

PROFILO

Bucchioni chiude un ciclo all'Autorità Portuale di La Spezia: "Bene i numeri ma la dotazione infrastrutturale è al palo"

Il presidente uscente commenta i dati del 2004 tracciando il bilancio dei suoi 9 anni in sala di comando

Tornerà a fare l'imprenditore allo scadere, ormai prossimo, del secondo e non rinnovabile mandato di Presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Giorgio Santiago Bucchioni. Ma prima di salutare la politica - è anche vicepresidente di Assoport - alla quale dichiara di essere stato prestato, l'agente marittimo spezzino si sofferma a commentare i dati di traffico del suo porto nel 2004 e soprattutto a tracciare un bilancio dei nove anni trascorsi a ricoprire la carica (in mezzo ai due mandati quadriennali, Bucchioni ha infilato anche un anno da Commissario).

Presidente, che significato hanno le cifre dello scalo spezzino e quali impressionano di più?

"Nei settori dove si esercita la competizione i dati sono tutti positivi. Il reparto contenitori è il settore con il più alto valore aggiunto e con il più alto tasso di innovazione. Possiamo sottolineare come la componente ferroviaria testimoni la grande capacità di intermodalismo raggiunto nel nostro scalo; i contenitori trasportati su rotaia sono stati 243 mila teus per un totale di oltre 2,5 milioni di tonnellate di merce (+4,6%). Nel 2004 i treni blocco in partenza sono stati 3.458 e in arrivo 3.129 con una percentuale di treni effettuati rispetto ai programmati dell'87% (+2%). Numeri che parlano per sé".

Quale commento può accompagnare questi dati?

"Non posso nascondere, con amarezza, che si sarebbe potuto fare molto di più, con effetti sul valore aggiunto e sull'occupazione se ci fosse stato consentito di aumentare la dotazione infrastrutturale. Purtroppo per una sciagurata iniziativa ambientalista da ormai due anni sono bloccate le opere infrastrutturali del porto, della nautica da diporto e della cantieristica. Sono comunque soddisfatto, perché lascio con i traffici in aumento, più infrastrutture, una visibilità maggiore e dotazioni finanziarie superiori ai 100 milioni di Euro. Per finire, ho avuto anche la soddisfazione di vedere

sottoscrivere l'Accordo di Programma per il raddoppio della Pontremolese. Certo non è stato facile rendere compatibili le pressioni dei politici locali con le esigenze di un porto inserito nella competizione mondiale ed a volte ho il dubbio di aver fatto troppe concessioni alle istanze locali".

Quali opere in particolare sono ferme?

"Sono bloccate le opere relative al Molo Garibaldi e i lavori di dragaggio del Terminal Ravano, del Canale di accesso e del Bacino di evoluzione. Ma sono al palo anche gli ampliamenti del Cantiere Ferretti, del Molo della Marina di Mariperman. Blocco ancora per il porticciolo turistico dell'ITM, per la riconversione del fronte a mare di Cadimare e per i pontili a Fezzano e Le Grazie. Per quanto riguarda il Molo Garibaldi che vuole ampliarsi di 50 mila metri quadrati, per spostare da Calata Paita i traffici in modo che quest'ultima possa essere riconvertita ad usi turistico-nautici (Stazione Marittima, Alberghi, Centro Congressi), i lavori sono fermi al febbraio 2003 ed il 70 per cento delle opere deve essere ancora realizzato. Tutte queste impasse sono un vero peccato; si è vanificato quel vantaggio competitivo che il porto spezzino si era conquistato ai tempi in cui il La Spezia Container Terminal veniva additato come modello della portualità moderna".

A questo proposito, è notizia dell'ultima ora che il Consiglio di Stato ha annullato il verdetto del TAR che aveva bloccato i dragaggi. Si sente ripagato da questa decisione?

"Si tratta di una decisione che certamente soddisfa in quanto sottolinea alcuni principi e considera distinti gli interventi di dragaggio e bonifica. La sentenza del Consiglio di Stato afferma che la Conferenza dei servizi del Ministero dell'Ambiente ha dato un parere all'Authority che è la titolare del provvedimento definitivo. Non solo, emerge anche un altro principio: la volontà dell'Autorità Portuale di raccordare la normativa sul dragaggio con quella

della bonifica. La sentenza peraltro non significa via libera ai lavori, urgenti, che consentirebbero alle mega-portacontainer che pescano oltre 14 metri di entrare in porto. Il percorso appare dunque ancora irto di ostacoli".

A che punto siamo sul fronte del traffico passeggeri?

"Nel 2004 i passeggeri transitati sono stati 38 mila, numero che comprende sia le navi da crociera, che si fermano in rada, sia i traghetti. Certo se consideriamo che nel 1991 abbiamo toccato le 300 mila unità, grazie ai passeggeri per Corsica e Sardegna con Moby Lines e Tourship Group, si tratta solo di briciole. Attualmente infatti c'è solo la Medmar a garantire i servizi per Sardegna, Corsica e Tunisia ed anche per il 2005 non si preannunciano altre novità. Sul fronte croceristico invece ci attendiamo una crescita ulteriore grazie all'interesse dimostrato da alcune compagnie".

In conclusione, quale consiglio rivolge al suo successore?

"Gli lascio un porto con una immagine migliore rispetto al 1996, volumi di traffico più consistenti, un Piano Regolatore Portuale che ha imboccato la dirittura d'arrivo ed una cospicua dotazione finanziaria. Al prossimo Presidente suggerisco di non perdere mai di vista lo scenario internazionale cui occorre far riferimento per dare prospettive di sviluppo. Il dibattito localistico è importante, ma non può condizionare la missione dell'Autorità Portuale che è al servizio dell'economia nazionale, condizionare lo sviluppo dei porti attraverso forme ricattatorie. La riforma portuale in discussione al Senato focalizza il tema dei rapporti tra istituzioni locali ed autorità portuali. Credo che occorra razionalizzare i tempi per l'approvazione dei piani regolatori portuali abbattendo la burocrazia, fluidificare l'intesa con gli enti locali e introdurre l'autonomia finanziaria".

Calano le rinfuse liquide

Nel 2004 il traffico merci nel porto della Spezia ha registrato 18.435.000 tonnellate, di cui 10.683.000 allo sbarco e 7.752.000 all'imbarco. Le merci varie hanno mostrato un leggero incremento con 13.344.000 tonnellate (+3,1%) di cui 6.083.000 allo sbarco e 7.261.000 all'imbarco. Il traffico container ha raggiunto quota 1.040.438 teus con un incremento del 3,4% sul 2003. LSCT (Contship Italia Group) ha movimentato 889.156 teus con un incremento del 2,4%; Terminal del Golfo ha totalizzato 107.765 teus, in linea con l'anno precedente; per CLP, che ha movimentato 40.330 mila teus, l'incremento è del 74%; infine Speter si è attestata sui 3 mila teus. Il settore delle rinfuse ha fatto registrare una flessione del 38,6%: delle 2.926.000

tonnellate movimentate, 2.493.000 si riferiscono allo sbarco. Il calo delle rinfuse liquide, vale a dire 1.486.000 tonnellate sbarcate (-40,2%) con una perdita di 1 milione di tonnellate rispetto al 2003, è legato alla caduta delle importazioni di gas liquido. In calo gli operatori impegnati come GNL Italia ed ENEL tranne Arcola Petrolifera, in controtendenza con un incremento di traffico pari al +7,6% con 590 mila tonnellate di prodotti petroliferi sbarcati. Il settore delle rinfuse solide ha movimentato 2.165.000 tonnellate di merci, praticamente tutte allo sbarco, da parte di CLP, Speter, ENEL, Monfer, Terminal Riuniti e Rolcim. I cereali sbarcati ammontano a 75 mila tonnellate (+9,5%) mentre il carbone raggiunge 1.457 tonnellate (+28,5%).