



Immersa nel verde la Valletta sorgerà a nuova vita

È al nastro di partenza l'attuazione del progetto di ristrutturazione dell'ex area Ip. Un progetto semplice, lineare, che non concede nulla all'esibizionismo, e proprio per questo tanto lodato e apprezzato, per forma e funzionalità. Lo stesso stile, scuro da magniloquenze, con il quale Bernardo Secchi, docente di Urbanistica all'università di Venezia, ci parla del progetto che porta la sua firma.

ROSANNA CAPRILLI

Architetto, qual è la filosofia che sottende il piano di ristrutturazione?

Anzitutto migliorare la qualità di La Spezia, città mediocre sotto il profilo urbanistico, e usare la risorsa di questa valle per unire il mare alla collina attraverso un parco. Il recupero di quest'area è un'occasione per fare una serie di operazioni molto importanti. Prima fra tutte lo spostamento della stazione ferroviaria in una posizione a cavallo tra la valle dell'ex raffineria e la città, più vicina al centro direzionale e al porto. E inoltre, la costruzione di parcheggi, di un centro commerciale, una stazione per gli autobus extraurbani. Non dimentichiamo che Spezia è il centro di una piccola regione, con una notevole presenza di terziario e un flusso di lavoratori da tutto il territorio.

Le ferrovie dello Stato come hanno preso l'idea dello spostamento della stazione?

Sia loro sia la Regione, l'hanno condivisa e fatta propria.

Ci parli del parco. Che dimensioni avrà e come si penserà di realizzarlo?

A parco è destinata quasi la metà dell'intera area dismessa: 300.000 metri quadrati su un totale di 700.000. Vi saranno alcune attrezzature sportive, ma l'aspetto veramente importante del progetto è un altro, ossia la costituzione di un parco tecnologico. Questo si ricollega alla cosiddetta filosofia del piano, che tra l'altro mira a dare una giusta sede ad alcune delle funzioni, come ad esempio l'università. Partendo dal presupposto dell'utilizzo delle strutture esistenti, ho pensato di trasformare in laboratori dei grandi saloni che durante la guerra fungevano da serbatoi di carburante per le navi, costruiti appena sotto il livello del terreno per nascondersi alla visione degli aerei. Sono sale incredibilmente belle, con grandi pilastri, che le fanno assomigliare a delle basiliche.

Un progetto che coniuga ecologia con economia, dunque?

In qualche modo sì. Penso infatti che l'industria meccanica locale, legata alla cantieristica, all'Oto Melara, potrebbe fare un salto di qualità notevole, e in diverse direzioni. Pensiamo ad esempio all'importanza che oggi hanno i problemi ambientali connessi alla tecnologia e alla produzione, anche inquinamento, disquinamento, trattamento dei materiali, eccetera. La vicinanza della facoltà di Scienze ambientali, che dovrà essere trasferita a Spezia, potrebbe fungere da motore.

E per quanto riguarda il previsto quartiere residenziale?

Questo sorgerà nel lato più assolato e nella parte più alta della valle. Al suo interno sono previsti una serie di servizi: asili, scuole, chiesa e anche un liceo artistico, perché Spezia ha bisogno anche di questo.

Si è parlato di utilizzo delle infrastrutture dell'ex raffineria, può spiegarci in cosa consiste esattamente?

L'idea è molto semplice. I progettisti della raffineria, che funzionava a gravità, studiando attentamente tutti i livelli del terreno, avevano costruito delle mastodontiche fondazioni in cemento armato, alte fino a 12 metri. Ecco, il mio progetto prevede di sfruttarle come fondazioni delle case.

Un sorta di archeologia industriale?

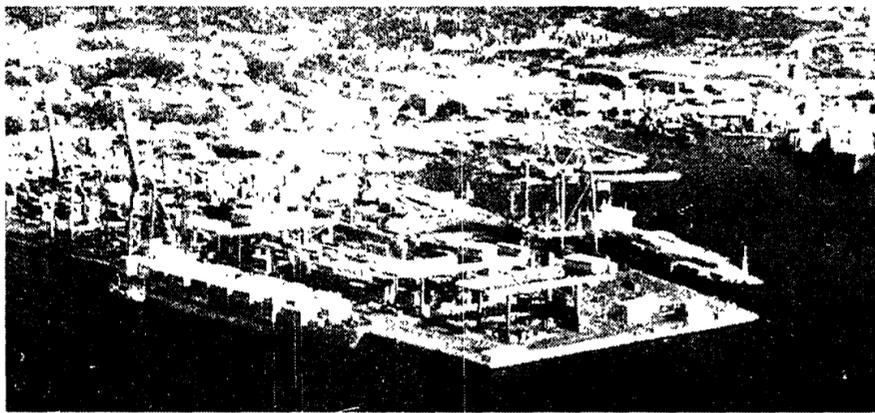
Niente affatto, semplicemente funzionalità ed economicità. Ho pensato anzitutto che il costo della loro distruzione sarebbe stato enorme e una volta distrutte ci saremmo trovati il terreno, la valle, come un qualcosa di molto simile al giorno dopo l'Apocalisse. Quindi ho pensato di costruirci sopra il quartiere. Nessun cimelio, nessun mimetismo. Della raffineria non rimane memoria alcuna.

Si direbbe che linearità e «pulizia» formale siano le grandi protagoniste di questo progetto. È così?

Penso che oggi in architettura bisogna essere dei minimalisti: non eccedere, parlare sotto voce. Il presupposto del mio progetto è una «razionalità minimale», capace di persistere nel tempo. In altri termini, funzioni e ruolo delle differenti parti del territorio seguono un'organizzazione analoga a quella degli elementi di un discorso: grammatica, sintassi, senso.

Cosa ne pensa del fermo alla realizzazione del progetto? Lo vedrebbe in mano all'Italata-Itreknca?

No, perché non ho mai visto niente di buono uscire dalle mani di queste imprese di Stato. In genere i progetti vengono piegati, disfatti fino a renderli rozzi e banali. Personalmente ho consigliato agli amministratori di fare di tutto per riuscire a costituire un pool di imprese locali e cominciare a costruire un po' alla volta. Del resto è impensabile fare tutto d'un colpo.



Il terminal container di Spezia

Rivoluzione urbanistica volano del cambiamento

L'ufficio di Flavio Bertone, ex senatore della Repubblica e oggi vicesindaco e assessore all'Urbanistica del Comune della Spezia, è un porto di mare. Non c'è mai tregua per il partigiano Walter: perché chiunque arriva sarà ricevuto di sicuro, anche senza appuntamento, magari in piedi sulla soglia del corridoio. In questo ufficio, fra lo strabillante via vai di persone e di storie, prendono forma i progetti grandi e piccoli della Spezia di domani. Progetti di cui c'è bisogno: la provincia ha un tasso di disoccupazione del 12%, le industrie a Partecipazione statale (qui detta legge quello strano oggetto dell'Efim) sono nella bufera, l'ombrello dell'Arsenale e del militare è un colabrodo, e diventerà sempre più malconcio. L'ultima indagine del Mondo-Testitalia ha relegato La Spezia al 66° posto nella classifica del benessere, l'ultimo fra le province del centro nord.

Progetti attesi e che, una volta tanto, si sono materializzati dal libro dei sogni. Progetti appaltati, lavori in corso giorno e notte: la variante Aurelia tangenziale alla città, con la galleria di valico sotto la Foce; il raccordo porto autostrade che separerà una volta per tutte il traffico mercantile da quello urbano e che, soprattutto, ha salvato la «marina» del Canaletto grazie ad una soluzione ingegnosa; la nuova strada per Lerici, la nuova porta di ingresso in città dall'autostrada.

Non solo: la tendenza ad arrestare il degrado ed invertire la marcia si avverte nei nuovi parchi urbani, costruiti di recente alla Magliolina, a Gagliola con un anfiteatro da mil-

La Spezia riflette su se stessa e cerca nella qualità urbana un antidoto al declino del modello industriale-militare che le è stato imposto sin dalla fondazione dell'Arsenale. Cambia la mappa delle infrastrutture, si riempiono i vuoti urbani, con il riuso dell'area Ip si è avviata un'operazione unica in Italia. «La città vive un momento urbanistico di notevole interesse» e il vicesindaco Bertone spiega perché.

PIERLUIGI OHIGGINI

le post, al Colombaro, alle Pianazze. Una spesa per il verde che nel complesso supera ampiamente i dieci miliardi.

«Sì. La Spezia attraversa un momento urbanistico di notevole interesse - afferma il vicesindaco Bertone - in poco tempo siamo passati dall'attivazione della variante al Piano regolatore, bloccata da dieci anni, alla previsione di opere non previste nella stessa pianificazione. Questa è una città con grandi problemi, ma non è ferma. Si sta dotando di un efficiente sistema di mobilità per le persone e per le merci, e mi riferisco appunto alla nuova Aurelia e al raccordo porto autostrade: scelte che non ci sono state imposte dall'alto, ma che abbiamo saputo conquistare. Anzi, abbiamo saputo superare nei fatti gli aspetti negativi delle procedure di autorizzazione previste dalla conferenza di servizio. Non solo tutti i progetti e gli strumenti urbanistici sono arrivati in consiglio comunale, ma il confronto con le popolazioni interessate (difficile talvolta ma in ogni caso estremamente utile) ci ha permesso di definire soluzioni migliori e accettate da tutti, sino a far approvare le varianti al pro-

getti a nuove conferenze di servizio. Molte opere (l'arredo di via Chiodo, una delle strade più famose d'Italia, il Palazzo dello sport) procedono ormai rapidamente, altre, come lo stadio, vanno a rilente, altre ancora sono ferme: è il caso del Palazzo di Giustizia. Tuttavia prende chiaramente consistenza un disegno unitario volto a migliorare la dotazione di servizi e a mettere l'accento sulla qualità dell'ambiente urbano.

«Ora è il momento di affrontare in tutta la loro ampiezza i problemi connessi alla fase di trasformazione della città, fase difficile ma che apre possibilità nuove, per contribuire a delimitare le regole. Per questo il rapporto con il mare, il rapporto fra area Ip e contesto urbano, il recupero di zone dismesse o sottoutilizzate non riguardano soltanto le residenze e i servizi - continua Flavio Bertone - ma lo stesso futuro economico e le moderne attività portuali. Cogliere le occasioni fornite dalla trasformazione significa tempestività di intervento anche da parte dei poteri locali. In questo senso, se è vero che dobbiamo difendere e ammodernare l'industria, tutti do-

vrebbero essere consapevoli ormai che senza nuove attività come il turismo, il porto con il suo indotto (pur nella compatibilità con i quartieri costieri), lo sviluppo dei servizi e delle imprese legate alla nautica da diporto, resteremo a galleggiare nella crisi e la Spezia non troverà la nuova strada che ormai cerca da tempo». Insomma l'urbanistica come volano del cambiamento, patrocinatrice di un riscatto finalmente dovuto ad una città che si trova alla confluenza fra le grandi direttrici dello sviluppo storico e contemporaneo del Vecchio continente e, adagata sul Golfo, pare davvero una porta dell'Europa nel Mediterraneo ma che non è mai riuscita ad avvantaggiarsene.

Ecco, fra l'altro, la ragione per cui assume una eccezionale rilevanza la riconversione dell'area Ip.

Il progettista Bernardo Secchi, nell'intervista che pubblichiamo in questa stessa pagina, introduce a proposito della Ip il concetto di «parco» (o polo) tecnologico in relazione al riuso possibile dei grandi depositi di guerra della raffineria. Probabilmente l'urbanistica vuol solo tracciare un cammino, lasciare un segno di qualcosa che il tempo finirà per mettere al centro del cambiamento. Perché è evidente che la Spezia è in grado grazie alla sua posizione privilegiata ma anche al fascino e all'integrità ambientale dei suoi dintorni, di attrarre investimenti destinati alle alte tecnologie o alle «aree verdi per materia grigia». L'idea di una Spezia «laboratorio anticrisi» non sarebbe davvero da scartare.

Il Consorzio per il riuso della grande area Ip sta nascendo in Comune



Foto aerea della ex raffineria IP

Si intitolava ai territori del progresso il convegno dedicato qualche anno fa alla riconversione dell'area Ip. Non era un tema enfatico: tutti sapevano che sul riuso dei settecentomila metri quadrati occupati per decenni da una raffineria, la Spezia avrebbe giocato la possibilità di dare una svolta al suo destino. Tutti sapevano che non sarebbe stata la «solita» riconversione, bensì l'occasione per ricominciare le coordinate dello sviluppo urbano e produttivo.

Gli strumenti urbanistici e il progetto generale sono stati varati a tempo record, grazie ad un impegno dei poteri locali, sinora rimasto ineguagliato; e tuttavia lo scetticismo ha continuato a prevalere rispetto al «sogno» alimentato dalla demolizione della raffineria. Qualcosa è cambiato quando, in primavera, un robot filocomandato ha fatto crollare l'ultima ciminiera.

Ora il ruolo urbano dell'area Ip è pienamente visibile ed è, nella sua singolarità, uno spettacolo grandioso. Ma la situazione non è immobile: l'operazione va avanti su più fronti. In primo luogo si sta realizzando il primo intervento infrastrutturale, cioè lo svincolo di collegamento con la nuova variante Aurelia. Poi continua a precisarsi il quadro normativo: pochi giorni fa il Consiglio comunale ha approvato l'aumento della flessibilità del progetto di reinsediamento dal 10 al 20%, accogliendo così l'uni-

co appunto del Comitato tecnico urbanistico regionale. In questo modo si offriranno migliori condizioni ai costruttori e - in base alla richiesta - sarà disponibile più terreno per le attività produttive.

Infine lo studio di fattibilità, la formazione del Consorzio imprenditoriale, l'inizio dei lavori. Una tastiera complessa su cui continua ad agire il Comune per temperare atteggiamenti e interessi anche contrastanti.

Si dice che ci sia «la codarda» per investire nell'area Ip, certo non si trova dovunque un'area così ampia, integrata con il tessuto urbano e collocata in posizione così strategica sul Mediterraneo. In realtà ci sono imprenditori, come Ligresti attraverso la Grassetto, che vorrebbero più mano libera e quindi sembrano intenzionati a ritirare la disponibilità espressa in precedenza. Il progetto Secchi è oneroso? Piuttosto risponde a criteri qualitativamente elevati, e pretende un impegno degli investitori adeguato al suo livello.

Quasi trecentomila metri dell'area Ip sono riservati a parco: sarebbe un errore considerare un vincolo ciò che invece determina la qualità dell'intervento urbanistico, quindi del modo di vivere e la possibilità di trasformare l'area stessa in fonte duratura di ricchezza. «Stiamo lavorando per costituire il Consorzio e, state tranquilli, i tempi non saranno biondi», dicono in Comune, co-

me se avessero qualche asso nella manica. Certamente le linee di massima di un primo intervento (nel complesso il progetto è diviso in 17 comparti) sono definite: si punta a realizzare uno stralcio comprendente un albergo di grandi dimensioni, un centro commerciale, una parte del comparto produttivo, e una parte di residenze; il tutto con un blocco di infrastrutture di notevole portata e con la sistemazione «a terrax» dell'area riservata al parco su cui si procederà in base ad uno specifico progetto. Del resto non mancano i punti fermi, anche rispetto alla cordata imprenditoriale: la società Ip, proprietaria dell'area, farà parte del Consorzio di reinsediamento; ci sarà il movimento cooperativo con una quota impegnativa, ci saranno altri costruttori e impiantisti. Gli imprenditori locali hanno chiesto di essere coinvolti.

La portata dell'intervento accresce anche il vortice degli interessi in campo: del resto il progetto Secchi costituisce anche una sfida culturale e di capacità realizzative. Altre progettazioni di questa portata hanno travolto Giunte e maggioranze; qui invece il Comune è deciso a difendere il progetto dalle sirene della rendita: «Siamo disposti a valutare tutte le esigenze, ma la sostanza del progetto Secchi resterà questa; e comunque tutti gli strumenti urbanistici attuativi passeranno al vaglio del Consiglio comunale».

Fine dei blocchi e «venti di pace» mettono in crisi l'industria della difesa Spezia, oltre dodicimila disoccupati

Cinquecentomila posti di lavoro in meno entro il 1995, nell'industria europea della difesa. Diciottomila esuberanti nei principali cinquanta imprese militari italiane. In queste cifre, rese note di recente dal Sipri, si celano gran parte delle cause della crisi industriale spezzina.

La fine dei blocchi e i «venti di pace» implicano anche il declino di un complesso industriale-militare ipertrofico e costosissimo per i bilanci statali. Non c'è che da rallegrarsene. Ma per questo l'economia della Spezia, città nata nella sua versione moderna essenzialmente per soddisfare le esigenze belliche, è piombata in una crisi strutturale. Come va ripetendo il segretario della Cgil Fabrizio Solari, questa non è una semplice influenza, bensì «una malattia che colpisce il codice genetico della città».

La crisi dell'Oto Melara, per tanto tempo locomotiva dell'intera struttura industriale, è esplosa con la richiesta di cassa integrazione per centinaia di dipendenti. Eppure non è solo un problema di equilibri mondiali: di mezzo ci sono precise responsabilità di gestione. Non a caso l'Oto Melara è l'unica azienda armiera italiana rimasta alla cultura del monopolio, refrattaria ad ogni forma di diversificazione. E le conseguenze si pagano oggi. Oltre dodicimila disoccupati, il 12% della forza lavoro, e crescenti difficoltà finanziarie per le piccole imprese: sono solo alcune cifre del degrado del sistema produttivo. Per questo il sei dicembre la città ha chiuso per sciopero, e in quindicimila hanno sfilato in



Manifestazione operaia

corteo, con il sostegno di tutte le categorie produttive, contro la crisi economica.

Mario Parmeggiani, direttore dell'Unione Industriali, mette il dito sulla piaga delle Partecipazioni Statali e dell'apparato pubblico, vera origine della crisi, perché «alla Spezia il settore privato ha dimostrato di sapersi rinnovare intraprendendo attività ad alto valore aggiunto». L'exploit del porto mercantile è sotto gli occhi di tutti, il settore della cantieristica di alta qualità si è affermato in tutto il mondo, si avvia a

suoni di miliardi l'insediamento di un polo per la nautica da diporto.

«La differenza fra le potenzialità dell'area spezzina e l'attuale degrado economico - afferma Parmeggiani - ha origine nel secolare dominio dei centri esterni rispetto al territorio». Come dire, da sempre siete venuti a comandare in casa nostra, adesso per favore lasciate fare a noi.

Già, ma cosa fare? «In primo luogo evitare gli errori del passato - risponde Fabrizio Solari - Bisogna prendere atto della fi-

ne di un ciclo e dell'esigenza di concrete riconversioni dal militare al civile, sollecitando i necessari sostegni, per promuovere un nuovo sviluppo indirizzato verso più vocazioni, sarebbe dannoso passare da una monocultura militare ad una monocultura portuale, come vorrebbe qualcuno».

Secondo il segretario della Cgil, la malattia è dunque grave «ma non mortale». La città ha bisogno di ammodernare i servizi (dall'anagrafe alla Sip, tanto per intenderci) le infrastrutture, quindi disporre di aree per la produzione e di adeguati incentivi: insomma si tratta di creare le condizioni favorevoli a nuovi investimenti. Rifiutiamo l'assistenzialismo, ma il sistema pubblico non può certo ritirarsi insalutato ospite dopo aver dettato legge per oltre un secolo su questo territorio». Anche per il presidente dell'Unione Industriali, ing. Enzo Rosa, la riconversione del militare è necessaria, ma - aggiunge - bisogna agire con grande cautela: «Una parte del militare continuerà comunque ad esistere: perché allora abbandonare un intero patrimonio industriale? Noi pensiamo piuttosto ad una integrazione, come un polo unico di «service» per le navi civili e militari. Tuttavia - aggiunge Rosa - dobbiamo trovare nuove vie di sviluppo e imparare a diversificarci, per questo continueremo a chiedere, come abbiamo già fatto, la legge sulla riconversione del militare. Questo golfo è una ricchezza di tutti, in esso possono convivere poi funzioni: militari, porto mercantile, industria e turismo. L'importante è muoversi nella direzione giusta».

L'opera è lì, si può toccare con mano, è il risultato concreto di approccio finalmente diverso alle questioni dello sviluppo. Ecco la «marina» del Canaletto di Spezia interamente ricostruita con i moletti per ottocento/mille barche di piccole dimensioni, i capannoni delle società sportive e le «barche» dei muscolai. Undici miliardi di spesa sui 99 stanziati per l'arteria di collegamento del porto mercantile alla rete autostradale. Un porticciolo popolare che si infila come un cuneo fra i terminal container, ostinata testimonianza di un modo di vivere che non intende cedere il passo ai cassoni metallici.

In questa ricostruzione c'è un po' il senso di un progetto necessario al porto e alla città, concepito e realizzato (i lavori si concluderanno, salvo intoppi, nell'agosto del '92) senza travolgere i tessuti sociali e urbanistici esistenti. Non solo si è cercato di ridurre al minimo l'impatto con l'ambiente, ma è stato imposto nei fatti un notevole correttivo alle procedure di approvazione, speciali e quindi disumane, previste dalla legge per le Colombarie.

In un primo tempo, la «marina» avrebbe dovuto scomparire per fare largo al raccordo porto autostrade; il confronto fra cittadini, diportisti e Comune ha portato ad una conclusione diversa, cioè ad un progetto firmato dall'architetto Karer che fa passare il traffico in una «trincea» sotterranea permettendo così il mantenimento delle attività tradizionali, legate alla storia e all'identità del quartiere, con un avanzamento di ottanta metri del fronte a mare.

La necessità di un moderno raccordo autostradale, per un porto in continua espansione come quello spezzino, era evidente e condivisa da tutti; molto meno invece il bisogno di salvaguardare il fitto tessuto di relazioni umane costruito intorno e sul mare. E' stata una battaglia vinuta, ma anche una esperienza pilota di cui altri faranno tesoro. Non vi problemi si porranno quando, dal '93, le ferrovie inizieranno la sistema-

Così viene salvata la marina del Canaletto A pieno ritmo la strada del porto



La ricostruita marina del Canaletto

zione di un fascio di binari sopra la «trincea» ma intanto ora c'è il tempo di pensare alle soluzioni giuste, con una «marina» nuova di zecca.

«La strada del porto - sottolinea l'architetto Mario Bruchi - viene realizzata in autofinanziamento dalla Sall, la società dell'autostrada Sastri Levante-Livorno. Su un importo di 99 miliardi il contributo dell'Anas ammonta a sei 32. Autofinanziato per intero per la somma di 62 miliardi è anche il cosiddetto «terzo lotto», cioè la nuova strada che - dallo svincolo degli Stagnoni porta a Lerici». Questo complesso di lavori è appaltato alle imprese riunite nel consorzio Cif. Infine bisogna aggiungere la costruzione di una porta di accesso alla città alternativa al viale Carducci: spesa trentacinque miliardi, anche questa in appalto al Cilt, ma che già si è rivelata insufficiente a causa dell'elevato onere degli espropri in area ur-

ba. Ma in cosa consistono, e a che punto sono i lavori? Per quanto riguarda il raccordo l'opera più impegnativa è la «trincea» per il traffico pesante, lunga seicento metri dalla radice dello sporgente Fornelli sino a via della Conca, che - come spiega l'architetto Bruchi - è quasi al termine. Interessante la previsione di trasferire la dogana sullo svincolo degli Stagnoni, attrezzando con un'area «scolomatica» perché nella galleria sotterranea, che verrà raggiunta con una rampa in discesa, non si formino code.

E' stato deviato un canale, spostata una linea ferroviaria, sei famiglie trasferite da via della Conca in case nuove e migliori delle precedenti. A ciò si aggiunge il nuovo viale di collegamento in val di Magra con la zona industriale di Santo Stefano, e sembra quasi un dettaglio in un contesto così complicato.

L'altra opera in costruzione, su cui diverse sensibilità ambientali hanno fatto sentire il loro peso, è la nuova strada per Lerici: un percorso che dalla collina di Pagliari al Mugugno si svolge interamente in galleria. Dovrà essere completata il 31 agosto '92: comprenderà anche un viadotto di 700 metri dall'autostrada all'imbocco della galleria e un ponte levatoio metallico, realizzato per l'attraversamento della strada industriale di Valdicochi in modo da consentire trasporti di dimensioni eccezionali. Con la terra di scavo delle gallerie, a Pagliari vengono realizzati riempimenti su cui verranno definitivamente sistemati gli impianti sportivi di quartiere. Per ora comunque la strada si fermerà al Mugugno, anche perché non c'è accordo su quale tracciato dovrà proseguire in direzione della Val di Magra.