

FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DELLA SPEZIA

Campionato

di GIORNALISMO



LICEO PARENTUCELLI DI SARZANA

Classe 4^a B



SANTO STEFANO

«Scatole» vuote o piene di ricchezza?

I dubbi di Legambiente sui container

— S. STEFANO —

L PORTO container della Spezia e il District park di Santo Stefano sono indissolubilmente legati uno all'altro. Legambiente e il comitato per la Salvaguardia del Golfo da anni lottano contro la monocultura del container.

«La realizzazione dei nuovi banchinamenti previsti dal piano regolatore portuale — osserva Paolo Varella di Legambiente — comporterà un ingente riempimento dello specchio acqueo di Levante, tale da rallentare e modificare il corso delle correnti, rendendo più difficile il ricambio acqueo». «Inoltre — prosegue — il notevole aumento del traffico produrrà un inquinamento aggiuntivo da polveri (si stimano 2000-3000 autocarri al giorno in transito fra Spezia e Santo Stefano), idrocarburi ed altri inquinanti aeriformi, con il rischio, nonostante il nuovo svincolo che permette la viabilità separata tra i veicoli cittadini e portuali, di un blocco

della viabilità. E va ricordato che con ogni probabilità le operazioni di carico-scarico saranno no-stop per 24 ore, con il conseguente innalzamento dei rumori soprattutto nelle ore notturne».

Quali sono le principali carenze del piano regolatore del porto?

«Il piano regolatore si fonda prevalentemente sullo studio dell'Istituto olandese «Nei» teso a sviluppare solo l'espansione dei traffici dei container e trascurando qualsiasi ipotesi alternativa quali il traffico passeggeri, la nautica e il turismo in generale. Ma il nostro golfo, a causa

della sua estensione e delle sue vie di comunicazione non è idoneo allo sviluppo di simili infrastrutture. E' probabile che La Spezia e la sua provincia dovranno

sopportare tutti i disagi citati, mentre a godere dei benefici saranno le regioni vicine e i terminalisti privati».

Ma allora quali sono secondo voi gli aspetti positivi di un progetto come quello del district park?

«Il district park è l'unico modo per aggiungere posti di lavoro ad un'attività come il porto container che, diversamente, creerebbe

«Ferro e capannoni hanno rubato spazio al verde»

solo inquinamento. Infatti un distripark come ad esempio il Fruitport-distripark di Rotterdam fornisce ben 8000 posti mentre il porto della Spezia ne garantisce solo 1200. In secondo luogo un progetto simile porterebbe all'arricchimento della provincia in quanto le merci contenute nei container sarebbero lavorate direttamente sul luogo d'arrivo e non, come succede oggi, nelle regioni vicine. Insomma se questo progetto fosse sviluppato sul modello ad esempio dei distripark europei, sarebbe una buona possibilità di sviluppo per la nostra città».

Ma...?

«Ma purtroppo non è tutto semplice come sembra. Infatti i capannoni che sono stati finora realizzati e anche quelli che sono in costruzione si ergono su molte zone verdi che sono state espropriate. Avrebbero dovuto essere realizzati al posto dei mucchi di container vuoti: l'impatto paesaggistico mi sembra fin troppo evidente».

District Park, l'ottimismo delle istituzioni «Più lavoro in accordo con l'ambiente»

LA VOCE delle istituzioni riguardo l'argomento District Park è in contrapposizione con la visione degli ambientalisti. Ne abbiamo parlato con Minella Mosca, ex-sindaco di Santo Stefano, oggi consigliere regionale.

Perché si è deciso di dare il via al District Park?

«L'area adottata ha delle grandi potenzialità, è come un baricentro, essendo fortemente infrastrutturata e dotata di grandi snodi ferroviari e sistemi stradali che permettono collegamenti fra Parma, La Spezia, Genova e la Toscana».

E a livello ambientale?

«Bisogna ricordare che ora il traffico è molto più organizzato e tranquillo grazie ad un apposito svincolo che permette di avere un diretto accesso all'area industriale senza influenzare gli automobilisti. E necessario sottolineare che il progetto ultimato è sostenibile e compatibile dal punto di vista ambientale, infatti esso prevede l'inserimento di molte aree verdi e zone di servizio rendendolo qualitativamente credibile».

Quali valutazioni dà su questa scelta politica e strategica?

«La ritengo una scelta politica positiva poiché questo progetto risulta molto strategico. Si dispone di collegamenti con il Nord Italia ed Europa e risulta molto determinante non solo a livello comunale ma soprattutto provinciale. Un'importante messa in opera è quella del raddoppio della Pontremolese inserita fra le iniziative principali della finanziaria. Un altro mezzo è appunto quello ferroviario che ampliandosi sarebbe l'ideale dal punto di vista progettuale e sicuramente il più compatibile a livello ambientale. Va ricordato che la portualità spezzina è fra le maggiori d'Italia: ha raddoppiato i traffici e si è dotata di un piano regolatore che la porterà ad un ulteriore enorme sviluppo».

I redattori in classe

STUDENTI

Bardine Lara, Bologna Mattia, Cabano Beatrice, Cagnoli Alessia, Caponi Lorenzo, Carozzo Federico, Corsini Sara, Cuppari Ilenia, Minopoli Mirko, Orlandi Matteo, Peonia Laura, Piccinini Elena, Puligheddu Andrea, Russo Jonny, Sechi Roberto, Segnani Giacomo, Tortolini Alessia, Tosi Martina, Venturini Nicolò, Zanelli Mattia.

DOCENTI

Docente Tutor: Giorgio Di Sacco Rolla
Dirigente Scolastico: Marco Mezzana



TRASPORTI Ecco come si presenta oggi la zona industriale di Santo Stefano. Veicoli e container

LOGISTICA LA STORIA E L'EVOLUZIONE DI UN'AREA INDUSTRIALE

Fra alberi e «cataste variopinte»

CATASTE variopinte di contenitori che si allungano fra l'autostrada

ed il greto del Magra accolgono il turista che si dirige verso il Golfo dei Poeti. E' il «District park» di Santo Stefano, la vasta area retroportuale della Spezia, attrezzata con strutture finalizzate allo stoccaggio, alla manutenzione e allo svuotamento dei container. Noi «locali» ci abbiamo fatto l'abitudine. Gli adulti però ricordano che non molti anni fa lì vi erano campi coltivati o vegetazione spontanea. Inau-

gurato infatti nel 1998, dal 2002 il «District park» ha via via cambiato natura, grazie ad un nuovo autoparco e all'immensa area logistica collegata direttamente con lo scalo spezzino. Partendo da un'estensione iniziale di 30.000 mq, l'area è stata «arricchita» di nuovi servizi ed è cresciuta fino ad un'estensione di 100.000 mq. A regolarne la crescita, un piano triennale che aveva come obiettivi

quelli di riorganizzare le aree destinate al deposito e riparazione dei container e di creare uno spazio di collegamento. Le intenzioni del progetto volevano fare in modo che Santo Stefano divenisse un importante crocevia commerciale (e non soltanto il retroporto), con sbocchi occupazionali qualificati e certi. Una soluzione alla crisi economica che ha colpito l'area spezzina negli anni novanta. Solo rose e fiori?

esclusivamente alla logica del mercato, nessuna attenzione per l'impatto ambientale, per la salvaguardia della fauna e della flora. In più ci sono le proteste degli abitanti della zona infastiditi dal meraviglioso panorama dei variopinti container, esasperati dal rumoroso viavai dei camion e dei treni e preoccupati per l'inquinamento prodotto da polveri e idrocarburi.

No. Le associazioni ambientaliste ripetono che il distripark è improntato