

SPECIALE LA SPEZIA



a cura dell'UFFICIO PROMOZIONE E PUBBLICHE RELAZIONI

Si chiama area Ip il tram dello sviluppo

Enti locali, imprenditori pubblici e privati, cooperative pilotano la riconversione di settecentomila metri quadri in centro città

LA SPEZIA — Ormai nessuno ha più dubbi: La Spezia entrerà nel terzo millennio con un volto nuovo. Con una fisionomia profondamente diversa da quella militare-industriale costruita in poco più di un secolo di storia, e che oggi denuncia una crisi complessa.

La riconversione dell'area ex-Ip, più di settecentomila metri quadri in piena città — qualcosa come il 10% del territorio comunale, oggi occupato da impianti e depositi di una raffineria definitivamente chiusa — segnerà il punto di non ritorno nella corsa verso il futuro. Il "Progetto Spezia" parte proprio dall'area Ip e dalle sue potenzialità, che potranno essere esaltate dalla realizzazione, in materia di ferrovie e autostrade, della direttrice Tirrenica e da una protezione senza incertezze verso il cuore dell'Europa.

«La città è a un bivio — afferma il vicesindaco on. Flavio Bertone —. Può compiere un salto di qualità inserendosi in un contesto europeo, oppure può scegliere di sopravvivere nella propria quotidianità, scendendo al di sotto del centomila abitanti e guardando gli altri fare la storia. L'area Ip non sarà la soluzione di tutti i problemi, sia chiaro, ma un'occasione importante, uno strumento per pensare in grande, per assumere pienamente la cultura dell'innovazione come vettore del cambiamento. Il coraggio e l'ambizione per questa sfida ci nascono dal sapere che non abbiamo concrete alternative, che nessun'altra città ha un'occasione come la nostra, che abbiamo l'umiltà di partire dal reale e non dal futuribile».

Qualche passo importante è stato compiuto proprio di recente: il Comitato tecnico urbanistico regionale ha finalmente approvato il piano regolatore della Spezia, di cui il progetto per l'area Ip costituirà variante generale; ma soprattutto è stata avviata la costituzione di una Società promozionale di intervento, intesa come soggetto propulsore e imprenditoriale. Vi hanno già aderito la Industria Italiana Petroli (titolare di quasi tutta l'area), il Comune e la Provincia della Spezia, la Finanziaria ligure per lo sviluppo economico (Fils), la Lega cooperativa, le associazioni industriali locali e la grande imprenditoria pubblica (Eni, Efim, Iri), la Snam Progetti, l'Istatat e la Breda Finanziaria, la Cassa di Risparmio e la Camera di Commercio.

«Non esiste probabilmente un altro esempio in cui siano compartecipati tante capacità economiche e progettuali. D'altronde oggi, pur essendo decise di aree dismesse e rimaste tali, non esiste una occasione simile in Italia aggiunge Bertone —. Si tratta in realtà di un esperimento unico: cioè il tentativo di realizzare uno sviluppo della Società attraverso l'azione congiunta delle forze a vario titolo interessate, senza maggioranze precostituite e senza "poteri" nei fatti determinanti».

Si profila quindi un impegno economico di forze che vanno ben al di là dei ristretti confini provinciali, al qua-

le corrisponderà — almeno nelle speranze — l'interesse di urbanisti di fama internazionale. Nei prossimi due anni la Società promozionale sarà impegnata con una struttura agile e molto qualificata nella progettazione urbanistica, nell'avvio di una politica di marketing, nella creazione e nella diffusione di un'immagine del progetto e della città. Due anni per uscire dalle nebbie e definire con precisione struttura e vocazioni di un «contenitore di innovazione», di un propulsore di sviluppo qualitativamente nuovo, come in effetti sarà l'area Ip.

«Ma non sarà né un quartiere residenziale né un complesso integrato tra i vari settori di insediamento urbanistico, nell'area Ip, la città come polo di riferimento per i suoi servizi e le sue attività, che dovrà spingersi verso nuove zone di espansione (Val di Magra e Valle del Vara) e sarà ad esse collegata per via telematica

e attraverso un adeguato sistema di infrastrutture — afferma ancora Bertone —. Le dimensioni dell'area fanno prevedere una destinazione mista: abitativa, produttiva, per il terziario, per i servizi sociali e collettivi ecc. Dovrà essere comunque un progetto capace di inserire la Spezia in un più vasto sistema dinamico, economico e culturale. Tecnologie avanzate, telematica, risposte al bisogno di nuovi saperi e a nuovi modi di produrre e di vivere. Un progetto che comporterà investimenti per non meno di 500 miliardi nei prossimi dieci anni.

L'area Ip sarà tutto questo, cioè un insieme di operazioni complesse capaci di rilanciare la scommessa dello sviluppo. Cosa poi sarà inserito materialmente in questo «contenitore» è certo troppo presto per saperlo. Ma sicuramente non ci sarà posto né per aziende inquinanti né per grandi complessi chimici o manifatturieri. Non ci sarà posto, nell'area Ip, per la cultura del pesante.



Il centro Europa sarà vicino

LA SPEZIA — È tempo di grosse novità a proposito di collegamenti fra l'area spezzina (e in generale il settore alto tirrenico), la Pianura Padana e l'asse del Brennero. Da alcuni mesi sono in piena attività i primi cantieri per il raddoppio della ferrovia Pontremolese, tanto che ormai si manifesta l'esigenza di concentrare sull'opera il massimo di risorse e di avviare la progettazione esecutiva della galleria di valico; ma recentemente è stato annunciato l'inserimento, nel piano decennale della grande viabilità, del raccordo autostradale Autocisa-Autobrennero.

La costruzione, se saranno confermate le indicazioni dell'Anas, potrebbe essere avviata nei prossimi due anni: intanto la Società Autocamionale della Cisa (che gestisce la A 15 La Spezia-Parma) ha dato un colpo d'acceleratore alla fase progettuale. Si tratta di realizzare circa 80 chilometri di nuova autostrada fra lo svincolo della A 15 di Fontevivo (Parma) e il casello dell'Autobrennero di Nogarole-Rocca, in provincia di Mantova e a poca distanza dal Quadrante Europa di Verona.

Il raccordo, già previsto nella vecchia convenzione fra Autocisa e Anas, sarà costruito secondo un tracciato leggermente diverso da quello originario in modo da ridurre al minimo l'impatto con il parco naturale del Mincio: la «bretella» attraverserà il fiume nel più stretto del parco, sul quale del resto c'è già un fitto intreccio di assi stradali. Le Federazioni del Pci di Parma, Massa Carrara e La Spezia hanno raccomandato in proposito un preventivo e serio esame di impatto ambientale, come d'altra parte sarebbe auspicabile per ogni nuova opera infrastrutturale.

La Cisa-Brennero, che comprenderà anche un ponte sul Po lungo due chilometri, costerà circa otto miliardi e mezzo a chilometro. Da essa il porto e l'economia spezzina riceveranno un beneficio impulso per i traffici verso le aree forti del nord e l'Europa centrale; ma sarebbe un errore valutare l'opera solo in base agli interessi locali, perché le considerazioni di validità strategica nazionale appaiono nettamente prevalenti, soprattutto per i collegamenti Nord-Sud. Così come il raddoppio della Pontremolese rappresenterà una efficace alternativa all'asse ferroviario appenninico, la costruzione della Cisa-Brennero consentirà di realizzare in tempi relativamente brevi, e a costi accettabili, un itinerario alternativo al tratto Firenze-Bologna dell'Autosole, già oggi congestionato al limite del collasso. La bretella sarà realizzabile in circa sei anni, mentre il raddoppio dell'Autosole comporterà almeno dieci, se non quindici, anni di lavoro.

Entro il 1993, dunque, si potrà offrire un percorso realmente alternativo sul tratto Firenze - Viareggio - La Spezia -

l'Unità

Una città al bivio tra decadenza e trasformazione

L'economia segna tempesta: cambiamola

LA SPEZIA — La parola «crocevia» è diventata di moda alla Spezia. Crocevia dello sviluppo, crocevia fra crisi e trasformazione. Crocevia fra decadenza e cambiamento. Proprio verso la fine dell'anno il barometro dell'economia locale è precipitato bruscamente inchiodando la lancetta sulla tempesta. La Termomeccanica (gruppo Efim) ha annunciato una riduzione di trecento unità e il cantiere di Muggiano (Iri) ha fatto sapere che molto probabilmente sarà costretto a mettere in cassa integrazione 200 operai. Il ciclone si abbatte anche laddove le tecnologie avanzate sono di casa: dopo aver venduto su licenza 40 caclamine agli Usa, l'Intermarine di Sarzana ha chiesto brutalmente 316 licenziamenti. Una brutta storia di contrasti fra la Montedison e Spadolini, interamente scaricata sulla schiena dei lavoratori. La città si interroga, constata che la sua crisi è lo specchio di scelte compiute in centri lontani, pubblici e privati. L'ombrello dell'Oto Melara, intanto, è pieno di buchi: l'epoca in cui la produzione di armi assicurava lavoro e denaro a centinaia di piccole aziende è lontana.

Il porto mercantile ha perduto circa 10 mila containers rispetto allo scorso anno: in sostanza ha tenuto le posizioni in condizioni difficili. Non a caso lì si è concentrata, negli anni, una elevata quantità di investimenti privati e statali per l'innovazione. Fra pochi mesi entrerà in funzione il terminal Contship per navi portacontainers giramondo; un terminal fortemente automatizzato, il cui progetto suscita ammirazione anche in Nord Europa. Ma il porto non può bastare: più di diecimila disoccupati sono in coda agli uffici di collocamento.

Oggi La Spezia è il punto più acuto della crisi in Liguria. Ha ragione Nicola Capriotti, segretario provinciale della Cna, quando afferma che «è giunto il momento di fare della Spezia un vero e proprio caso». Mario Farinagiani, direttore dell'Unione Industriali, sostiene invece che «non sta accadendo nulla che non fosse ampiamente prevedibile. Si è compiuto il ciclo dell'Arsenale Militare e delle industrie ad esso collegate, scontiamo la fase languente delle Partecipazioni statali. La gestione dell'ordinario non basta più: noi lo diciamo da tempo, però mi sembra che continui a mancare una vera e propria strategia. La soluzione è nel risanamento delle poche industrie che riusciranno a sopravvivere, ma soprattutto nello sviluppo del porto con le sue attività indot-

te. Per il resto del Golfo, occorre puntare su attività turistiche-nautiche». Renzo Grassi Calapiano, presidente dell'azienda mezzi meccanici del porto, spezza una lancia in favore dell'ottimismo: «Siamo in una fase di cambiamento radicale. La città deve puntare sullo scalo mercantile come principale fonte di ricchezza, ma anche sul rinnovamento delle industrie a partecipazione statale attraverso "iniezioni" di valida imprenditoria».

Per il presidente dell'Amministrazione provinciale, Francesco Baudone, è necessario «un impegno qualitativo diverso delle Partecipazioni statali. Operi alternative, per noi, passa obbligatoriamente di lì. C'è bisogno di investimenti per realizzare attività avanzate nell'industria, nel porto, nel terziario. Anzi: lo scalo va inserito nel sistema alto-tirrenico, deve essere dotato di

infrastrutture indispensabili come il retroporto e la bretella di collegamento con l'Autobrennero. E lo Stato deve emanare provvedimenti equi, non fare figli e figliastri come è accaduto di recente. Ma, sia chiaro, il porto nella nostra città non potrà mai assumere un ruolo totalizzante. Su questa valutazione concordano anche il direttore dell'Associazione piccole e medie industrie, dott. Rapalli, il quale lancia una frecciata polemica ai «cugini» dell'Unione: «Il porto è stato mitizzato. Operazioni come il terminal Cont-Ship meritano un incondizionato plauso, ma costruire nuove banchine significherebbe espellere altre attività e violentare il tessuto urbano. Se la scelta dell'Unione Industriali fosse questa, non sarà possibile andare d'accordo. Piuttosto dobbiamo avere la capacità di reinventare: scegliere le attività del futuro e innovare quelle vecchie. Il punto nodale

è il «reintegro» dell'area Ip nel programma della città. Perché il cambiamento va governato; non potrà avvenire secondo un processo spontaneo». Andrea Squadrone, capogruppo del Pci in Comune parla di «crisi irreversibile del modello Spezia, ma aggiunge: «Le potenzialità ci sono, la tendenza può essere rovesciata. Ma abbiamo bisogno di un localismo attivo, non di loggionisti che volta tanto potranno copiare i genovesi e costituire qui la città "Spezia ricerche", mettendo insieme le grosse potenzialità pur presenti nell'Arsenale militare, nelle Partecipazioni statali, nei centri di ricerca...». Secondo Fulvio Iohreste, segretario della Cgil, oggi più che mai «La Spezia è il simbolo di scadenti scelte nazionali. Perciò dobbiamo muoverci per far affermare scelte nazionali di impronta diversa: mi riferisco al piano dei trasporti, al ruolo dell'Arsenale, del gruppo Efim, di holding private come la Montedison. Non abbiamo bisogno né di «pacchetti compensativi» e neppure di rigurgiti localistici, ma di rinnovare ciò che esiste, guardando allo sviluppo. In questo senso ci vuole uno scatto di unità, di solidarietà della città intera».

È evidente, dunque, che il futuro di questa area di crisi, ma egualmente ricca di potenzialità, dipenderà molto dalle strategie delle Partecipazioni statali, e in particolare dell'Efim. La questione è stata di recente affrontata in un convegno del Pci: «Non siamo certo per la difesa pura e semplice dell'esistente — afferma Moreno Veschi, responsabile del dipartimento economico della Federazione comunista —. Anzi, da tempo avvertiamo i rischi insiti in una monocultura armiera dell'industria pubblica. Ma qui non si indicano programmi di sviluppo: si mandano lettere di licenziamento, c'è solo una volontà di smantellamento e basta. Questo è il punto. Bisogna contrastare il tentativo di ridimensionamento della Termomeccanica, un'azienda che potrebbe sviluppare proprie produzioni tecnologicamente avanzate nel civile; bisogna recuperare le capacità progettuali dell'Oto Melara, inserendola in settori nuovi come l'automazione industriale, la robotica, il biomedicale. Più in generale, bisogna costringere le Partecipazioni statali ad esercitare un ruolo di «fertilizzazione» del nostro territorio. Mai come oggi però avvertiamo l'esigenza di rilanciare l'iniziativa unitaria per una prospettiva di ripresa e di sviluppo».

Pierluigi Ghigginì

MERCOLEDÌ 31 DICEMBRE 1986 20

Ristorante da **"Paolino"** dei fratelli Strambi

Lo specialista del pesce
Ricette proprie lericine
Ampia scelta di vini

LERICI - LA SPEZIA
Via S. Francesco, 14
Tel. 0187/967.801

a sarzana

via Mazzincollo, dietro la "Stalla Toscana"

al magazzino **RVB** il tuo inverno sportivo

SPORT RVB

IL GRANDE MAGAZZINO RVB...
E IL TEMPO LIBERO...
UN VASTO ASSORTIMENTO DI ARTICOLI...
PER LA NEVE E TUTTI GLI SPORT...
ATTREZZATISSIMA OFFICINA PER LA RIPARAZIONE E MESSA A PUNTO DEGLI SCI

CARRARA LA SPEZIA

AMPIO PARCHEGGIO INTERNO
APERTI ANCHE LA DOMENICA PER TUTTO DICEMBRE

Servizi regolari per il Mar Rosso, Golfo Arabico, dall'India, dal Brasile e dalla Finlandia

AGENZIA MARITTIMA **VITTORIO BOGAZZI E FIGLI S.p.A.** MARINA DI CARRARA

Via L. Cadorna, 49/A - Telefono (0585) 63.16.65 - Telex n. 500048 BOGAZZI I

TIBERIO SOUND

pagamenti rateali senza cambiali, senza anticipo

SARZANA Via Muccini, 46 - Tel. (018) 62.04.01

ALTA FEDELTA' VIDEOREgistrazione TV - MONITOR DISCHI - CASSETTE VIDEOCASSETTE - NASTRI

"Pagamento bollette," Un servizio che risolve tanti problemi.

Dimentica la preoccupazione delle scadenze, il nervoso nelle lunghe code, affidando a noi il pagamento di luce, gas, acqua e telefono.

CASSA DI RISPARMIO DELLA SPEZIA

Kerocosmo S.p.A. Centro servizi Energia

KEROCOSMO S.P.A. 19030 CASTELNUOVO MAGRA (SP) Via Aurelia, 67 Telefono (0187) 67.40.77 (2 linee)

CONCESSIONARIA AgipPetroli Centro servizi Energia

caldorobot il cuore intelligente del caldo

- PRODOTTI PER RISCALDAMENTO
- GESTIONI DI CALORE
- PICCOLI SERBATOI GAS PROPANO
- IMPIANTI TERMOTECNICI
- TERMOREGOLAZIONI
- PULIZIE CALDAIE