

Quattro decenni di attività non smorzano l'entusiasmo di Bucchioni

L'imprenditore spezzino, storico primo presidente dell'Autorità Portuale, ha ancora da dire la sua su tanti argomenti di attualità, senza disdegnare progetti futuribili e clamorosi ritorni di fiamma...

La Spezia - Occupa uno dei piani di un'ala della moderna palazzina gialla di Viale San Bartolomeo 20 la nuova sede della Lardon, storica agenzia marittima spezzina che – insieme alla società sorella Cangini & C. Srl (casa di spedizioni con fresca certificazione AEO) fa capo alla famiglia Bucchioni, il cui leader è l'immarcescibile Giorgio Santiago Bucchioni; un imprenditore e manager che a qualcuno potrebbe dover sembrare ben più vecchio dei suoi 64 anni, ma solo per il fatto di bazzicare gli ambienti portuali da almeno quarant'anni di una carriera avviata – assolto il servizio militare con grande lustro - subito dopo la laurea (1971)

presa in giurisprudenza all'Università di Genova discutendo una tesi di diritto della navigazione con l'esimio Prof. Ferrarini. “Correva l'anno 1883 quando venne fondata la nostra società, che ha radici russe; e data al 1893 un tariffario di operazioni doganali che ancora custodiamo gelosamente ‘sottovetro’ in sala riunioni” esordisce Bucchioni attaccando una storia da ascoltare ad orecchie ben tese perché, in assenza di un sito web societario, non ci sono altre fonti di riferimento cui rifarsi se non la sua memoria storica. Inevitabile domandarsi cosa ci facessero dei russi a La Spezia.

“Eugenio e poi Giacomo Lardon – cognome con falsa assonanza francese – che provenivano dalla Crimea, commerciavano con la madrepatria per approvvigionare carbone russo per la flotta italiana. La loro importanza nella nostra città crebbe al punto che la vecchia sede dell'agenzia veniva chiamata Palazzo Odessa. Il loro nome si perse perché non avevano eredi, così tutto passò alla famiglia Cangini, della cui casa di spedizioni Giacomo era socio ed il cui titolare (presidente degli agenti marittimi spezzini tra gli anni '60 e '80') ebbe una figlia, Mayda, che diventò mia moglie” spiega Bucchioni, che ha anche



Giorgio Bucchioni

l'onore di essere Console di Norvegia (dal 1976) e Svezia (dal 1987).

Il giovane ed ambizioso imprenditore – che oggi condivide la governance aziendale con la primogenita Giorgia (Presidente di LSCF La Spezia Cruise Facility e Presidente dei Giovani Industriali Liguri) e l'altro figlio Fabio, il quale si occupa di logistica con la Spedemar – già sottotenente dell'Esercito nel servizio di leva post-laurea, iniziò ad assaporare le prime cariche istituzionali con una serie di importanti impegni presidenziali: Giovani Industriali (1973-1975 e 1980-1983), Spedizionieri (1977-1979), Industriali (come vicepresidente 1984-1986, mentre la sua candidatura a Presidente nel 2006 arrivò al ballottaggio con quella di Papi, vincitore per soli due voti), Consorzio Bacino carenaggio (1992-2001), Commissione Permanente Marittima CCIAA (1983-1990), Azienda Mezzi Meccanici e Magazzini Portuali (1988-1994).

Fu dunque quasi inevitabile, quando venne varata la legge di riforma portuale n. 84 nel 1994, che l'incarico di presidente ricadesse sulle sue spalle, considerata una tale specifica *expertise*, sia a gestire le questioni collettive sia nella conoscenza delle attività di banchina.

“Dieci anni, quelli tra 1995 e 2005, a ricoprire due mandati quadriennali ed un periodo interstiziale da Commissario,

davvero indimenticabili” ricorda Bucchioni, confessando di non essersi trovato per nulla a disagio – lui con precise stimate imprenditoriali – dall'altro parte della barricata. “Non mi sorprese neppure la mia nomina in una città tradizionalmente ‘rossa’ come amministrazione municipale dove, coerentemente, in porto governava la CPL dei camalli locali” spiega, senza nascondere un'etichetta ‘bianca’, seppure di un bianco un po' sbiadito – visto il suo impegno politico per nulla preminente – che nella circostanza gli fece comodo, visto l'imperante criterio di assegnazione degli incarichi secondo il sempre deprecato (ma invalso) Manuale Cencelli.”

Era quello un porto di La Spezia in cui spadroneggiavano i lavoratori portuali, imponendo il prezzo della manodopera alle compagnie di navigazione – la figura del terminal operator, che proprio qui aveva trovato una prima rappresentazione in luce nella Contship del mitico Angelo Ravano, dapprima al Molo Garibaldi, e poi al terminal dedicato di Molo Fornelli – ma peraltro facendo meno danni che altrove. Il costo industriale spezzino era comunque molto inferiore, sino ad un decimo, di quello pagato a Genova. “Non era un caso che quattro compagnie di navigazione – Contship e Tarros nel 1971,



Il primo terminal di LSCT negli anni '70

Ignazio Messina nel 1978 e Merzario nel 1985 - avessero fissato qui la loro base terminalistica” rammenta Bucchioni, confessando che l’acceptare la carica pubblica di primo presidente dell’Authority attualmente acquartierata in Via del Molo gli costò qualche rinuncia. “Ma in fondo ben ripagata, a livello personale. Mi imposero di rinunciare in toto all’attività imprenditoriale. Ed io, senza creare alcun alter ego, ‘abbandonai’ le mie due aziende ai miei collaboratori, che seppero traghettarle al riparo dalle tempeste, in questo decennio



di orfanità del proprio nocchiero, ma logicamente senza poter sviluppare il portafoglio, in anni in cui invece si poteva fare del buon business. Il che, guardando al passato, può essere stato un peccato” afferma Bucchioni, peraltro lungi dall’idea di avere rimpianti. “Tanto che se oggi me lo riproponessero, ci penserei seriamente; ma questo non lo scriva, non vorrei dare l’impressione di essere ambizioso e andare contro chi c’è adesso...”

Tornando alle vicende aziendali, Lardon – storicamente agenzia delle quattro compagnie di bandiera Adriatica, Tirrenia, Italia e Lloyd Triestino – ha vissuto il suo

periodo d’oro negli anni ’80.

“Anche se eravamo agenti generali di alcune delle compagnie di linea che scalavano il terminal container LSCT, alcune di queste oggi ‘sparite’ (CCL, ZIM, Contship, Senator, OOCL), mentre per altre lavoriamo tuttora (MSC, ma solo per i manifesti, Brointermed e Hanjin), non abbiamo mai pensato di sfruttare il mio incarico istituzionale per agevolare questa attività. Lo testimonia il fatto che il core business aziendale è sempre stato quello delle merci varie. Negli anni ’70 facevamo 300 mila tonnellate di tondino, ed anche per la compagnia di Aponte abbiamo iniziato, nel 1981, a lavorare sul general cargo. Erano tempi in cui, visto il favorevole clima socioeconomico che si respirava sulle banchine del Golfo dei Poeti, restavano anche una ventina di navi in simultanea ad attendere in rada pur di approdare al nostro porto. Noi servivamo anche il traffico di cellulosa delle compagnie Finlines e Finnsca, che poi andò a morire, soppiantato dall’avvento del container; un business già fiutato per tempo dal genio intuitivo di Ravano – che infatti fece spostare il magazzino previsto al Molo Fornelli per fare spazio alla sua emergente attività”.

Erano quelli i tempi in cui esisteva ancora un Ministero della Marina Mercantile – il titolare del dicastero in quegli anni specifici (Governo Craxi) era il DC Gianuario Carta – Renzo Grassi era presidente dell’AMM (predecessore di Bucchioni, il quale venne nominato dal Ministro della Marina Mercantile Prandini) e l’Amm. Antonio Alati fungeva da Harbour Master nella sua accezione più autentica e completa. “Ricordo con piacere gli anni ’80, in cui La Spezia ‘dava dei punti’ a tanti scali italiani,

issandosi su una leadership nazionale che in fondo è durata a lungo, almeno sino all’avvento di nuovi porti come Voltri e quelli di transhipment del Sud Italia” commenta Bucchioni.

Oggi LSCT è tornato numero uno a livello nazionale tra i porti gateway, con oltre 1 milione di teus movimentati nel 2010, ma è indubbio che lo sviluppo dirompente di quegli anni – in cui da Genova e dal resto dello Stivale portuale si guardava, con un pizzico di ipocrita ammirazione (e tanta invidia per la libertà d’azione concessa all’imprenditoria), al cosiddetto ‘miracolo spezzino’ dai ritmi produttivi (in termini di movimentazione dei container) definiti ‘cinesi’, che peraltro ancora oggi sussistono, grazie all’applicazione della logica industriale ad un’attività di servizio come quella del terminal operator.

Ma in fondo l’occasione di fare diventare questo porto qualcosa di più, sull’inerzia innescata da quel primato raggiunto una ventina di anni fa, si è persa, concedendo ai grandi ‘sconfitti’ di allora di recuperare il terreno perduto ed ai nuovi porti di trasbordo emersi negli anni ’90 di mettere il naso davanti a La Spezia.

Una visione che Bucchioni condivide, individuando alcune criticità ataviche e penalizzanti.

“Innanzitutto, un’aggressività ambientalista molto forte, che perdura tuttora come noto alle cronache attuali. I ‘verdi’ locali sono avversi da sempre all’ampliamento del porto, tanto che il PRP, cui abbiamo lavorato dalla sua prima stesura nel 1999 sino al perfezionamento nel 2005 sotto la mia presidenza, è stato davvero molto sofferto. Purtroppo la politica spezzina non ha mai sostenuto il porto, La Spezia è una città di pensionati, inevitabile pensare a compromessi che però non hanno consentito al nostro scalo di sprigionare tutto il proprio potenziale. Il punto di mediazione è stata la conversione di Calata Paita ad uso cittadino nell’ambito del piano di waterfront ben noto. Ma anche il Ministero dell’Ambiente ci ha messo del suo, come si vede anche per le



difficoltà a realizzare il Terzo Bacino, per noi essenziale”.

Insomma, la sensazione è quella che il treno giusto sia passato qualche anno fa, quando ancora certi equilibri, nelle strategie dei global carrier, erano meno stabilizzati; anche se l’esperienza e la stretta attualità insegnano che nessun modello di logistica è mai definitivo e cristallizzato per sempre, e variabili imprevedibili, quali il prezzo del

bunker o altri fattori, possono valorizzare o penalizzare, al converso, la funzione di porto di destinazione rispetto a quello di scalo di trasbordo regionale.

“La comunità di La Spezia ha fatto nel tempo una sua scelta ben precisa; la massima espansione possibile alle attuali condizioni previste nel PRP (ulteriori 500.000 mq)

non dovrebbe permettere un throughput superiore a 1,7 milioni di teus, e questo solo grazie alla straordinaria produttività sulle banchine dei Moli Fornelli e Ravano, vista la relativa limitatezza delle aree. A meno che – e qua Bucchioni sfodera l'asso spezzino nella manica – non entri a regime un sistema di navettamento verso il retroporto di S. Stefano Magra che, senza andare all'iperbole di un progetto ambizioso come il BRUCO genovese, darebbe maggiore sfogo alle intasate banchine. Non dimentichiamo che siamo all'interno di un golfo anche con notevoli valori paesistici, naturalistici e dunque turistici, che certamente non può essere interrato. Il nostro target ottimale, se avessimo potuto disporre di altri 400.000 mq a mare, sarebbe peraltro stato compreso tra i 2 ed i 2,5 milioni di teus; il che peraltro, per un porto continentale, non sarebbe stato niente male... Ma ciò non è stato comunque possibile, anche per una scarsa reattività alle sollecitazioni da parte della port community della precedente presidenza in autorità portuale (Cirillo Orlandi, ndr), che si è mostrata più brava, nella sua esperienza professionale, come 'immobiliarista', sostanzialmente tenendo fermo in scacco il nostro porto per quattro anni".

Inevitabile, a questo punto, chiedere a Bucchioni una valutazione anche dell'attuale vertice in Via del Molo, liquidata in una semplice battuta. "Una presidenza dalla quale, dopo la staticità del quadriennio precedente, logicamente la comunità portuale spezzina ha riposto molte aspettative. Forcieri, sempre molto attento a fare scelte politicamente popolari, è sicuramente più attento al territorio". Più facile 'strappare' all'attento osservatore una valutazione globale sull'attuale sistema portuale.

"Le port authorities stanno battagliando per l'autonomia finanziaria; un'istanza giusta e legittima, ma temo che lo Stato non possa semplicemente permettersi tale forma di federalismo. Peraltro non scordiamo che c'è un po' di colpa anche

dall'altra parte: le autorità portuali dispongono complessivamente di circa 500 milioni di euro che, se correttamente utilizzati, possono permettere di attivare investimenti per 5 miliardi di euro. E qui il Governo sbaglia a permettere a qualcuno di queste di non spenderli!" afferma Bucchioni, il quale sembra sposare, almeno in teoria, il concetto espresso nel famoso emendamento Latronico al mille proroghe (S2S n. 6/2011).

"A La Spezia non si può attendere oltre l'avvio dei lavori per il Terzo Bacino, tanto per iniziare. Nel retroporto, poi abbiamo un distripark davvero effervescente, una realtà dinamica ma al contempo puntiforme, priva di un disegno complessivo, cui manca un coordinamento. Ci salvano i container, dove La Spezia surclassa tutti, a cominciare da Genova, facendo quasi lo stesso quantitativo annuo su un quarto delle aree, mentre le grandi rinfuse sono un po' emarginate ai traffici industriali di ENEL e SNAM. Fa bene la sua parte il polo delle merci varie creato da Speter, con i traffici regolari di container a compensare la discontinuità del break bulk, mentre il nostro spazio onestamente non ha le prerogative – mancanza di spazi a diretto contatto con il filo di banchina – per organizzare servizi ro-ro delle famose Autostrade del Mare, quest'ultimo quasi uno slogan su cui tutti – specie nella classe politica – sembrano puntare, probabilmente in virtù della chimera dell'Ecobonus. Un meccanismo che forse avrebbe potuto applicarsi anche ad un'attività redditizia come il traffico di container..."

L'ex Presidente della Port Authority pare non disdegnare l'ipotesi di un abbastanza clamoroso 'richiamo della foresta', anche se si schernisce

"Mi chiede cosa farò da grande? In realtà non ho ulteriori aspirazioni, ma piuttosto dei rimpianti su quello che si sarebbe potuto fare in Autorità Portuale, dove ho davvero lasciato il cuore; ogni tanto mi guardo questo crest appeso al muro del mio ufficio – da dove si 'sorveglia' il pullulare febbrile di attività sul Molo

Al Propeller Club spezzino di scena le crociere, un universo in evoluzione

L'infaticabile Giorgio Bucchioni è anche, dal 2007, Presidente di The International Propeller Club Port of La Spezia, costituito nel 1990 ed in precedenza presieduto da nomi di spicco della locale imprenditoria marittimo-portuale locale quali: L. Cuttica, Umberto Burla, Luigi Salvati, Eligio Fontana, Eugenio Calcagnini, Davide Santini, Piergino Scardigli.

L'ultima riunione andata in scena l'altra settimana verteva sul tema delle "Crociere in Italia e nel Mediterraneo", con relatore l'esperto Sergio Senesi, Presidente di Cemar Agency Network.

Davanti ai dati che raccontano questo fenomeno del turismo degli anni '70, in confronto alle crociere di oggi, ciò che balza all'occhio è l'età, over 60, e la rigida divisione di classi (generalmente tre) e spazi tra passeggeri, unitamente all'elevata discriminazione tra i passeggeri (trattamento, qualità del servizio, cabine, grandi camerate per emigranti); il tutto incorniciato in quello che si poteva definire un prodotto di lusso a 360°. Insomma sembra di vedere l'apertura del film Titanic...

Se pensiamo alle crociere odierne, invece, ci immaginiamo - e senza neanche troppo sforzo - tutt'altro scenario. I dati sciorinati da Senesi, infatti, ben descrivono l'evoluzione di un settore che, partito con le caratteristiche sopra indicate, è infine

diventato un prodotto di massa che dal 2002 ha avuto una costante crescita esponenziale e che prevede ottimi numeri, sempre in direzione crescita, anche per tutto il 2011. Solo le previsioni del traffico in Liguria sono: Savona, 880.000 passeggeri (217 scali), Genova 870.000 passeggeri (255 scali), La Spezia 79.000 passeggeri (43 scali), Portofino 78.000 passeggeri (126 scali), Santa Margherita 18.000 passeggeri (12 scali), Portovenere, 7.600 passeggeri (28 scali), Lerici, 1.200 passeggeri.

Non a caso si parla di "universo crociera"; il settore oltre a spostarsi sui grandi numeri costituiti dal target più variegato (dagli sposi in viaggio di nozze, al single, passando per la famiglia) in un'atmosfera informale, che punta – quale fattore di appeal al mercato – sul rapporto qualità-prezzo offrendo un'infinità di servizi sia per la vacanza sia per l'occasione di lavoro, porta a bordo tutta una serie di numeri ed attori che ne caratterizzano lo status di realtà completa e complessa.

Andando nel dettaglio: 49 compagnie di navigazione, 147 navi da crociera, 62 porti crocieristici in Italia e ancora come attori essenziali: compagnie di



Giorgia e Giorgio Bucchioni

navigazione, porti e terminal portuali, agenzie marittime, tour operators, agenzie di viaggio, imprese di incoming per escursioni, fornitori marittimi (catering e bunkering), cantieri di costruzione navale, client, e infine, quali attori marginali, aeroporti ed attività commerciali nelle località toccate da questo business. Insomma, i numeri parlano da soli. "E il Mediterraneo- termina Senesi – ha almeno undici validi punti-motivi per soddisfare tutti i gusti, a differenza delle mete concorrenti".

Annalisa Stretti

Fornelli con visuale ottimale, ndr – con affetto e nostalgia. Non mi sento spudorato nell'affermare che l'Autorità Portuale di La Spezia l'ho costruita io da zero, interpretando il ruolo di imprenditore privato chiamato ad un ruolo pubblico nella maniera che ritengo più opportuna, quella di un *civil servant* nell'accezione anglosassone" afferma Bucchioni, prima di fare una piccola retromarcia. "Io sarei certo disponibile, ma oggi ritengo non ci siano

più le condizioni; le nomine soggiacciono troppo alle pressioni politiche..." Chiusa la parentesi *amarcord* prima che una lacrimuccia di troppo cominci a scorrere, l'imprenditore riprende il filo dell'analisi sulla portualità italiana, con un breve ma altrettanto tranchant giudizio sulla incombente riforma portuale. "La legge n. 84? Sarebbe un errore clamoroso rifarla completamente, occorrono solo alcune migliorie, a partire dalla necessità di

fare chiarezza sulla normativa ambientale, altrettanta maggiore chiarezza nei rapporti tra Autorità e Comune, che si occupa di gestire soldi che sono di competenza portuale, andando ad interferire su logiche che non appartengono alle municipalità. Per il resto, i principali paradigmi – come l'autonomia finanziaria ed i poteri dei Presidenti – mi pare che ci siano..." conclude Bucchioni.

Angelo Scorza