

GIORGIO BUCCHIONI Il presidente degli agenti marittimi parla degli interventi da attuare in fretta nello scalo spezzino
«Banchinamento della marina del Canaletto, la gara si può bandire entro la fine dell'anno»



La sede dell'Autorità portuale in via del Molo a Fossamastra

Laura Ivani / La Spezia

Se c'è la volontà «la gara per il banchinamento al Canaletto potrebbe essere fatta entro l'anno. Il Consiglio di Stato ha messo la parola fine alle richieste dei concessionari della marina, quindi la strada è aperta. Sarebbe anche la soluzione migliore, per non fermare i traffici». Per l'ex presidente dell'Autorità portuale Giorgio Bucchioni, oggi alla guida degli agenti marittimi spezzini, non c'è tempo da perdere. La questione LscT va presa di petto. Il bandolo della matassa sta tutto lì, come ha rimarcato l'attuale presidente dell'Authority Mario Sommariva.

La realizzazione degli interventi in banchina da parte di Contship, nel rispetto della concessione di 53 anni, permetterebbero, a cascata, di realizzare anche il terminal crociera. Liberando Calata Paita. Bucchioni non si spinge a dare ricette al suo successore. «Valuterà lui le modalità. Credo anzi abbia già aperto un tavolo per discutere della questione. Che non è semplice dal punto di vista burocratico. Le intemerate del sindaco - sottolinea - prescindono dagli adempimenti burocratici e dal-

le formalità, che sono però sostanziali. E incide anche il periodo in cui gli investimenti portuali sono fermi in tutto il mondo». Insomma, Calata Paita non si può liberare con uno schiocco di dita. «Il sindaco ha una visione parziale, fa gli interessi del Comune. Ma bisogna iniziare a vedere le cose nell'interesse generale. Calata Paita, fino a prova contraria, è una struttura produttiva importante per il terminal». Per liberarla occorre creare spazi altrove. Come nel terzo bacino, dove ricorda Bucchioni l'intervento sarebbe più veloce rispetto a molo Garibaldi. «Non ci possiamo bloccare sul raddoppio di molo Garibaldi, dove l'ampliamento porterebbero via spazio sul lato di levante, diminuendo traffici e competitività per almeno un anno. Si inizi piuttosto dalla banchina del Canaletto, oggi si può fare. Si potrebbe andare a gara entro l'anno e iniziare l'opera, accelerando così su Calata Paita». L'ex presidente dell'Authority si trova in accordo con Sommariva sul ragionamento proposto sul rigassificatore di Panigaglia. L'idea è quella di valutare la possibilità di adattarlo, per il bunkeraggio delle navi da crociera. Il porto della Spezia è il primo in Italia a

fornire questo servizio. Ma, ad oggi, la bettolina con il gas arriva da Rotterdam. L'interlocuzione tra Autorità di Sistema Portuale e Snam è iniziata. «Abbiamo avuto nel golfo il terzo rifornimento di Gnl della Costa Smeralda senza alcun problema. La capitaneria di porto ha fatto una normativa estremamente attenta e restrittiva per la massima sicurezza di tutti. Non ci sono mai stati problemi, da 50 anni - prosegue -, nemmeno con le navi gasiere alla Snam di Panigaglia. Purtroppo in questo Paese però mandiamo i rifiuti all'estero e poi compriamo l'energia dalle centrali nucleari francesi. Che è un'altra cosa. Ma saremmo stupidi a far arrivare il gas da fuori quando lo abbiamo nel golfo». Sempre in campo energetico, Sommariva ha fatto presente di come il porto spezzino possa essere interlocutore nel processo di transizione energetica della città. In modo particolare guardando alle aree Enel. Il primo punto, secondo Bucchioni, è capire cosa sarà della banchina Enel. Serve un confronto con l'azienda. Mentre sulle aree della centrale i progetti sono tanti «ma non mi risulta ci sia nulla che assecondi l'idea di Enel di fare un centro di movi-



mentazione merci, che sarebbe come metterci la concorrenza in casa dopo che abbiamo investito sul retroporto di Santo Stefano Magra. E il Comune? Se non vuole farci il nuovo stadio o Spezialand, si cimenti in qualcosa che dia occupazione e ricchezza alla città». E a proposito di retroporto, per Bucchioni è «innovativo» l'approccio proposto dal nuovo presidente, che vorrebbe farne un interporto. «Fucina di lavoro e di traffici - approva -. Finora è prevalso uno spontaneismo sostenuto dal Comune di Santo Stefano Magra. Ora l'Autorità portuale ha opportunità di diventare di sistema, non solo di nome ma anche di fatto. Questa ipotesi dell'interporto naturalmente non può escludere poi la possibilità di farne una Zona Logistica Semplificata. Avevamo avanzato la richiesta, ci sono state anche aperture da Roma. Però poi non se ne è saputo più nulla». Bene anche sul potenziamento del trasporto su ferro, ma occorre risolvere il "tappo" Pontremolese. «Un'opera essenziale per il porto, per colmare il gap competitivo con Genova e Livorno che godono di linee dirette di penetrazione nel mercato, ma è importante per la città. Per questioni di competitività e per lo sviluppo del turismo e del traffico passeggeri». —



GIORGIO SANTIAGO BUCCHIONI
EX PRESIDENTE DI AUTHORITY
OGGI GUIDA GLI AGENTI MARITTIMI

«L'interporto di Santo Stefano è un progetto innovativo ma serve la zona logistica semplificata»