

## **“LA SPEZIA E LE RELAZIONI ECONOMICO-TERRITORIALI”**

**24 novembre 2003**

**Professor Giuseppe De Rita, presidente CENSIS**

La Spezia, con il Piano Strategico, si è assunta la responsabilità di aprire una riflessione e indicare prospettive rispetto a quella che è stata definita una fase di interregno tra due città: una antica, legata all'intervento pubblico, all'industria della difesa, alla Marina in termini di composizione sociale, ad una struttura a forte connotazione operaia e di lavoro dipendente, e una città nuova, aperta e non chiusa in se stessa, non più statale e statalista ma capace di relazioni.

Non è certo un compito facile. L'identità di una città non si cambia in pochi anni, soprattutto se legata ad un modello economico precedente con una composizione sociale che è anche una composizione politica.

Il Comune si è fatto carico di questo cambiamento, promuovendo il processo di pianificazione strategica in corso. Se si leggono i documenti del 2000, del 2001 e del 2003 relativi al Piano Strategico della città, si capisce che si è trattato di un processo con due stelle polari. La prima: andare verso una città relazionale, capace cioè di entrare in relazione con le realtà circostanti. La seconda: mantenere forte la coesione sociale, rinsaldare il senso di appartenenza, far crescere una città solidale e comunitaria. Due

stelle polari chiaramente diverse, rispetto alle quali il Comune si è cimentato nella sfida di farle coesistere proprio attraverso il metodo della pianificazione strategica. L'obiettivo è tentare di compiere una trasformazione che vedesse un'assunzione di responsabilità collettiva e coinvolgesse, dunque, tutti. Non è un caso, infatti, che si parli, per quanto riguarda il Piano Strategico, di piano "della città" e non "per la città". Significa che è proprio la città a cercare, anche con fatica, di vedere che cosa può fare per se stessa. Si tratta di un cambiamento profondo, estremamente duro da farsi, eppure questa forma di autocoscienza collettiva si è andata esplicando. Il Piano Strategico, al di là delle cose che sono state fatte ciò attraverso cui prende forma e si esprime la "città sistema", una piccola città – come è La Spezia - che cerca di crescere al proprio interno. Il problema fondamentale rimane comunque la città relazionale, non la città che matura dentro. La maturazione interna è senza alcun dubbio fondamentale per stare in relazione, perché se non si è maturi non ci si apre e, se si rimane ancorati alla vecchia identità, non si cercano identità nuove.

Il problema vero è allora come fare relazione.

Basta pensare alle tre grandi direttrici su cui La Spezia può crescere. La prima è quella tradizionale: l'integrazione con Genova e, attraverso Genova, può portare verso Torino o Lione, spingersi cioè verso un passaggio a nord-ovest dello sviluppo italiano. La seconda è quella del "passaggio a nord-est", che dodici/tredici anni fa a Parma chiamammo "Tibre", cioè la Tirreno-Brennero. Furono personaggi storici di Parma - da Fabbri a Orlandini - che si misero in testa la possibilità di fare Tibre, quando il porto della Spezia non era ancora il terzo porto italiano e non aveva quella vitalità, che, in qualche modo, ha anche levato spazio ad altri porti tirrenici. Si tratta della prospettiva di andare, attraverso Parma, Mantova, Verona, a

insediarsi, con il corridoio 5, nella grande direttrice di sviluppo verso l'est europeo, verso i grandi mercati del futuro. La terza è quella che proietta La Spezia verso il rapporto con la realtà ambigua della Toscana che, infatti, da un parte – e precisamente attraverso Carrara e Massa - tende anch'essa verso un passaggio a nord-ovest, un passaggio di tipo industriale, commerciale, relazionale; dall'altra, invece, c'è la Toscana borghigiana, turistica, fondata sulla media città, sul piccolo borgo, sull'enogastronomia, sui prodotti tipici, sul paesaggio, sulla vita socializzata nel piccolo insediamento che diventa ogni giorno di più come l'Umbria, come le Marche, come una parte dell'Emilia.

Le tre direttrici su cui La Spezia può crescere sono precisamente queste tre. La difficoltà sta nel metterle insieme.

La Spezia è una città che sta al centro di queste tre direttrici; è una città che ha un problema di identità, ma anche di collocazione all'interno di questo gioco relazionale che mette insieme tre periferie: la periferia della Liguria, la periferia dell'Emilia, la periferia della Toscana. E se è vero, come diceva Heidegger, che la verità e la potenza si coltivano sui confini, non è poi altrettanto vero che le zone periferiche possano tramutare in potenza la loro vitalità. E questo innanzitutto per il fatto che una realtà di sottosistema non sta dentro le logiche politiche ordinarie.

Il federalismo - quello stabilito nel Titolo V votato dal centrosinistra, così come quello prefigurato nelle leggi La Loggia e Bossi in discussione – risponde ad una logica di piccole piramidi statuali, regione per regione. Insomma, il paradigma statale è calato all'interno delle singole realtà.

“La Liguria deve aprirsi ad altre regioni”: facile a dirsi, ma molto difficile a farsi, dunque, perché la piramide ha la sua base territoriale da La Spezia

fino a Ventimiglia e tende, in ragione della sua logica piramidale, verso un centro regionale che non può che essere Genova.

Per la cultura federalista italiana ogni regione ha il suo paradigma statale, la sua piramide che deve gestire con quel centralismo regionale di cui parlava il sindaco Pagano. E' questo l'epifenomeno perverso di una concezione del federalismo non come creazione di sottosistemi omogenei, di novità di integrazione fra territori confinanti, ma come determinazione, lì dove c'è il territorio ligure o laziale. I rapporti di confine, dunque, non vengono previsti, quando invece il mondo moderno è fatto proprio di queste realtà.

Nel primo testo del Piano Strategico del 2000, si partiva dal discorso che la globalizzazione non è contraria alla forza locale. Ma la forza locale non è solo la forza delle istituzioni locali, è soprattutto la creazione di distretti di una piattaforma logistica da una parte e di una riconversione industriale, dall'altra. E non è configurabile come piramide regionale.

Come dice Mario Deaglio, la globalizzazione, così come la stiamo vivendo, non è più un processo unitario, ma è un processo di arcipelaghi distinti. La globalizzazione in futuro sarà il rapporto fra Cina e USA, fra Cina ed Europa, fra Europa e Usa, fra America del Nord e America del Sud, la riscoperta della realtà africana, lo "*scorticamento*" delle tensioni in Medio Oriente. E' l'arcipelago che vince e noi, in Italia, o sappiamo "fare arcipelago" oppure facciamo delle piramidi, che nulla hanno a che fare con l'arcipelago.

Il problema è implicitamente di cultura politica. Sia a destra che a sinistra la cultura che si afferma è quella del federalismo che però non nasce e si articola dal basso. Come si fa a fare un'alleanza fra La Spezia e le realtà che si snodano lungo le tre direttrici strategiche prima delineate? Con quali

strumenti giuridici? Con convenzioni, accordi, scambi di lettere, protocolli d'intesa? Sappiamo bene che poi queste cose non bastano. C'è bisogno di risorse, di poteri, di investimenti, di interventi. E invece, in Italia, in nome del federalismo, del decentramento, del potere alle periferie e, alcune volte, addirittura della secessione, non si fa altro che riproporre il vecchio meccanismo statalista.

Cosa significa allora questa realtà stellare (Spezia, Parma, Mantova, Verona; Spezia, Carrara, interno della Toscana; Spezia, Genova, Torino, Lione)? Cosa significa in termini di gestione politica, di governance?

E' certamente un sottosistema dell'arcipelago europeo, è una delle grandi isole dell'arcipelago europeo, è come il nord-est, come il corridoio adriatico. Tuttavia, mentre il nord-est è prevalentemente legato a una realtà centrale che è la regione Veneto e il corridoio adriatico significa sostanzialmente Marche con un po' di Abruzzo e forse la Puglia, la grande stella del sottosistema, con centro La Spezia è invece una cosa ancora tutta da costruire. E, per di più, è da costruire in assenza di strumenti politici e giuridici perché gli strumenti politici e giuridici, oggi sono tutti improntati al centralismo e alla piramide regionale.

Ho scritto in un testo che l'Italia è un arcipelago e che anche l'Europa è un arcipelago. E cosa sta succedendo invece a livello politico e giuridico? La Costituzione europea ci sta portando ad una "super piramide", calata su un arcipelago di diversità immense, perché dall'Estonia al Portogallo siamo tutti diversi. La Costituzione di Giscard e di Amato sembra scritta da Cavour: è la riproposizione, per l'Unione Europea, di un modello statale di tipo risorgimentale. In Italia, poi, dove abbiamo arcipelaghi altrettanto diversificati, anche se più localistici, più provinciali, più italiani, facciamo ventuno piramidine. Insomma, il rischio che si corre è quello di avere una

piramidona a Bruxelles e ventuno piramidine in Italia. E questo significa che i sottosistemi veri, quelli che fanno l'arcipelago reale, non crescono proprio perché stanno ai confini della piramide, e non hanno diritto di cittadinanza. Si potrebbe chiedere ad esempio più attenzione alla regione Emilia Romagna, sapendo bene che, più lontano dalla cultura bolognese del rapporto fra Parma e La Spezia, c'è solo l'Appennino parmense o piacentino.

Il problema vero sta, in questa difficoltà di gestire una politica di governance, in un sottosistema vero, a stella a tre direzioni che ho indicato è un sistema vero.

Ce lo siamo forse un po' "inventato" dodici, tredici anni fa quando abbiamo cominciato a parlare di Tibre, ma poi abbiamo avuto conferma di aver visto giusto: è cresciuta Parma, Verona e Mantova. A Verona si parla dei quattro Comuni a sud ovest, come della porta di Verona. Per quanto riguarda La Spezia, dieci anni fa, nessuno avrebbe scommesso su una vitalità forte ed autonoma, non legata all'intervento pubblico, all'intervento della Difesa e della Marina Militare. E invece La Spezia ha iniziato a dare segnali proprio di questo tipo di vitalità. Basta confrontarla con quello che è oggi. Dopo la grande crisi che l'ha colpita, la città ha vissuto una specie di frustrazione (dal '90 fino al '97-'98) poi è ripartita l'occupazione, il numero delle imprese, il porto ed è partita una logistica totalmente nuova.

Tutta questa realtà, tuttavia, non è contemplata dalla governance italiana.

Il sindaco Pagano ha espresso, nel concludere il suo intervento, proprio questa frustrazione. "L'unica cosa a cui ci attacchiamo – diceva - è la legge obiettivo di Lunardi, ma per ora si spende il 2,5% di quello che sarebbe necessario". Questa è un'ulteriore dimostrazione di come, nel nostro Paese, le culture di governance non seguano i sottosistemi, le grandi isole

spontanee dell'arcipelago, ma rispondano invece ancora a logiche del tutto diverse.

Se non si presterà la dovuta attenzione e il necessario impegno, il corridoio 5 non passerà dall'Italia. Oggi c'è il rischio, dunque, di perdere questa grande opportunità, proprio per il fatto che c'è uno Stato piramidale, verticalizzato.

La vostra è una realtà vera, cresciuta negli ultimi anni, è una realtà che sta nascendo autonomamente e, ha margini di ambiguità. Ma è proprio qui, nella sua ambiguità, che stanno anche le ragioni della sua forza, che affondano le proprie radici, dunque, nel fatto di aver dato vita ad una situazione nuova.

Proviamo ora a ripercorrere le tre direttrici di sviluppo che ho indicato prima, partendo da quella, per così dire, più tradizionale, più facile, in quanto tutta prevalentemente ligure: La Spezia verso Genova, integrazione con Genova, con Voltri e Savona, e poi sbocco verso il Piemonte e verso Torino. Il primo elemento di difficoltà sta innanzitutto nella normale concorrenza che esiste tra due grandi porti, come sono appunto La Spezia e Genova. La difficoltà maggiore però risiede altrove, e precisamente in ciò che si può definire, in una la debolezza dello sbocco a nord-ovest. Oggi, infatti, andare verso l'Europa da nord-ovest significa andare verso una zona che non è delle più promettenti del mondo. Lione e la Francia del sud non rappresentano l'area nella quale noi italiani possiamo respirare a pieni polmoni.

Noi attualmente respiriamo a pieni polmoni nel nord-est, fino all'Ucraina, passando per Slovenia, Ungheria, Romania. Il futuro è in quella direzione. Il rapporto con Genova e con il Piemonte, Torino e Lione è, di fatto profondamente radicato nella storia di questa realtà ligure, ma è una storia

che ha le sue ambiguità, innanzitutto di prospettive dovute al fatto che, comunque, quella direttrice passa attraverso una responsabilità regionale e piramidale. E il fatto che qui, oggi, non ci sia nessuno della Regione non è del tutto casuale. Al di là dei problemi politici la questione vera è un'altra, e cioè, dove la Regione può indirizzare una forza periferica come La Spezia, senza correre il rischio di generare squilibri, in primo luogo tra i porti liguri. Quella che chiamiamo Pontremolese, e cioè la direttrice Parma, Mantova, Verona, è quella che più risponde ad una visione strategica per il futuro, è la direttrice che contiene le maggiori opportunità. Significa, in estrema sintesi, l'immissione del Nord Tirreno nell'Europa continentale, nell'Europa dell'Est che avrà più sviluppo nei prossimi anni. Anche qui, tuttavia, c'è un'ambiguità, e sta precisamente nel fatto che il peso politico ancora ridotto di due periferie - quella emiliana e quella ligure -, dovuto essenzialmente al loro essere periferie, fa sì che di questa forte direttrice se ne parli tanto, ma poi non si riesca a farla decollare. Se questo acronimo "Tibre", lanciato oramai più di dodici anni fa, è ancora lì, significa allora che la difficoltà maggiore sta proprio nel momento del primo passo. E' questo infatti un piano difficile, in primo luogo, dal punto di vista infrastrutturale. Quando ancora era Necci alla testa delle ferrovie, fu proprio lui a dire: "Non mi fate fare opere infrastrutturali. Non ce la facciamo, non ci sono soldi. Se raddoppio locomotori, forse, ce la faccio, senza dover fare tunnel e gallerie, senza scendere di quota". Affermazioni che indicano con chiarezza una cosa molto semplice, e cioè che si tratta di un intervento da sempre inserito nell'elenco delle grandi opere, che, tuttavia, corre il rischio di non ricevere mai l'impulso del primo passo, che è il più importante, perché i successivi verrebbero quasi da sé e, gli ultimi, poi sarebbero meravigliosi, ricchi di reali e importanti prospettive di sviluppo. Ma i primi rimangono ancora oggi

estremamente difficolto, e l'ambiguità sta dunque proprio lì. Io, tuttavia, sostengo che lì dove c'è ambiguità, c'è potenza e forza. L'ambivalenza, anche nelle nostre parole, nei nostri vocaboli, ha racchiusa in sé sempre il senso di un inespresso che deve esprimersi in un qualcosa ricco di potenzialità. Ma perché ambiguità significhi forza, potenza è innanzitutto necessario avere la piena consapevolezza dell'esistenza dell'ambiguità stessa.

Veniamo ora all'ambiguità relativa e alla dimensione del rapporto con la Toscana. In una riflessione condotta un paio di anni fa a Carrara sul lapideo, emergeva con molta nettezza il fatto che la cultura di Carrara, di Massa e, in parte, di tutta la Toscana settentrionale spinge verso una logica di nord-est, verso La Spezia. Ma qual è il rapporto di La Spezia con quest'area toscana? Se fosse soltanto un rapporto industriale (Prato che viene a imbarcare alla Spezia invece che a Livorno; Pistoia che viene a imbarcare alla Spezia; tutta la Valle dell'Arno che ha l'ambizione di venire da questa parte) credo che non ci sarebbero dubbi, ma la Toscana d'oggi è una realtà estremamente ambigua. La Toscana d'oggi, così come tutta l'Italia centrale fino al Lazio settentrionale, è un qualche cosa che vive "altrimenti che nello sviluppo": vive bene, tranquilla, nella piccola città, nel rapporto quotidiano, nella sicurezza. Tutta la Toscana è una realtà in cui la dimensione territoriale diventa borgo autosufficiente, e non autoconsolatorio o autogratificante. Se poi arrivano anche gli stranieri a comprare tenute, si formano queste comunità particolari fatte di stranieri, di italiani, di pensionati, di ricchi signori, di gente che organizza il teatro, l'associazione musicale, l'enogastronomia, il grande vino dell'Italia centrale. Un tipo di comunità che, alla fine, vive "altrimenti che nello sviluppo", perché non c'è più l'angoscia dello sviluppo o del declino.

Al contrario, La Spezia, Genova, Parma, Verona vivono in una logica di sviluppo al quale non possono in alcun modo rinunciare.

Va tutto bene allora fino a che si entra in contatto con quella parte di Toscana che arriva fino a Carrara, perché c'è la cultura dello sviluppo, della produzione, dell'esportazione, c'è la cultura della globalizzazione del marmo, del lapideo, ma poi? La Livorno-Civitavecchia, come continuazione di questo asse di riferimento verso il sud-est da parte della Spezia, potrebbe diventare dunque la grande direttrice su cui si innestano poi i borghi della Maremma, del grossetano, del pisano. Queste sono le ragioni di un'ambiguità, che tuttavia - come ho detto prima - non possono mettere in alcun modo in dubbio il fatto che queste sono le tre direttrici relazionali fondanti del futuro della Spezia.

La Spezia, dunque, gioca il proprio futuro nello sviluppo di queste tre direttrici. L'interrogativo da sciogliere è allora: in quale direzione, e con quale struttura?

Il sindaco diceva, a ragione, che l'impegno fondamentale è quello infrastrutturale. Se tuttavia si esaminano i documenti del Comune sulla situazione attuale delle reti e delle dotazioni infrastrutturali, si vedrà che mentre sulla rete portuale - fatto cento la media italiana - Spezia è a 653, sulle reti culturali e dell'istruzione stiamo invece a 66/89, cioè sotto la media nazionale. La rete bancaria è a 100, galleggia dunque sulla media nazionale, ma non ha la forza. Ed è ormai assodato che fare città relazionale senza finanza è impossibile, dal momento che le relazioni sono prevalentemente di tipo finanziario. Con una rete bancaria debole, dunque, non si fa sviluppo relazionale, così come non si fa cultura relazionale.

Il problema delle reti diventa quindi un elemento fondamentale. Ma quali reti? Rispetto a 100 di media italiana, la rete stradale è a 189; gli impianti

energetico- ambientali sono a 153; alcune dotazioni relazionali, cioè le infrastrutture, sono ad alto livello. Altre però come la stessa rete telematica è relativamente debole ed è evidente che senza rete telematica non si fa globalizzazione e relazione.

Il primo sforzo fondamentale da compiere è dunque quello di creare questo tipo di dimensione relazionale attraverso reti infrastrutturali, non solo quelle sviluppate in passato (porto, infrastrutture stradali, rete energetica sostenibilità ambientale), ma dando un deciso impulso alle altre che ancora sono in sofferenza. Il cambiamento di pelle si fa su queste cose.

La città dopo essere rimasta per qualche tempo stordita dalla crisi, oggi ritira fuori la testa, proprio per applicarsi ad una trasformazione che sia la più relazionale possibile. E la dimensione relazionale non può prescindere, per ovvie ragioni, dallo sviluppo delle infrastrutture di relazione. Certo si può fare anche con uno sviluppo del turismo e con la coltivazione di alcuni distretti che nel Piano strategico ci sono. Io stesso che nel '69/70 ho inventato la parola "distretti", vedo bene come il distretto abbia avuto un effetto per così dire eruttivo che si è via via, proprio come la lava, andato disperdendo. Basta girare il Veneto per capire che il distretto non c'è più e che, al suo posto, si è fatta avanti una diffusione sul territorio estremamente articolata. Detto questo, si faccia pure il distretto nautico perché è essenziale; si faccia pure un intervento sul turismo e si facciano pure interventi sulla qualità urbana. Tuttavia non si deve mai perdere di vista un fatto, e cioè che il meccanismo fondamentale rimane, senza la benché minima ombra di dubbio, l'applicazione alle infrastrutture di relazione. E la maggiore infrastruttura di relazione è quella logistica.

Soltanto lo sviluppo della logistica integrata dà un senso a questa città. E' nella logistica, infatti, che si precipitano tutti i problemi delle relazioni, da

quelle commerciali a quelle industriali e finanziarie. Questo è il dato fondamentale. Se si punta su linee che, sostanzialmente, non richiedono interventi pubblici immediati, ma su linee di relazione, allora anche le tre periferie possono lavorare insieme facendo relazione di infrastrutture relazionali.

Tutto ciò implica, naturalmente, anche “un guardarsi dentro”. Quando nel Piano Strategico si parla di “riscoperta del mare” o si parla di “antiche e nuove vocazioni produttive” pensando anche alla difesa, si pongono ineludibili problemi di raccordo fra le due città: la città di una volta, basata sul porto, sull’assetto militare, sull’industria pubblica, sull’industria di difesa, e la nuova città.

Un Piano Strategico non può certo fare a meno di guardare a problemi di questo genere: al mare, all’industria della difesa, alle vocazioni produttive locali. C’è però un problema interno: guardare la propria vitalità e vedere dove si trova.

Devo dire con molta franchezza che ci sono elementi che inducono a far pensare alla Spezia come ad una città incline più a “guardarsi dentro” che a guardare alla propria dimensione relazionale. Io sono nato come ricercatore sociale e lo sono tutt’oggi. E’ impensabile, dunque, che abbia qualcosa in contrario rispetto alla dimensione sociale, rispetto al problema degli anziani, dell’handicap, piuttosto che della socializzazione di quartiere o dello sviluppo della qualità urbana. La coesione sociale, la città solidale – punti sui quali il Piano Strategico pone una forte accentuazione – sono senza dubbio problemi rispetto ai quali l’Amministrazione deve fare link fra la vecchia e la nuova città. Tuttavia occorre che la città di prima sappia che il salto in avanti riduce in qualche modo la coesione, la capacità di vivere insieme così come si è vissuto finora. E questo precisamente per il fatto che

la coesione sociale di questa città era basata essenzialmente sul lavoro dipendente, sul lavoro operaio, sulla classe operaia, sulla cultura della classe operaia. Una cultura relazionale invece non può essere fatta da lavoratori dipendenti ma da qualcuno che rischi sulle infrastrutture, che rischi sulle relazioni, che faccia logistica, che faccia impresa, impresa logistica, impresa di costruzioni, che faccia, insomma, relazioni economiche nuove. Questo è un punto cruciale, sul quale, non avendo partecipato al lavoro del Piano Strategico e non avendo fatto ricerca sull'argomento, sospendo il giudizio per rigorosa fedeltà a quella che è stata questa città, una città con una sua storia che non può di certo essere messa da parte.

Di fronte alla sfida relazionale che le sta di fronte, la città non può non avere questo link con la sua storia. Non sto dicendo che bisogna separare la città precedente dalla nuova, ma che la sfida è quella di farle camminare insieme. Certo, una città troppo anziana potrebbe anche non avere lo spirito di cimentarsi nella sfida relazionale. Come non aiuta sicuramente una società nella quale i giovani sono sostanzialmente frustrati e non volenterosi di guardare al proprio futuro inserito nella città.

Il problema da affrontare non è dunque di poco conto. Senza tenere in considerazione anche un altro fattore, e cioè che il *drive*, la potenza di traino è affidata sostanzialmente al Comune. La posizione delle forze sociali e delle associazioni industriali è relativamente meno importante.

In parte questo è giusto perché è il Comune a interpretare il cambiamento di pelle, la saldatura fra due città, problemi che rimandano immediatamente alla sfera dell'identità socio-politica e non solo a quella economica. Quando il Comune, dunque, dice "il mio ruolo è quello di creare un Comune sistema, un Comune che faccia sistema" dice una cosa fondamentale vera. Non c'è un "liberi tutti, andiamo verso il futuro", perché è il Comune a

farsi carico della responsabilità di portare tutti nella stessa direzione, recuperando i giovani e, in qualche modo, rimobilitando gli anziani, costruendo la città solidale, lavorando sull'handicap piuttosto che nei quartieri e, allo stesso tempo, sviluppando le infrastrutture relazionali.

E' questa una sfida che si trovano a dover affrontare un po' tutti coloro che vivono nelle periferie degli arcipelaghi o fanno arcipelago. Tutte le periferie –Massa, Parma, la stessa Spezia - hanno infatti un'importante identità che affonda le proprie radici nel passato.

Tutti i sindaci e le classi dirigenti locali devono fare i conti proprio con questo problema: far passare l'identità passata – senza ucciderla -, dentro un'identità nuova.

La dimensione relazionale, infatti, è vissuta con sospetto, è vista come una minaccia all'identità precedente. Lo sa bene il sindaco Zanotto quanto Verona soffra di questo problema, che è certamente ancora più esposta della Spezia, perché ha il Brennero da una parte, Bologna dall'altra e Milano dall'altra ancora. Senza contare il nord-est rampante. Verona, insomma, sta proprio nel bel mezzo di una croce fondamentale per lo sviluppo del Paese. Eppure il problema rimane, per questa realtà, l'identità locale, dalla fiera alla zona industriale.

Problematiche analoghe devono affrontare quanti partecipano a queste grandi direttrici relazionali. Gli interrogativi da porsi e ai quali trovare orizzonti di soluzione sono allora: “Ce la farò o non ce la farò ad andare avanti in questa direzione? Non è che l'identità precedente pesa troppo e rischia di essere una zavorra? Non è che si finirà con il portare questa comunità in una direzione che non vuole, non condivide?”. Ecco, se fossi sindaco di una delle città che stanno dentro questa realtà stellare che si diparte dalla Spezia, mi porrei proprio questi interrogativi.

Occorre comunque cogliere e cercare di vincere la sfida relazionale, perchè il futuro di questo territorio di confine nel quale esistono valori, prospettive, modi di vivere anche molto diversi, sta nell'integrazione di questi assi direzionali con tutte le loro ambiguità. Prima fra tutte, certamente, quell'ambiguità interna che risiede nell'esigenza vitale di fare un cambiamento di pelle che, senza mai tradire il passato, sia capace di portarlo dentro il futuro. Questa è la sfida più importante sulla quale, come sindaci di questi territori, dovete cimentarvi. Per tali ragioni, dunque, non solo si devono rivolgere alle vostre città e a voi stessi i migliori auguri di buon lavoro, ma si deve sottolineare, ancora una volta, la necessità di contribuire, e impegnarsi in ogni modo, ciascuno per la propria parte, con l'obbiettivo di vincere questa sfida e dare un futuro a questa prospettiva relazionale.