

## **Giorgio Bucchioni, Presidente Autorità Portuale – La Spezia**

Voglio esprimere, in primo luogo, un ringraziamento al Comune che nel percorso del piano strategico ha organizzato l'incontro odierno.

Siamo usciti dal nostro rituale ed abbiamo sentito interpretazioni sullo scenario sia dal professor De Rita che da importanti rappresentanti di città a noi vicine e con cui dobbiamo relazionarci. Ci hanno dato uno spaccato che forse potrà essere utile per il prosieguo della conferenza strategica.

La prima parte della conferenza strategica non mi ha lasciato particolarmente entusiasta nei suoi risultati e mi auguro che la seconda parte possa essere più significativa.

Il mio entusiasmo non è stato particolarmente alto perché di fronte alle problematiche della città, vecchia, che deve diventare una città nuova, e quando affermiamo che la nuova città è già nata ho l'impressione che sia più uno slogan che una realtà interiorizzata da parte dei cittadini.

Il problema che dobbiamo affrontare è costituito dal passaggio da una grande città industriale legata al militare verso un futuro che è già stato scritto ed è stato scritto nei decenni scorsi e non nella settimana scorsa.

Per questo ho sentito con particolare piacere il richiamo che ha fatto il sindaco di Parma ai trascorsi di sinergia programmatica con l'altro versante dell'Appennino e che prendono le mosse dal 1971 con un convegno di Parma che delineò le esigenze della pianura padana a favore dello sviluppo del porto di Spezia; è dal '71 che partono i lavori del piano regolatore che poi è nato nel 1982 e che sostanzialmente ha segnato il caposaldo per il decollo di questo porto spezzino che ha avuto, e ringrazio anche il vicesindaco Montaldo per le sue parole, una funzione di apripista nella portualità italiana fornendo anche significative indicazioni per la legge di riforma del 1994, legge di riforma che è unanimemente riconosciuta come elemento di grande positività per il decollo di tutta la portualità nazionale.

Ma ciò che ha detto il professor De Rita mi ha indotto riflessioni che sono un po' fuori dall'argomento portuale: il federalismo che viene avanti nel nostro paese è un federalismo che preoccupa, che guarda solamente alla costituzione e alla ripetizione di centri di potere, di modelli di potere già sperimentati a livello nazionale, con una moltiplicazione dei centri di spesa, dei centri di normazione, tutte questioni che se non coordinate

faranno di questo nostro piccolo paese che è l'Italia un Paese conflittuale, disordinato, distruttore di ricchezza.

Non siamo né la Russia né gli Stati Uniti né la Cina. Ho l'impressione che sarebbe stato preferibile, come forse era nell'aspirazione delle popolazioni, un federalismo che partisse dal basso che avesse come principio guida il principio della sussidiarietà, cosa che invece non mi pare stia avvenendo, e badate che il problema della spesa indotta, che il mondo politico amministrativo tende a sottovalutare o ad esaminare con il termine pudico di "risorse", significa che i centri di spesa devono essere alimentati da flussi finanziari ed economici importanti, che solo un tessuto produttivo particolarmente dinamico e di intenso sviluppo può produrre, cosa che invece, purtroppo, mi sembra non si stia verificando; ed allora i confronti tra il localismo ed il governo centrale per la legge finanziaria, tra il localismo ed il livello regionale vedono tutti occupati prioritariamente a dividersi una torta che diventa sempre più piccola e questo problema è ancor più aggravato da un elemento che tendiamo a dimenticare: il gigantesco debito pubblico che la prima repubblica è riuscita a mettere in piedi e che ha consentito di governare, bene o male, un consenso sociale che ancora oggi rimane prioritario.

Allora la riflessione che manifesto è di una banalità sconvolgente: per poter avere le risorse da amministrare e distribuire bisogna prima produrle.

Ma esiste un altro pericolo: io sono convinto che la nostra generazione, la mia generazione, sia quella che ha vissuto meglio nella storia dell'uomo e probabilmente questo convincimento è, forse a livello conscio forse a livello inconscio, abbastanza diffuso. Non vedo infatti un'aspettativa, una fiducia di ulteriore sviluppo nella società, negli imprenditori, nelle amministrazioni, con la conseguenza, a mio modo di vedere sempre nefasta, di rinchiudere tutti in una sorta di egoismo che è stato anche sottolineato da qualcuno che è intervenuto prima di me.

Non si vogliono vedere processi di innovazione che possano mettere in discussione il proprio benessere, alto o basso che sia. E' la logica che il professor De Rita ha definito in maniera molto caratterizzante "altrimenti che non lo sviluppo" ed anche nel nostro comprensorio ci sono fortissime propensioni nei confronti dell' "altrimenti che non lo sviluppo" perché, comunque, lo sviluppo comporta problematiche di

mutamento di vita, di messa in discussione dei propri modelli, ed il mix sociale del nostro territorio, che vede una forte presenza di persone anziane che hanno maturato il diritto giusto a godersi il frutto del lavoro, non ha più alcuna tensione, alcuna volontà, alcuna ambizione al cambiamento.

Si rifiuta lo sviluppo e ciò certamente comporta conseguenze.

L'altro tema che il professore ha posto recita: come si fa a fare città di relazione, cosa bisogna sviluppare prima, per poi fare città di solidarietà? L'integrazione con Genova io credo francamente che sia assai complicata; è assai complicata per il ruolo storico che Genova ha avuto; per il ruolo di capoluogo di regione; per la dimensione che Genova ha rispetto a noi; per una tradizione di competizione che vede La Spezia probabilmente soccombere.

L'esigenza che La Spezia ha di rapportarsi con Genova è un'esigenza di sinergia nella competizione per quanto riguarda le attività portuali.

Recentemente abbiamo partecipato, insieme a Genova e Savona, alla capitalizzazione dell'interporto di Alessandria perché guardiamo a quelle zone come ad una possibilità di sbocco relazionale nel campo della logistica e ci auguriamo che pur essendo prevalente l'interesse genovese anche quello spezzino possa realizzarsi.

Altra valutazione è invece quella determinata dalla relazione Tibre. Ho sentito dire che se il progetto non va avanti vuol dire che politicamente c'è qualche cosa che non funziona e questo probabilmente è vero.

E' stato ricordato Necci, che sicuramente non guardava con particolare entusiasmo al raddoppio della Pontremolese perché le priorità erano altre; certamente è una priorità il quadruplicamento della Bologna Milano anche perché è inutile raddoppiare la pontremolese se dall'altra parte dell'Appennino non riescono a ricevere i treni; già oggi la metà dei treni che partono dal porto di Spezia passano via Genova per andare a Milano. E' quindi un disegno di rete che le ferrovie avevano molto chiaro ma che non ha mai impedito, ed è qui che mi sembra di poter dire che il progetto Tibre sia pure con farraginosità con lentezza e con grandi difficoltà sta andando comunque avanti, che le ferrovie investissero in questi ultimi dieci anni alcune centinaia di miliardi e, non ultimo, realizzassero il centro di Santo Stefano.

Comunque i lavori stanno andando avanti ed è importante sottolineare come il flusso di investimenti, se la portualità spezzina smettesse o diminuisse il suo ruolo al servizio dell'economia del nord Italia, potrebbe significativamente diminuire o essere dirottato altrove.

Nella sua storia dopo l'unità d'Italia La Spezia è stata centrale; la è stata per la Marina Militare, la è stata per l'industria, la è per il porto, lo sarà, forse, per il turismo.

La Spezia ha bisogno di svilupparsi e di essere relazionale, continuo a usare il termine che è stato introdotto, ma deve poter incentrare una sua idea forte di sviluppo come è stata nel passato quella della Marina Militare ed era in competizione con Taranto; c'era un'industria legata alla difesa ed anche questa era diffusa in altri siti in Italia; ha un porto che, per la sua localizzazione, ha poca concorrenza; avrà un turismo ma certamente, come nelle altre reti, informatiche museali e culturali, con un livello di capacità competitiva inferiore a quella che può esprimere nell'attività portuale.

Credo di dover sottolineare come una portualità moderna oggi non possa prescindere dalla manipolazione dei contenitori. Il tasso di containerizzazione su cui si sta sviluppando la globalizzazione avviene prevalentemente, per non dire quasi esclusivamente, nelle rotte per parallelo che sono quelle che collegano le economie più ricche e più significative con lo strumento del contenitore.

Ebbene, La Spezia ha avuto una quota di mercato nel '93 del 39%, nel '98 questa quota era scesa al 24%, nel 2002 era del 27%, il che significa che l'andamento delle quote di mercato che un porto può catturare dipendono e sono in funzione prevalentemente della sua capacità competitiva che si esprime attraverso il know-how, attraverso i prezzi, attraverso l'efficienza, ma anche attraverso il livello delle infrastrutture. Se l'idea forte, come è stato detto, è quella che La Spezia non possa prescindere in una pluralità di componenti economiche, perché nessuna componente di per sé può assumersi l'onere di mantenere una città di 90.000 abitanti come è diventata Spezia, è indispensabile che la definizione "strategica" non sia semplicemente localizzativa. La Spezia "strategica" deve confermare una scelta programmatica di azioni concrete che devono essere fatte per mantenere la strategicità della città.

A questo proposito è indispensabile che le decisioni assunte a livello istituzionale vengano riempite di contenuti, poiché credo di poter affermare che le istituzioni locali regionali e nazionali, per quanto riguarda il nostro comprensorio, hanno già deciso.

Diventa quindi controproducente rimettere ogni momento in discussione le decisioni già assunte e che sul polo spezzino, sul comprensorio spezzino, individuano l'attività di servizio.

E l'attività significativamente forte, il punto di eccellenza, per usare la terminologia che è stata richiamata in un intervento precedente, è quella relativa alla logistica.

Certo ci sono problemi e sono problemi che io ritengo facciano parte del divenire della nostra democrazia, anche se non so dire, non ho fantasia sufficiente, quali saranno gli sbocchi.

Certamente il livello di partecipazione democratica nel nostro paese sta assumendo connotazioni che rispetto alle esigenze di sviluppo sono problematiche.

Ancora ieri, e non solamente perché una regione come la Toscana vive "altrimenti che nello sviluppo", in un importante seminario a Genova è stato proposto il nuovo acronimo NIMBY di cui non avevo mai sentito parlare. "Not in my back yard" vuol dire: dovunque meno che nel mio retrobottega, nel mio giardino, vicino a casa mia. Il che non è pensabile perché, comunque, le autostrade sono state fatte, le industrie sono state fatte, ci sono esigenze infrastrutturali per il futuro, ci sono i problemi dei rifiuti, ci sono i problemi dei rifiuti nucleari, e stiamo vedendo in questi giorni che cosa determinano nel paese.

Se prevale, rispetto alle regole della democrazia, alle regole del consenso, alle regole elettorali, alle regole che questo nostro paese si è dato con la sua Costituzione, la mentalità del NIMBY, credo che i problemi, anziché diminuire, aumenteranno.

Allora quel paese con le pile scariche, quel paese che sta un po' appassendo e che risponde al nome Italia probabilmente entrerà in un declino da cui sarà difficile uscire.

Nessuna visione catastrofica però. Certamente è tutto più difficile ed è indubbio che le capacità maggiori richieste debbano poi essere espresse nel livello di comunicazione e di convincimento delle popolazioni che

devono vedere non solamente l'interesse proprio specifico ma anche un interesse più generale perché dallo sviluppo c'è un beneficio per tutti.  
Vi ringrazio.