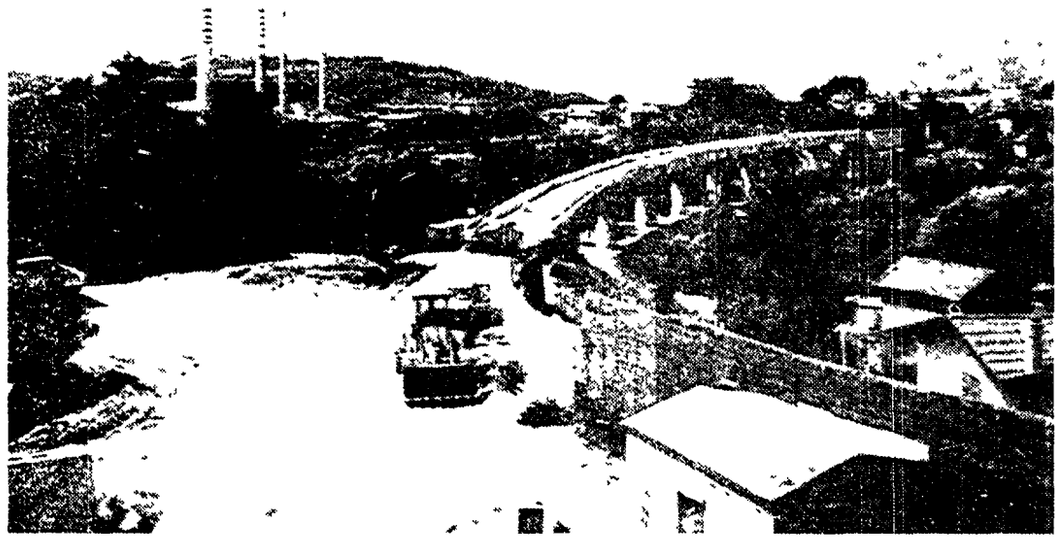


Fs, a quando il raddoppio?

I lavori di raddoppio della ferrovia Pontremolese, giunti ad una fase cruciale rischiano di fermarsi. Eppure la Parma-La Spezia costituisce non soltanto un corridoio fondamentale per i collegamenti fra l'area alto tirrenica con i suoi porti e la Padania ma anche un valida alternativa alla concentrazione dei traffici lungo la dorsale appenninica.

Il 7 dicembre scorso è caduto l'ultimo diaframma della galleria Serena lunga otto chilometri e realizzata fra Santo Stefano Magra e Aulla che permetterà lo scorrimento dei treni nei due sensi a velocità oscillanti fra i 170 e i 200 chilometri/ora. Ma l'opera realizzata in cinque anni dal consorzio Circ che riunisce Cogefar-Impresit-Italstrade-Recchi e Cmc si fermerà nella valle dell'Aulella inutilizzabile se nel frattempo non saranno reperiti i miliardi necessari a realizzare la connessione sino a Villafranca Lunigiana. Il direttore del cantiere Adriano Capisani ha definito la galleria Serena «una delle più difficili dell'Appennino».

Nel complesso sono in fase di raddoppio 27 chilometri sui 70 della «pontremolese». I lavori per un importo di circa 600 miliardi sono eseguiti all'85%. Entro il 1994 saranno completate le opere del «nodo spezzino»: binario Migliarina-Vezzano, binario diretto porto-Vezzano, raddoppio da Vezzano a Santo Stefano nonché il grande parco merci di Santo Stefano Magra con un fascio di venti binari e annesso centro intermodale. Nel prossimo anno dovrebbero essere completati i lavori nel tratto Bercetto-Solignano. Il Circ ha già presentato i progetti esecutivi per il resto del tracciato ma senza nessuna certezza in merito ai finanziamenti. La prospettiva di una graduale chiusura dei cantieri insomma è tutt'altro che fantasiosa.

Nessuna decisione politica invece per la galleria di valico appenninica: un «buco» di 22 chilometri tra Pontremoli e Fornovo che cambierebbe la geografia economica e sociale del territorio compreso fra Parma, La Spezia e Massa.

L'opera introdurrà decisi miglioramenti nel sistema della viabilità e della qualità urbana dell'area

Per ora l'Anas ha finanziato due lotti nel «nodo» spezzino. Lavori nel pieno rispetto del prezioso ambiente collinare

Spezia, quasi tutta in galleria la tangenziale della variante Aurelia

Una tangenziale quasi interamente in galleria che ridurrà il traffico cittadino e soprattutto cambierà radicalmente il quadro delle comunicazioni fra la Spezia, Val di Magra e Val di Vara. Ecco la variante della Statale Aurelia, prevista nel tratto fra Borghetto Vara a Ortonovo e per il momento in corso di realizzazione proprio nel «nodo» spezzino. Anche così cresce la dotazione di servizi della città

Sino all'altro ieri le comunicazioni viarie fra la Spezia e il resto del mondo si basavano su tracciati millenari, tutt'al più ammodernati dagli eserciti di Napoleone oppure dal giovane stato unitario a seguito della costruzione dell'Arsenale. Del resto sino agli anni Sessanta i pianificatori prevedevano che il traffico turistico e delle merci diretto a Genova dovesse attraversare la città. L'apertura delle autostrade Sestri Levante-Livorno e della Cisa ha cambiato radicalmente il quadro di riferimento creando fra l'altro alcune condizioni di base per lo sviluppo dello scalo mercantile. Tuttavia era rimasto pressochè inalterato il sistema delle comunicazioni Val di Magra-La Spezia-Val di Vara con innumerevoli strozzature fra il traffico urbano ed extraurbano.

Il progetto di variante della statale Aurelia in corso di attuazione nel «nodo spezzino» con due lotti finanziati dall'Anas per una somma complessiva di 128 miliardi cambierà completamente questo stato di cose. Insieme al raccordo portuale autostrade e alla nuova arteria per Lerici la variante Aurelia è l'opera che più di ogni altra introdurrà netti miglioramenti nel sistema della mobilità e in generale nella qualità urbana. Il tutto con un rispetto per l'ambiente collinare uno dei patrimoni più preziosi del golfo spezzino che in partenza non era affatto scontato ed è fra l'altro assai costoso. I due lotti corrono in fatti quasi interamente in galleria da San Benedetto sino alla confluenza nella vecchia statale del Buon Viaggio al Feltrino.

L'Anas prevede di realizzare nei prossimi anni un nuovo tracciato dell'Aurelia fra Borghetto e Ortonovo: variante «morbida» in val di Vara con eliminazione dell'attraversamento dei centri abitati: tangenziale alla Spezia e almeno se stiamo alle previsioni del piano territoriale di coordinamento (peraltro ancora da approvare) in val di Magra nuovo tracciato più o meno parallelo all'autostrada.

Per ora l'Anas ha finanziato e appaltato i due lotti spezzini: il tratto fra San Benedetto e Lo-calità Seresa essenzialmente una lunga galleria che permetterà di eliminare il valico della Foce e il tratto compreso fra Seresa e il Feltrino: anche questo quasi tutto in galleria salvo lo svincolo che dalla valle del Cappelletto consentirà la penetrazione nell'area Ipi dove è previsto un imponente intervento urbanistico sino al centro cittadino.

Il primo lotto è affidato ad una associazione di imprese: la Ati che comprende Ferrari Ipi del gruppo Pizzarotti di Parma, Carlo Agnese ed Edilizia Tirrena. Come spiega il direttore del cantiere ing. Fabiani la galleria di San Benedetto sarà lunga due chilometri e 116 metri e permetterà di percorrere in cinque minuti il tratto sino al quartiere della Chiappa per il quale oggi attraverso la Foce sono necessari venti minuti nelle condizioni abituali di traffico. Sarà una vera e propria rivoluzione per le relazioni fra la città e la Val di Vara. In galleria anche il collegamento con la zona di via Monfalcone a ridosso dei quartieri nord.

Purtroppo il terreno ha riservato brutte «sorprese» geologiche quindi si è dovuto subito ricorrere all'impiego della «talpa» meccanica per passare al sistema tradizionale di scavo notevolmente assai più lento.

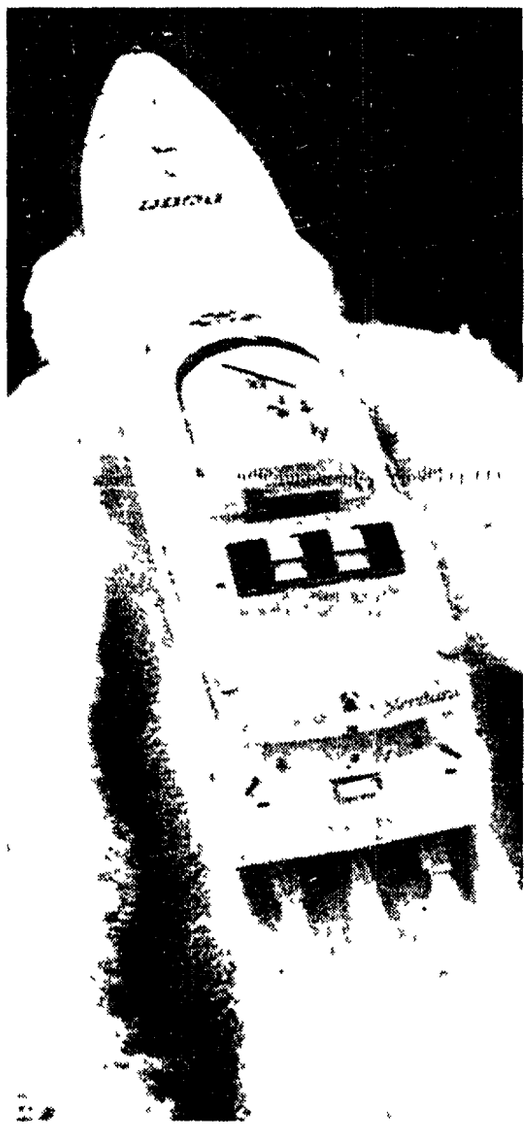
Metodo tradizionale ma con minori difficoltà anche per il secondo lotto da Seresa al Feltrino. Oltre a due gallerie naturali rispettivamente di novecento e ottocento metri (per una sede stradale a due corsie) il consorzio realizza anche un viadotto a quattro corsie sempre nei pressi di Seresa.

Il Muggiano vara il traghetto ad alta velocità

Per il momento si chiama «Traghetto veloce Ses 500». I progetti sono pronti nel dettaglio già nel 1988 un modello di sei metri era stato sperimentato con successo nella vasca navale di Goteborg. Il Ses 500 è una specie di catamarano costruito in alluminio e spinto da turbine a gas che sviluppano una potenza di 54 mila cavalli. Lungo 66 metri e largo 13 è capace di trasportare 80 vetture e 350 passeggeri da Civitavecchia ad Olbia in tre ore, cioè meno della metà del tempo impiegato da un normale traghetto. Un concentrato di forza e di tecnologia unico nel settore del naviglio commerciale. Concettualmente il Ses (letteralmente Surface Effect Ship: nave a effetto di superficie) nasce prima del Destriero, il «mostro» costruito in soli 270 giorni al cantiere Muggiano per conto dello Yacht Club Costa Smeralda e che nel giugno '92 raccoglierà la sfida del Nastro Azzurro: ma la costruzione del Destriero ha avuto il merito di dimostrare che Fincantieri e stabilimento del Muggiano sono inseriti a pieno titolo nel segmento «strategico» dell'alta velocità nei trasporti marittimi.

Si tratta, come spiega l'ing. Giorgio Amea responsabile della linea navi ausiliarie (divisione militare Fincantieri), di tecnologie di derivazione militare messe a punto con la classe degli aliscafi Sparviero e altre unità. Il Ses 500 darà le migliori prove di sé nel cabotaggio passeggeri su distanze superiori alle 30-40 miglia: quindi una nave «su misura» per i collegamenti con Sardegna e Corsica. «Navi di questo genere hanno a nostro avviso un vasto mercato italiano e internazionale – afferma – È la prima nave al mondo in lega leggera di queste dimensioni, può viaggiare a una media oraria di 42 nodi ha consumi contenuti (70 litri di gasolio per miglio marino) e soprattutto una eccezionale flessibilità d'impiego. Infatti tra gli armatori c'è grande interesse».

Avete già concluso dei contratti? «Non ancora. Gli armatori sembrano voler aspettare ciascuno le mosse degli altri – aggiunge il capo progetto Luigi De Martini – Per questo abbiamo voluto dimostrare con i conti alla mano la convenienza dell'investimento: una corsa del Ses realizza l'equilibrio tra costi e ricavi al 40% dei posti occupati e ciò sulla base di tariffe analoghe a quelle dei normali traghetti in alta stagione. La breve durata del viaggio e il tasso di automazione consentono di ridurre al minimo l'equipaggio: dodici persone comprese due hostess per l'assistenza ai passeggeri, contro centoventi. Raddoppia e triplica la frequenza delle traversate riducendo i costi e tempi morti e trasportando nell'arco di un giorno 3600 passeggeri contro i duemila dei traghetti oggi in esercizio».



Il «Destriero» costruito nei cantieri del Muggiano e, in alto, i lavori in territorio spezzino per il raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese

È tornata in mare la nave scuola del sultanato dell'Oman
Il veliero Shabab, completamente rimesso a nuovo

La rivincita dei vecchi mastri d'ascia

Polo mondiale del restauro e delle barche di prestigio a questo titolo concorre La Spezia con un gruppo di aziende e una miriade di artigiani considerato insuperabile da chi solca il mare su splendidi panfili d'epoca. E i numeri ci sono tutti. Il cantiere Valdettaro e la nave scuola dell'Oman, la parabola dei fratelli Beconcini e le vele di Murphy e Nye. Il caso di Lotti, un cantiere di demolizione che diventa porticciolo

Qualche settimana fa una suggestiva cerimonia ha fatto rivivere nel borgo delle Grazie l'epoca delle navi a vela dei mastri d'ascia dei mitici artigiani capaci di realizzare gioielli ammirati nei mari di tutto il mondo. Dopo dieci mesi di lavoro il cantiere Valdettaro ha consegnato il veliero in legno Shabab Oman completamente rimesso a nuovo. Lo Shabab nave scuola del Sultanato dell'Oman è davvero un vascello d'altri tempi per finitura ed eleganza: con i suoi 52 metri di lunghezza e una superficie velica di 850 metri quadrati è la più grande nave scuola in legno del mondo.

Nel carnet del Valdettaro figurano numerose imbarcazioni storiche restaurate a regola d'arte, come imbarcazioni nuove di assoluto prestigio: è il caso del Pachà III di Caroline di Monaco fra l'altro arredato con numerosi pezzi d'epoca reperiti nei negozi di demolizione navale: altra «tradizione» tutta spezzina.

Sono solo esempi di una trasformazione profonda ma avvenuta senza clamori nell'arco di pochi anni nel corpo stesso della cantieristica locale: una trasformazione resa possibile da investimenti privati per decine e decine di miliardi eppure solidamente radicata nella eccezionale professionalità di operai artigiani progettisti. Mestiere antico e innovazioni tecnologiche si sono sommate in un «miracolo» forse irripetibile.

Oggi è con ragione La Spezia rivendica il ruolo di polo mondiale del restauro e della produzione di barche di altissimo livello. Un polo che porta il nome oltre che di Valdettaro (più di quindici miliardi di investimenti realizzati dal gruppo britannico Finshipyards Holding per mettere insieme e ammodernare tre cantieri sul viale del tramonto) dei cantieri Beconcini, del cantiere Futura filiale della Perini di Viareggio, della veleria Murphy e Nye di Follo che grazie ad un lavoro iniziato nel 1983 dispone della più importante sezione storica del Mediterraneo: oggi alzano le sue vele splendidi panfili come l'Orion del 1910, lo Skagerrat del 1939 e il Croce del Sud.

Emblematica l'evoluzione del cantiere Beconcini: una azienda familiare sorta nel 1960 per produrre barche in legno e che oggi realizza i suoi capolavori di restauro sulla base dei progetti originali di costruzione e una fedeltà spinta ai minimi particolari in una moderna azienda al Muggiano di trentamila metri quadrati di cui diecimila coperti.

Intorno a queste imprese ruota una miriade di raffinati artigiani e di specialisti. Il «polo» della nautica d'epoca costituisce davvero una prospettiva economica, culturale e di occupazione qualificata per i giovani al punto che l'Università di Genova ha inaugurato lo scorso anno la scuola speciale per progettisti di nautica da diporto.

Ma c'è di più: oggi si fa strada la convinzione che buona parte del futuro del golfo spezzino si giochi proprio sulla nautica: sui porticcioli attrezzati, su servizi capaci di attrarre grandi panfili e clienti più o meno facoltosi.

Il primo ad accettare la scommessa è stato il geometra Luciano Lotti che ha deciso di trasformare il cantiere di demolizione della famiglia ormai inattivo in un porticciolo completamente attrezzato per 139 barche con parcheggi, galleria commerciale e tutti i servizi che servono a chi va per mare. Un investimento di 20-25 miliardi. I fatti gli danno ragione: i lavori sono appena cominciati ma la vendita dei posti barca va già: è il caso di dirlo a gonfie vele. «Consegneremo i posti alla fine del '92 – afferma Lotti. Abbiamo richieste da tutta l'Alta Italia. Le indagini di mercato dicono che La Spezia ha i numeri per diventare una capitale della nautica da diporto. Sono felice di essere il primo ma c'è sicuramente posto per altre iniziative». La Ferruzzi intanto accarezza l'idea di dismettere i silos cerealicoli dello scalo mercantile per intraprendere la stessa strada di Lotti. Quanto al grande porto turistico al Molo Mirabello ormai ci sono tutte le autorizzazioni e dicono in Comune: manca solo l'imprenditore che passi a ritirare la concessione edilizia.

È l'unica scuola del genere in Italia, per manager, diplomati e laureati

Nasce il master dei trasporti

Voluta dalla Camera di Commercio e sostenuta da numerosi enti pubblici e da privati, è nata a Spezia la Scuola nazionale trasporti. È riservata a manager, quadri, neodiplomati e laureati. Mira a creare specialisti nel coordinamento dei vari tipi di trasporti delle merci (nave, treno, autotreno). Sono previsti corsi e seminari: il primo master in logistica è partito il 7 ottobre scorso e si concluderà nel maggio prossimo

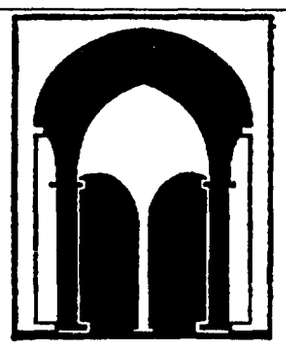
Polo nautico e polo mercantile: intorno a queste realtà l'una ancora potenziale e l'altra già affermata si è posta da tempo l'esigenza di promuovere una nuova cultura del mare e dei traffici marittimi. Così accanto alla Scuola speciale per progettisti della nautica da diporto (promossa dall'Università di Genova e in attività nella sede provvisoria dell'Istituto nautico «Sauro») alla Spezia è sorta la Scuola Nazionale dei Trasporti. Si tratta di una iniziativa unica in Italia voluta dalla Camera di Commercio e sostenuta da numerosi gruppi pubblici e privati con l'obiettivo di formare neolaureati, neodiplomati, manager e quadri del settore tanto più di fronte alle rilevanti trasformazioni in atto nel mondo dei trasporti il quale negli ultimi cinque anni ha registrato un incremento degli occupati pari all'11,95% contro il 3,33% dell'intera economia.

Per qualificarne le iniziative è stato costituito un comitato scientifico presieduto da Michele Lacalamita, presidente del Lloyd Triestino e del Censa (Council of European e Japanese National Shipowner's Association), l'organismo più rappresentativo dell'industria marittima mondiale.

Sorta da pochi mesi la Scuola intende realizzare cicli seminariali per manager e specialisti, corsi di specializzazione rivolti a neodiplomati «master» (cioè programmi di formazione superiore) rivolti a neolaureati o laureandi e dedicati ai problemi della logistica cioè dell'utilizzo coordinato ed ottimale dei diversi fattori di trasporto (nave, treno, auto, treno). Il master in logistica finanziato dalla Regione Liguria e attuato in collaborazione con il Cisita (centro di formazione della Confindustria) vede impegnati dal 7 ottobre diciotto giovani intorno alle più recenti elaborazioni in materia di gestione merci, marketing internazionale, gestione finanziaria, informatica, distribuzione commerciale.

Il corso della durata di sei mesi si concluderà nel marzo 1992. Alla scelta dei temi non è certo estranea la vocazione del porto della Spezia che ha raggiunto i vertici mediterranei nel traffico container, può disporre di ridotti spazi in banchina. Un successo conseguito grazie anche all'uso sostenuto del mezzo ferroviario (che se ancora insufficiente costituisce pur sempre un record nella portualità italiana) ma soprattutto ad una efficiente organizzazione intermodale a supporto dei terminali: la «logistica» appunto che permette di avviare a destinazione grandi quantità di merci in tempi sino a pochi anni fa impensabili.

Ma come ha sottolineato di recente Michele Lacalamita la disponibilità di management specializzato nel settore dei trasporti si rivelerà vitale tanto più in vista di grandi cambiamenti nelle economie avanzate: *«La struttura dello shipping dovrà semplificarsi e razionalizzarsi* ha avvertito il presidente del Censa *ma le politiche sulla concorrenza nei Paesi occidentali specialmente contro la Comunità potrebbero impedire lo sviluppo, rendere gli operatori riluttanti ad investire e indurli invece a tagliare i costi non immediatamente redditizi aumentando così i rischi di provocare disastri marittimi ambientali e commerciali»*.



RESTAURI ARTISTICI DEL PALAZZO DUCALE DI GENOVA

EDILCOOP
SAVONA

FILSE SPA

LA FINANZIARIA LIGURE PER LO SVILUPPO ECONOMICO FI.L.S.E. S.p.A. - E' UNA SOCIETA' A CAPITALE MISTO OPERANTE AL SERVIZIO E PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA LIGURE. LA FI.L.S.E. VALUTA LE RICHIESTE DI OPERATORI ECONOMICI SINGOLI O ASSOCIATI, PROPONENDO E REALIZZANDO CONSEGUENTI INTERVENTI NEL RISPETTO DELL'AUTONOMIA D'IMPRESA E NELL'INTERESSE DELL'IMPRENDITORE.

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

- Creazione e potenziamento di aree idonee all'insediamento di attività produttive (industria, artigianato, commercio e servizi)
- Realizzazione degli insediamenti produttivi agevolati dalla L.R. 14/1986
- Servizio agevolato (L.R. 14/86) di assistenza alla minore impresa per la ricerca del sito localizzativo

ASSISTENZA FINANZIARIA

- Prestazione di garanzie collettive (attraverso Consorzi fidi settoriali) per l'accesso al credito d'investimento e di esercizio da parte della minore impresa
- Servizio agevolato (L.R. 14/86) di consulenza alla minore impresa per l'accesso al credito e per la pianificazione finanziaria
- Accesso della minore impresa al capitale di rischio

AMBIENTE ED ENERGIA

- Servizio agevolato (L.R. 14/86) di assistenza alla minore impresa per la soluzione dei problemi concernenti il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti industriali
- Servizio di assistenza per la predisposizione di progetti di finanziamento e per il raccordo con le agevolazioni disponibili

FINANZIARIA LIGURE PER LO SVILUPPO ECONOMICO
Via Peschiera 16 - 16122 Genova - Telef. 010/81 88 91 - Fax 010/81 49 19