

PORTI

Bucchioni lascia anzi rimane

Testamento agrodolce per il Presidente dell'Autorità Portuale di La Spezia (1995-2005) prorogato di 45 giorni in attesa del successore designato Orlandi

Non è ancora terminata, suo malgrado, l'era di Giorgio Santiago Bucchioni al vertice del porto della Spezia, procrastinata per (almeno) 45 giorni dall'inopinato stop al successore designato Cirillo Orlandi, cui Bucchioni tira comunque la volata: "leale e collaborativo, come dimostra la sua assenza oggi (alla cerimonia di addio ndr), una scelta che denota sensibilità e ci priva di un passaggio di consegne fisico solo rimandato".

Una carriera pubblica - da egli stesso definita 'improbabile' all'inizio - durata 20 anni, dalla Commissione Marittima in Camera di Commercio nel 1984 all'Azienda Mezzi Meccanici nel 1988 all'Autorità Portuale, come commissario (2 anni) e Presidente (8 anni), che l'agente marittimo spezzino - "lo sono stato e tornerò a farlo al più presto" - ripercorre lasciando la sua ideale eredità alla vasta platea di maggiorenti ed operatori radunata a tributargli l'omaggio finale, chiedendo venia per quegli spunti di riflessione oltre le righe, tipici dell'uomo sempre schietto e mai paludato. Difensore a spada tratta del suo porto "uno di famiglia, per il quale ho messo cuore e pancia, provando soddisfazione nel vederlo crescere".

Bucchioni respinge al mittente le accuse di colpo di mano sull'annosa vicenda del dragaggio lanciate dagli oppositori, alfieri della demagogia menzognera e della disinformazione strumentale, incapaci di assecondare le giuste priorità territoriale. "Il dibattito sui container è fuorviante; o si maneggiano teu o non si fa portualità a La Spezia. Vogliono anteporre la bonifica all'escavo dei fondali. A Livorno o a Genova, dove la gettata di cemento prevista (cento volte superiore) viene poeticamente chiamata affresco, non sarebbe accaduto. Non sono estremista, ma la leadership, quando si hanno certe responsabilità, va esercitata. E pazienza se il consenso assoluto, impossibile da ottenere, è solo parziale. La mediazione e le intese istituzionali come armi per raggiungere determinati fini sono strumenti essenziali. La storia del dragaggio spezzino è emblematica di quel che oggi è l'Italia - con un Ministero dell'Ambiente che è autentico contropotere di quello delle Infrastrutture - dove non si riesce a tenere il passo della competitività" continua la lunga prolusione.

Altri lo hanno accusato di essere sparagnino. "Ammetto di esser capace di guardare al lato dei costi con attenzione, a spendere sono capaci tutti. Fare politica non significa distribuire i soldi - che

sono poi le tasse pagate dai cittadini - qua e là senza criterio. Oggi ci sono condizioni involutive per cui non si riesce a creare ricchezza sufficiente perché il pubblico è pervaso da protagonismo, mentre la riforma del 1994 ne stabiliva l'uscita di scena dal ruolo attivo". Quella stessa legge n. 84 cui Bucchioni attribuisce grande spinta propulsiva nei primi 6 anni, ma purtroppo andata esaurendosi quando è stato il momento di infrastrutturare il Paese. "Siamo rimasti al palo; negli anni il Parlamento ha destinato 5 mila miliardi di lire che, incredibilmente, le Autorità Portuali hanno potuto spendere solo a metà. A La Spezia oggi 'avanzano' 60 milioni di Euro, ma le difficoltà locali sono le stesse dell'intero Paese, fanalino di coda in Europa e meno veloce persino dei paesi dell'Est. Per non parlare della Spagna, cui bisogna guardare come vero modello di sviluppo".

Gli spezzini debbono prendere coscienza del valore del tutto relativo della città nello scacchiere internazionale. "Non siamo l'ombelico del pianeta. Se uno tsunami ci spazzasse via, nessuno al mondo se ne accorgerebbe. La scelta turistica è nella nostra storia, ma la nautica è ancora un settore di nicchia, che pesa poco e non può sostenere l'economia del Paese, mentre abbiamo risorse spaziali non ancora sfruttate; ma qualcuno cerca di salvare i pesci piccoli ignorando che il porto è volano di ricchezza e sviluppo socio-economico".

L'indice è puntato dritto contro quella "borghesia industriale spezzina che non si impegna più mentre quella di fuori, senza un ambiente favorevole al contorno, si colloca facilmente altrove. Dopo la crisi dell'EFIM e la riduzione del militare, asciugato dai processi di pacificazione, l'unico nome che ci è rimasto, ahimè, è Schiffrini..." allude Bucchioni, ricordando i grandi vecchi di un passato lontanissimo. "Dal Sindaco Paita, che voleva il porto al servizio della marina militare, ad Angelo Ravano, illuminato precursore dei tempi che ha dato una credibilità internazionale a La Spezia, dove LSCT è una rara realtà marshalliana".

Un addio velato da un pizzico di amarezza. "Mi hanno impedito di fare di più. Ma in dieci anni la situazione è migliore di quando iniziammo e l'Autorità Portuale è oggi un valore per La Spezia".