile assicurato da PCI e dal PSI;

in questi anni l'accordo con la Marina Militare per gli insediamenti industriali nel comprensorio di San Bartolomeo. A La Spezia infatti si può contare su un numero di aree molto ristretto; d'altra parte lo scalo mercantile può svilupparsi solo verso est, nella zona del litorale dove hanno sede molte industrie navalmecchaniche. L'accordo, con la Marina Militare permette di trasferire i cantieri nel già citato comprensorio, risolvendo per il meglio il problema dei rapporti fra industria e attività portuali. Senza questa soluzione, ogni progetto forse sarebbe rimasto sulla carta.

Né va dimenticato che alcune importanti previsioni già oggi si traducono in realtà: entro poche settimane saranno consegnate le nuove banchine del Canaletto (calata Artom sporgente Fornelli) che raddoppieranno la capacità ricettiva dello scalo, mentre il Comune ha già finanziato la costruzione di una strada al servizio del parco provvisorio. In questo senso si può parlare di un «piano del presente», capace di produrre benefici immediati sulla produttività del porto. La relazione al PRP osserva che negli ultimi 10-12 anni lo scalo della Spezia ha goduto di una costante crescita dei traffici, in qualità e in quantità: il movimento complessivo annuo è passato da 11 milioni di tonnellate a 14,7 milioni. Il traffico industriale è cresciuto del 122 per cento, quello commerciale del 109 per cento, quello petrolifero è rimasto fermo.

Di questo passo nel 1990 il movimento commerciale potrebbe arrivare a 7,5 milioni di tonnellate annue. Altri flussi di traffico, sperimentati di recente sembrano destinati ad avere futuro: è il caso del movimento di passeggeri. Il movimento merci per traghetti e con-

tainers oggi raggiunge il 15-18 per cento sul totale. Questo tasso di crescita ha subito una temporanea e brusca battuta d'arresto pochi mesi fa: il fenomeno ha colpito tutti di sorpresa. Si è poi capito che esso è disceso dalle disfunzioni di cui ancora oggi soffre il porto spezzino, dovute ad una gestione frammentaria, alla diffusione della politica degli accetti preferenziali etc.

Ciò ha riproposto in tutto il suo valore la rivendicazione di una gestione veramente pubblica dello scalo, che, attraverso un ente unico cui partecipino gli Enti locali, sia capace di «superare la frattura esistente, fra governo del porto e governo della città».

Su questi dati — e queste esigenze — si fondano le previsioni di sviluppo: il «primo stralcio funzionale» comprende la costruzione di 1500 metri di banchine, di 200 mila metri di nuovi piazzali, la sistemazione dei nodi ferroviari, l'acquisto di mezzi meccanici, l'apertura del varco sussidiario etc. Un posto particolare inoltre è riservato ai lavori per attrezzare il comprensorio di S. Bartolomeo a favore delle industrie destinate a trasferirsi; intervento quanto mai urgente senza il quale non è possibile l'ulteriore sviluppo del porto mercantile.

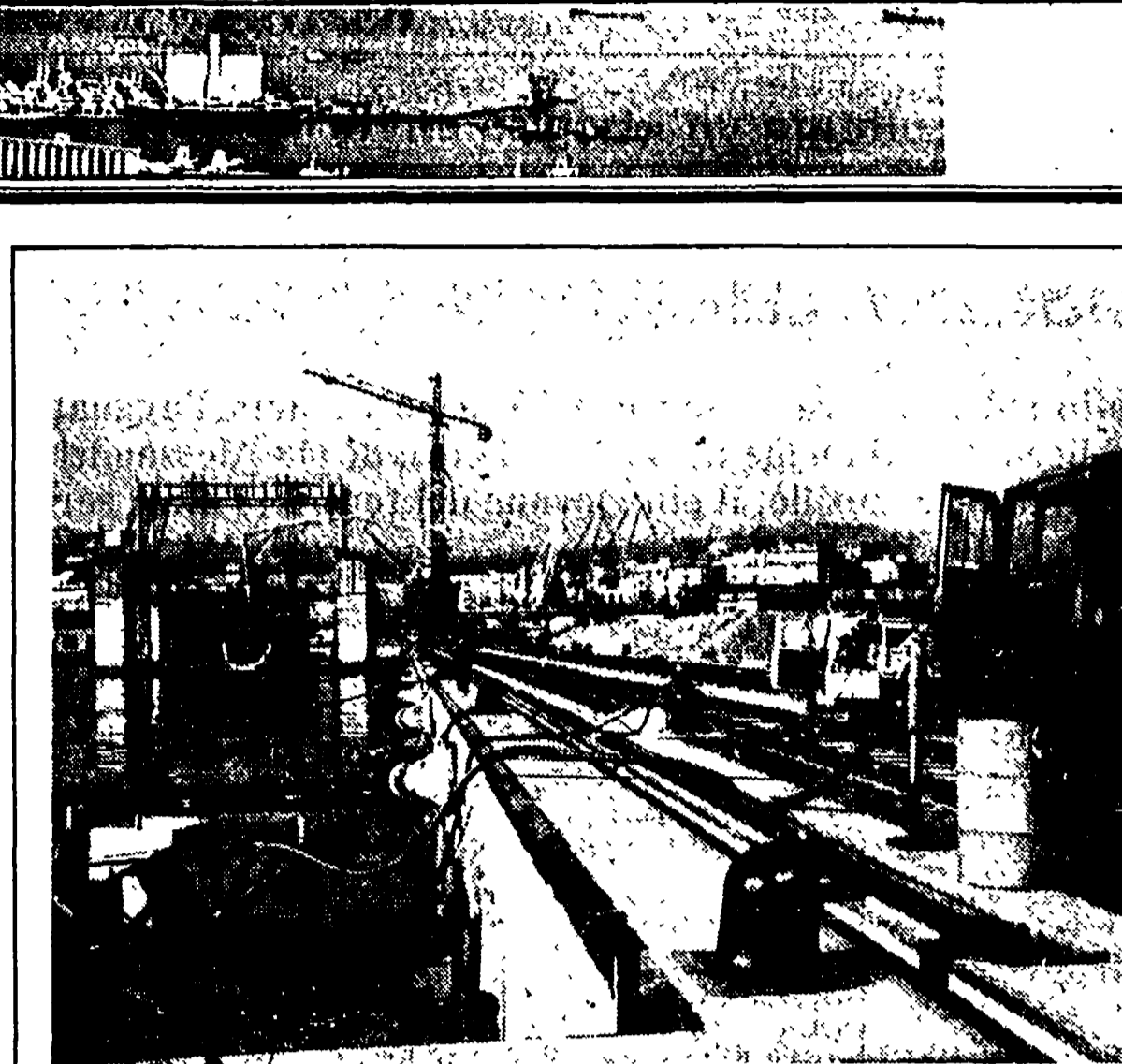
Per lo stralcio funzionale è necessaria una spesa di 60 miliardi ai costi attuali; la richiesta entrerà nel pacchetto di rivendicazione che la Regione Liguria intende sottoporre al governo in materia di finanziamenti.

La questione richiama subito la preoccupante carenza di livello nazionale, dell'impegno per la programmazione e sui temi specifici dei trasporti e dei porti. In effetti — come ha osservato il sindaco Aldo Giacché — elaborando

questo piano gli Enti locali hanno ancora una volta fatto fronte alle inadempienze dello Stato (non bisogna dimenticare che questo compito spetterebbe per legge alle Opere marittime). Dunque il Comune ha fatto la sua parte, anzi è andato molto più in là. Nel frattempo però il governo ritarda l'approvazione dei piani di settore (come quello ferroviario), non è cominciato in Parlamento il dibattito sullo stralcio della legge per la programmazione portuale già concordata nella precedente legislatura, la proposta di legge finanziaria per il 1980 non prevede una lira per i porti mentre si continuano ad erogare miliardi alle autostrade.

Il caso della ferrovia Pontremolese è emblematico di come la non volontà (o la incapacità) di programmare possono mettere in pericolo risultati, sforzi ed obiettivi di risanamento e sviluppo.

Nel periodo della solidarietà democratica la X commissione parlamentare aveva approvato il raddoppio della linea Parma-La Spezia (non solo e non tanto a favore del traffico locale quanto per la funzione strategica affidata alla Pontremolese per capovolgere le logiche del sistema ferroviario in senso meridionale). Nei loro piani le ferrovie hanno previsto complessivi finanziamenti, rivalutati di recente: 120 miliardi per il raddoppio Vezzano-Pontremoli; 30 per un primo tratto fra Fornovo e Borgonovo; 22 per un nuovo intervento sul nodo spezzino. Il governo invece continua a tacere: non ha fatto proprio il «piano integrativo» né ha esplicitamente confermato la scelta del raddoppio. Come minimo si perdono tempo prezioso, ma questa inerzia autorizza altri e più preoccupanti interrogativi.



La città degli anni 80 punta le sue carte sulla qualità della vita

Migliorare e riorganizzare quello che esiste anziché prevedere faraoniche espansioni edilizie: è la filosofia del PRG del Comune della Spezia - Il progetto rifiuta la logica dello «sviluppo zero» - I rapporti con lo scalo mercantile - Insieme ai cittadini e alle forze produttive la Giunta di sinistra ha costruito una serie di strumenti di programmazione senza precedenti

Quarantotto ore dopo il voto sul piano del porto mercantile, il Consiglio comunale della Spezia ascoltava le relazioni degli amministratori sul nuovo piano regolatore cittadino. Lo strumento urbanistico è andato in approvazione proprio in questi giorni, dopo una fase di consultazioni popolari eccezionalmente intensa. Esso presenta il punto d'approdo di tre anni di intenso lavoro nei quali la Giunta di sinistra ha costruito insieme ai cittadini la programmazione per gli anni Ottanta, mettendo fine a un lungo vuoto e delineando una filosofia di sviluppo radicalmente nuova.

La costruzione dell'Arsenale militare, avvenuta nella seconda metà del secolo scorso, significò per l'antico borgo spezzino l'inizio di una vita completamente diversa, caratterizzata da un'impetuosa espansione e dal passaggio verso un'economia fondata sull'industria, la pubblica amministrazione e i traffici commerciali. Ma ciò comportò anche pesanti pedaggi in termini di vincoli su vaste aree e — in certa misura — di rinuncia per la città a decidere in prima persona il suo destino. Più recentemente il piano regolatore del 1958 ha proposto di affidare al meccanismo spontaneo del mercato immobiliare, per l'epoca, e per la cultura urbanistica di allora, era un piano in qualche modo innovativo. Sta di fatto però che, anche a causa di insediamenti industriali molto onerosi, il «bene» territoriale — già scarso — si è ulteriormente impoverito. Il patrimonio edilizio ha subito una progressiva degradazione, la dotazione di servizi sociali si è ridotta a 23 metri quadrati per cittadino.

Questo piano regolatore è diverso; già le avvisaglie si erano avute con il piano dei servizi (che ha vincolato vaste aree urbane per la scuola, gli asili, il verde, le strutture collettive, con un processo di vera e propria «critica» allo sviluppo precedente). Il nuovo PRG si propone di migliorare e riorganizzare la città esistente e il livello generale di vita dei cittadini, anziché prevedere faraoniche espansioni edilizie e velleitarie. Insomma, punta alla qualità della vita anziché alla quantità delle costruzioni; vuole essere strumento nella battaglia di risanamento e trasformazione, di ripresa su nuove basi dello sviluppo economico nazionale.

Sotto questa luce perciò vanno lette le previsioni fondamentali del piano: innanzitutto un impegno massiccio nel risanamento del patrimonio abitativo esistente, attraverso interventi di recupero che interessano 47.000 vani dei quali esiste già un censimento in piena regola. Poi la previsione di garantire a ogni cittadino 21 metri quadrati di servizi, la riqualificazione dei centri antichi che sorgono sulle colline, la difesa del paesaggio e dell'ambiente naturale, interventi sulla viabilità per utilizzare meglio ciò che già esiste (come nel caso del raccordo autostradale e la «elle» di scorrimento urbano), per alleggerire il centro creando nuovi equilibri fra le diverse zone, per garantire collegamenti efficaci alle zone produttive e al porto mercantile, per potenziare i collegamenti fra il capoluogo e le località del golfo interessate ai flussi turistici.

La rinuncia a previsioni iperboliche, la definizione di priorità e «tappe» nei vari settori d'intervento, la valutazione di ogni investimento pubblico e privato fanno del PRG spezzino uno strumento realistico che

fonda i suoi obiettivi su cose concretamente realizzabili. Anche per questo rifiuta la «stagiazione» e lo «sviluppo zero»: esso prevede anche la costruzione di 21 mila nuovi vani in dieci anni (la metà dei quali da realizzare attraverso la mano pubblica), nuove aree per insediamenti industriali, artigianali e per centri «direzionali», zone destinate ai servizi portuali, ecc.

Una stretta connessione caratterizza il PRG e il piano del porto, e in questo modo sono state trovate le soluzioni per numerosi problemi: primo fra tutti la necessità di armonizzare la espansione dello scalo con la crescita qualitativa della città.

Si prevedono, ad esempio, «aree specializzate» da riservare ad attività e servizi connessi ai traffici marittimi, per le industrie complementari alla cantieristica o comunque attinenti al porto; per attività di tipo urbano parzialmente indotte dallo sviluppo dello scalo.

Le zone industriali della Val di Magra potranno ospitare altre industrie «port-oriented». Nel grande parco di Santo Stefano — dove sono destinate tutte le operazioni portuali che non necessitano dell'immediato sbocco al mare — saranno riservate importanti aree al movimento containers e di merci pesanti.

Il PRG infine disegna anche il sistema di collegamenti stradali e ferroviari indispensabile al porto. Anche in questo caso la scelta è caduta su opere concretamente realizzabili come il cavalcavia stradale che eliminerà il passaggio a livello di viale San Bartolomeo. I finanziamenti ci sono e l'opera è pronta a partire. Ora il Comune sta lavorando per spostare i servizi che corrono sotto la sede viaria in modo da consegnare al più presto l'area per l'inizio dei lavori.

Un bilancio non ancora conclusivo (perché altri progetti saranno sottoposti al prossimo Consiglio comunale) degli investimenti nel quinquennio porta a 37 miliardi di opere deliberate dal Consiglio comunale. E' un concorso diretto del Comune, che non sarebbe obiettivo tacere, come non sarebbe obiettivo tacere i contributi regionali per il primo biennio del piano decennale della cassa, la ripresa dell'attività edilizia e dell'economia e alla dotazione di servizi indispensabili alla «nuova qualità della vita»: in questo senso si sta uscendo fuori da una crisi che ha paralizzato i Comuni, incluso il nostro, troppo a lungo.

Il fatto che la Regione ha instaurato il metodo della programmazione ed ha retto alla prova affermando in modo nuovo di affrontare i problemi dell'economia e dei servizi, crea le condizioni perché i Comuni possano davvero uscire dalla crisi, agire per la valorizzazione di tutte le potenzialità locali (industria, trasporti, turismo, servizi, ecc.) e concorrere finalmente anche a nuovi indirizzi nazionali per la ripresa dello sviluppo.

A CURA DEL COMUNE DI LA SPEZIA

COMUNE DI LA SPEZIA

Mentre sta volgendosi al termine il mandato, l'Amministrazione comunale porta a conclusione un insieme di provvedimenti di eccezionale significato per l'autogoverno della comunità spezzina: il più rilevante è il nuovo P.R.G. che mediante la destinazione d'uso del territorio delinea la prospettiva di un equilibrato e razionale sviluppo della città nelle sue diverse componenti.

Contemporaneamente, è stato elaborato da una commissione mista nominata dai Quartieri e dal Comune il nuovo regolamento dei Consigli di Circoscrizione. A breve si potrà poi l'approvazione del bilancio di previsione per il 1980, attorno al quale già si sono impegnati Consiglio comunale e Comitati di Quartiere in una discussione preliminare per la modifica di alcuni disposizioni della «legge finanziaria».

Se non v'è dubbio che sulla condizione della gente incidono prima di tutto scelte nazionali (l'occupazione, la casa, i prezzi e i reali poteri e interessi finanziari, ecc.), anche a queste scelte cerca di concorrere l'azione del Comune quando si pone sul terreno di una programmazione dal basso, per la parte di sua competenza (l'uso del territorio, i piani per la casa, iniziative per il controllo dei prezzi, programmi di investimento per servizi sociali, ecc.).

E più generalmente vi concorre quanto sollecita con la partecipazione popolare la mobilitazione a sostegno di nuove scelte di indirizzo economico e sociale o quando interviene direttamente con proprie iniziative per dare impulso ai problemi della economia locale (il piano del porto, le aree per insediamenti produttivi industriali e artigianali nel P.R.G., ecc.).

In questo senso va rilevato che anche i provvedimenti programmatici che oggi si dibattono, e primo fra tutti il P.R.G., sono stati elaborati su criteri di realismo e concretezza. Si rifiuta di ripercorrere la via dei vecchi strumenti urbanistici degli anni 50, per preferire alle abnormi crescite delle città, poi non realizzate, il miglioramento delle condizioni in cui gli abitanti devono vivere: e quindi il recupero del patrimonio edilizio, insieme con un'espansione regolata, i servizi e la protezione attiva delle colline, del paesaggio, del collegamenti ecc., ma al realismo degli obiettivi si accompagna concretezza delle impostazioni e dell'impegno realizzativo. Non a caso in contemporanea con il P.R.G. si è elaborato il piano del porto e sono state individuate e concordate tutte le soluzioni preliminari ai problemi dei rapporti con la viabilità cittadina, con le FFSS, fra porto e industria, nei rapporti con la M.M. e così via. In tal modo alla definizione di schemi progettuali si accompagna una iniziativa già oggi per la messa in atto di quelle scelte di fondo maturate nel tempo e oggi sancite nei nuovi strumenti di programmazione: il cavalcavia di S. Bartolomeo per il quale si iniziano i lavori in questi giorni come avvio delle nuove soluzioni previste per i collegamenti col porto, così le soluzioni varie per il varco provvisorio per attivare i nuovi banchinamenti.

Allo stesso modo si sviluppa l'impegno per attuare scelte decisive per la nuova strutturazione della città (l'appalto per la galleria Spallanzani e la previsione di nuove sistemazioni viarie cittadine e comprensoriali, il programma di interventi per la messa in atto di quelle scelte di fondo maturate nel tempo e oggi sancite nei nuovi strumenti di programmazione: il cavalcavia di S. Bartolomeo per il quale si iniziano i lavori in questi giorni come avvio delle nuove soluzioni previste per i collegamenti col porto, così le soluzioni varie per il varco provvisorio per attivare i nuovi banchinamenti).

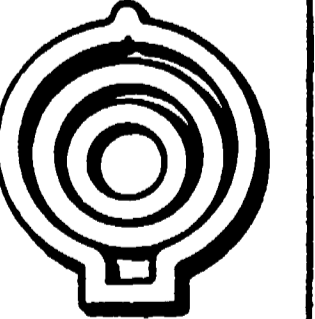
Un bilancio non ancora conclusivo (perché altri progetti saranno sottoposti al prossimo Consiglio comunale) degli investimenti nel quinquennio porta a 37 miliardi di opere deliberate dal Consiglio comunale. E' un concorso diretto del Comune, che non sarebbe obiettivo tacere, come non sarebbe obiettivo tacere i contributi regionali per il primo biennio del piano decennale della cassa, la ripresa dell'attività edilizia e dell'economia e alla dotazione di servizi indispensabili alla «nuova qualità della vita»: in questo senso si sta uscendo fuori da una crisi che ha paralizzato i Comuni, incluso il nostro, troppo a lungo.

Il fatto che la Regione ha instaurato il metodo della programmazione ed ha retto alla prova affermando in modo nuovo di affrontare i problemi dell'economia e dei servizi, crea le condizioni perché i Comuni possano davvero uscire dalla crisi, agire per la valorizzazione di tutte le potenzialità locali (industria, trasporti, turismo, servizi, ecc.) e concorrere finalmente anche a nuovi indirizzi nazionali per la ripresa dello sviluppo.

A CURA DEL COMUNE DI LA SPEZIA

Cassa di Risparmio della Spezia

al tuo servizio dove vivi e lavori



Direzione generale e Sede centrale: LA SPEZIA - CORSO CAVOUR, 86 - Telef. 30.055 Telex 270493 Carisp

- 7 agenzie di città
- 5 sportelli aziendali
- 25 dipendenze in provincia della Spezia e Massa Carrara
- 35 esattorie e tesorerie comunali
- Ricevitoria delle II.DD.
- e Cassa provinciale
- Monte di Credito su pegno
- Banca agente per il commercio dei cambi

Depositi fiduciari oltre 500 miliardi

officina meccanica SGORBINI Sp.A

La Officina meccanica SGORBINI s.p.a. opera da anni nella cantieristica navale a La Spezia. Ha al suo attivo numerose nuove costruzioni, trasformazioni e riparazioni di notevole entità. Il Cantiere è attrezzato in tutti i reparti della produzione ed ha una notevole forza lavoro altamente specializzata. L'alto livello qualitativo e tecnologico della produzione del cantiere deriva, oltre che dalla professionalità dei suoi tecnici e maestranze anche da una assidua collaborazione con lo Studio NAVALTEKN s.p.a. di Genova che progetta nel campo navale le ideologie d'avanguardia. Il Cantiere Sgorbini si inserisce pertanto nel quadro della cantieristica navale nazionale ai più alti livelli.

OFF. MECC. SGORBINI s.p.a.
Sede
LA SPEZIA: Viale S. Bartolomeo 380
Tel. 0187 / 503.079-503.141-503.140
Telex 271688 NAVANT I

NAVALTEKN s.p.a.
Sede
GENOVA: Via Nino Bixio 6/17
Telefono 010 / 542.920
Telex 271372 MARINAV



CATTANEO srl

LA SPEZIA
Uffici
VIALE ITALIA, 121 - Telefono 33.540 (2 linee)
Ufficio porto
MOLO GARIBALDI - Telefono 502.136

Agenzia marittima e doganale



Traffico di carta proveniente dalla Finlandia al molo Garibaldi: una delle attività che testimoniano l'intensificarsi dell'attività commerciale del porto della Spezia, alla quale ha dato contributo l'attività promozionale svolta dalla Camera di Commercio, d'intesa con gli Enti locali. Di recente è stata costruita la nuova calata Artom, di m 300 di lunghezza; la prima delle nuove opere previste dal piano regolatore, che sviluppano le potenzialità del porto nell'ambito di un sistema a carattere e funzione europei.