

**IL PRP DEL GOLFO DELLA SPEZIA
SCELTE, MEDIAZIONI, PROSPETTIVE DI SVILUPPO**

Porto Lotti, 29 gennaio 2016

Relazione di Giorgio Pagano

Ho scelto di procedere con una lettura di alcuni miei testi, per una ricostruzione il più possibile precisa dei fatti e anche delle mie opinioni dei fatti.

Il testo principale è **“Il rapporto tra città e mare: lo sviluppo del porto, il progetto del waterfront e la riqualificazione della linea di costa”**: si tratta della mia relazione alla nona Conferenza dell'Associazione Internazionale Città e Porti (AIVP), la rete internazionale delle città portuali, che si tenne a Lisbona dal 5 al 9 luglio 2004. Ne leggerò le parti salienti. Per il periodo successivo mi basterà citare testi molto più brevi.

Relazione alla Conferenza di Lisbona

1. Uno scenario per la ridefinizione della linea di costa nel Piano Urbanistico Comunale

Uno dei punti principali sotto il profilo progettuale e programmatico del PUC è il rapporto con il mare: consentire alla città di ritrovare una propria specificità identitaria e una prospettiva a partire da questa risorsa fondamentale che è rimasta mortificata nel corso degli anni successivi all'industrializzazione. In particolare, lo scopo fondamentale del processo di trasformazione che con il Piano si intende avviare è il coordinamento di due poli contrapposti e tradizionalmente conflittuali: la vocazione portuale e la vocazione turistica della città. Questo tema -che il PUC mette in primo piano nei progetti di trasformazione urbana- è stato anticipato in un Piano d'area, poi recepito dalla strumentazione generale, che prevede la restituzione alla città di uno specchio d'acqua e di una superficie di affaccio a mare -che praticamente raddoppia quella esistente- di notevolissima importanza strategica per la diretta contiguità con il centro urbano, a fronte dell'espansione portuale verso Levante. La particolare importanza del tema e la coerenza di una scelta di trasformazione è determinata dalle particolari circostanze storiche e politiche che riguardano la città: la formazione del Piano Regolatore del Porto (PRP) in concomitanza con la definizione del PUC. Il coordinamento delle due azioni di pianificazione è stato possibile attraverso le intese tra comune, Provincia e Autorità Portuale maturate nel corso degli ultimi anni, che costituiscono la sintesi di un lungo processo di negoziazione e di concertazione per la definizione degli ambiti di competenza del porto e della città, delle loro modalità di progettazione e delle infrastrutture necessarie a rendere funzionante lo scenario di assetto urbanistico risultante. Il PUC, in particolare, pone l'obiettivo di coniugare le due vocazioni anzidette - portuale e turistica- trovando i corretti limiti entro i quali ambedue possano convivere e divenire occasioni di rafforzamento dell'armatura e dell'economia della città. Da una parte c'è il ruolo insopprimibile di un porto che deve trovare le occasioni, le risorse e gli spazi per consolidarsi, ristrutturarsi tecnologicamente e competere con le altre realtà del Mediterraneo. Ciò implica la necessità di ricollocare alcune marine - approdi diportistici- esistenti, che costituiscono l'affaccio a mare di due quartieri del Levante urbano: Canaletto e Fossamastra, per fare spazio alle nuove superfici portuali. Necessità che nello scenario del PUC viene definita in modo integrato, cioè mirando il più possibile alla compatibilizzazione tra lo sviluppo del porto commerciale e di quello turistico con la riqualificazione urbana e ambientale della città. Il porto non può essere più considerato un corpo estraneo nella città, soprattutto oggi in un quadro in cui sono tramontate le condizioni e le norme statali che sancivano tale separazione. Dall'altra parte lo sforzo del PUC è quello di centrare sul rapporto con il mare le condizioni strutturali della riqualificazione urbana. Innanzitutto con la ridefinizione del waterfront della città centrale: il Piano d'area del primo bacino e la realizzazione del distretto nautico Mirabello, entrambi collocati nello specchio acqueo del centro urbano, il primo in una posizione particolarmente baricentrica rispetto all'ambiente urbano complessivo e al sistema delle grandi aree di trasformazione (in particolare area ex Ip e ospedale, per le quali sono previste riconversioni a funzioni terziarie, commerciali, produttive e ricettive). L'enfasi che viene posta sui grandi temi della trasformazione del rapporto città-mare non deve fare pensare che la dimensione dell'abitare, quella di piccola scala, sia stata sacrificata o posta in secondo piano. Se è vero che l'espansione portuale

prevista si svilupperà prevalentemente a carico delle aree del Levante, occupando il mare dei quartieri, è altrettanto vero che il PUC individua una serie di elementi che comportano la ri-centralizzazione -anche rispetto al sistema costiero- di aree periferiche. Viene prevista la completa riconversione dell'area retroportuale del quartiere di Fossamastra -che soffre da oltre un decennio della pervasiva presenza del traffico e della movimentazione containers- attraverso la realizzazione di una darsena interna che, oltre a costituire un possibile affaccio pubblico sull'acqua, rappresenta una notevole risorsa produttiva e occupazionale, configurando un nuovo assetto del territorio basato sull'insediamento di attività legate alla diportistica. Viene prevista, a Ponente, la realizzazione di un porticciolo turistico nella baia del borgo di Cadimare, fino a oggi occupata da attività di cantieristica che hanno penalizzato la vocazione turistica dell'insediamento. Inoltre viene prevista una serie di piccoli approdi di un sistema di comunicazioni marittime che dovrà integrare le comunicazioni terrestri, contribuendo da un lato a potenziare la rete del trasporto pubblico, dall'altro a rafforzare quelle politiche di ri-centralizzazione delle aree periferiche sfruttando le opportunità fornite dagli interstizi di affaccio pubblico a mare liberabili tra le pieghe dello sviluppo delle attività industriali.

Si intrecciano dunque -nel quadro sviluppato dal PUC- due diversi livelli strategici: uno di scala territoriale, che tende a risolvere le tradizionali conflittualità tra sviluppo portuale sviluppo turistico, compensando anche carenze di natura infrastrutturale e logistica; uno di scala locale, che tende a garantire la compatibilità delle nuove espansioni del porto con la vita dei quartieri, prefigurando radicali trasformazioni per restituire, in alcuni casi (gli esempi citati di Fossamastra e di Cadimare), condizioni di qualità urbana, incremento di attività produttive e occupazionali anche con la riconversione verso il turismo e l'indotto cantieristico della diportistica, e perseguire la ri-centralizzazione di aree marginali. Questa strategia a due livelli è orientata al riposizionamento della città nel settore turistico -per la quale essa si candida a divenire il centro logistico della fruizione turistica del golfo, ma anche delle Cinque Terre- e alla complessiva riqualificazione della città.

2. Il difficile tema della coabitazione tra porto e città

2.1 Un brevissimo cenno alla vicenda del porto

Nonostante la straordinaria vocazione insita nel luogo, il porto della Spezia non ha una storia antica, storia che risulta soprattutto determinata da esigenze di settori produttivi operanti sul territorio. L'egemonia del porto genovese prima, e la sabauda e italiana a fini militari dopo, hanno sempre impedito lo sviluppo naturale del traffico a specializzazione mercantile in un golfo estremamente riparato e ampio.

La prima fase di crescita, a inizio Novecento, costituita dalla Calata Paita (il primo bacino di cui oggi si propone il recupero alla città), molo Italia, molo Garibaldi, si verifica in funzione di sviluppi urbani che prevedono incisivi interventi di trasformazione del territorio, con lo spianamento del promontorio che divide la città centrale dalla piana di Migliarina (Colle dei Cappuccini).

Negli anni della piena industrializzazione del dopoguerra vengono previste nuove consistenti opere di riempimento e nuove infrastrutture di consistente impatto insediativo. Il Piano Regolatore Generale (PRG) della fine degli anni Settanta recepisce le proposte del coevo PRP, manifestando i caratteri del clima socioeconomico degli anni dello sviluppo, in cui dominava una scarsa credibilità economica di possibilità alternative. L'espansione determinata dallo spostamento progressivo di armatori da Genova alla Spezia e dall'introduzione del container nel trasporto merci pone la città nella condizione di assecondare il fenomeno in funzione delle sue ricadute occupazionali, con una conseguente sottovalutazione delle problematiche infrastrutturali oltre a quelle della qualità ambientale e urbana. Nasce così un porto sostanzialmente privato e senza regia, ma nello stesso tempo senza i vincoli di funzionalità presenti negli altri porti italiani, in particolare nei vicini e principali porti di Genova e di Livorno.

Alla fine degli anni Ottanta La Spezia diventa il principale porto italiano per traffico di merci container, nonostante i minimi spazi di banchina e l'assenza pressoché totale di adeguate infrastrutture ferroviarie e viabilistiche. In questo quadro di crescita non pianificata e non sostenuta sotto il profilo infrastrutturale nascono i primi conflitti con la città: mentre il porto diventa di notevole interesse strategico nazionale, e si trovano investimenti per strade e banchine, i quartieri limitrofi subiscono le ripercussioni di tale sviluppo in termini di compatibilità ambientale complessiva. Questa situazione porterà, come esempio estremo della conflittualità in atto, alla realizzazione di una viabilità portuale di collegamento con il sistema autostradale, prevista a raso nel PRG, mediante una galleria subalvea e la conseguente traslazione a mare della

cosiddetta “Marina del Canaletto”; non raggiungendo, da un lato, un layout portuale efficiente né lungimirante, compromettendo irreparabilmente dall’altro i valori ambientali della “Marina del Canaletto”. Da quel momento si è radicato sempre più il conflitto del porto con le parti di città che su di esso si affacciano, i quartieri di Canaletto e di Fossamastra; anche se è sempre più chiaro alla città che il porto è stato il motore economico che ha consentito di superare la grave crisi degli anni Ottanta e Novanta dell’industria, della cantieristica e del settore militare e che oggi costituisce una parte decisiva della futura economia cittadina. Attorno al problematico riassetto portuale, infrastrutturale, dimensionale e tecnologico si è sviluppato, in questi anni, il dibattito urbanistico cittadino. Il Piano Territoriale di Coordinamento La Spezia-Val di Magra, il Piano della Costa, il documento interenti del 1995, sono unanimi nell’individuare la strada da percorrere, sia in termini di pianificazione che di attuazione.

2.2 Pianificare la coesistenza di città e porto

Nell’ultimo decennio, sulle aree che si affacciano sul mare, si sono svolte le principali iniziative imprenditoriali della città. Sul mare, infatti, si sono recentemente sviluppate le dinamiche di nuova economia, quella che ha reso meno traumatico e meno doloroso il declino del vecchio modello di sviluppo della città.

Il porto mercantile, anch’esso in origine fondato su traffici garantiti, è diventato in breve tempo uno dei primi porti del Mediterraneo per merci containerizzate; il diporto, attività che utilizzava i luoghi marginali e sottoutilizzati della tradizione industriale in contrazione, è diventato un settore di investimento che è in sviluppo e che continua a richiedere nuove e qualificate occasioni di crescita; la cantieristica, tradizione forse più storica, va sostenuta in questa fase critica promuovendone la ristrutturazione, sia nei grandi cantieri che nelle piccole unità artigianali.

La città, storicamente, non ha mai coltivato un rapporto positivo con il mare, ma è sul mare che essa gioca in gran parte il proprio destino economico. Nel passato si è trascurato il ruolo che svolge a livello economico, territoriale, paesaggistico, nell’immagine e nelle condizioni di vivibilità della città. Le iniziative imprenditoriali, anche importanti, nate in questi anni sul mare si sono sviluppate spontaneamente, cogliendo settorialmente solo alcuni di questi aspetti, ma senza valorizzarli e integrarli in rapporto alla città. Le contraddizioni e i conflitti di questo processo sono evidenti: un porto che soffoca i quartieri limitrofi, porticcioli turistici di alta qualità senza alcun rapporto con le realtà urbane circostanti o assediati da attività di bassa qualità ambientale, infrastrutturale, edilizia; enclave diportistiche poco sostenibili in termini logistici e di reale vivibilità cittadina; cantieri che soffocano le potenzialità turistiche dei borghi marinari... La realtà che si è delineata spontaneamente è certamente confusa, ma è impensabile ed errato trascurarne la vivacità e la prospettiva. Alcuni punti del programma sono stati conseguiti o sono comunque il frutto di decisioni definite negli ultimi due anni: i confini del porto mercantile, il recupero del primo bacino a scopi turistico-ricettivi, la realizzazione della darsena e del distretto nautico del Levante, i programmi per il riassetto della linea di costa. Altri sono ancora da perseguire: una più razionale infrastrutturazione del porto mercantile, la concentrazione degli spazi cantieristici nelle aree produttive tradizionalmente dedicate... Per formulare questo programma si è reso necessario un disegno copianificato con l’Autorità Portuale, ma innanzitutto una corrispondenza di intenti con l’intera città e con i suoi operatori marittimi.

Riappropriarsi del mare significa anche, infatti, poter garantire la libera fruizione dell’acqua anche dove si realizzano strutture private. Far crescere iniziative e sostenere operazioni che sappiano instaurare un rapporto fisico con la città, una continuità con i suoi tessuti, un riavvicinamento all’acqua dei suoi confini. Il risanamento ambientale del golfo dovrà consentire, in futuro, la balneazione, elemento che caratterizza molte città di mare. Cadimare e la diga foranea dell’Arsenale, opportunamente servita dal trasporto marittimo, e forse più avanti nel tempo la Passeggiata Morin e il primo bacino, possono costituire per gli spezzini e per il nuovo turismo i luoghi vocati per soddisfare le esigenze del tempo libero legato al mare. Il PUC e il PRP individuano un assetto compatibile tra sviluppo portuale mercantile e sviluppo nautico turistico, migliorando il rapporto della città con la sua costa. Le questioni fondamentali sulle quali il PUC concentra il proprio impegno di copianificazione sono:

- Unicità del porto mercantile, ovvero unificazione degli spazi attualmente deputati al porto ma frammentariamente e disorganicamente dislocati
- Dismissione del primo bacino portuale e sua ridestinazione a usi turistico-ricettivi
- Razionalizzazione dell’accessibilità ferroviaria, con l’introduzione di un nuovo fascio di binari

- Eliminazione degli scali ferroviari interni al territorio del Comune della Spezia e trasferimento delle funzioni allo scalo merci di Santo Stefano Magra
- Unificazione dei varchi doganali in una posizione strategica sotto il profilo dell'accessibilità, ossia in corrispondenza del vincolo autostradale degli Stagnoni
- Trasferimento delle attuali marine di due quartieri del Levante -Canaletto e Fossamastra- in corrispondenza del nuovo porticciolo del Mirabello e di un nuovo approdo a Levante, risultante dalla disponibilità di un'area dell'Enel ("Marina del Levante", collegata alla darsena interna di Fossamastra)
- Realizzazione di una fascia di rispetto tra porto e città della profondità di circa 30 metri che si costituisca come zona di mediazione e di compatibilizzazione ambientale lungo tutto lo sviluppo della fascia portuale
- Realizzazione del Centro direzionale del porto
- Messa in sicurezza del sistema idraulico dei canali della piana a monte del porto
- Creazione della darsena interna che consenta l'insediamento di un distretto nautico e l'eliminazione delle attività retroportuali (depositi container)

3. Il nuovo waterfront: il ridisegno del primo bacino portuale come opportunità di riqualificazione per il centro urbano

Il Piano d'area che definiva il riassetto del primo bacino portuale come recupero dell'affaccio a mare per la città è stato definito nel novembre 1997, e in seguito recepito all'interno delle trasformazioni prefigurate dal PUC. Il quadro programmatico di questo recupero è stato definito nell'ambito di un documento interenti che ne stabilisce anche le condizioni operative. La trasformazione riveste un carattere strategico per la riqualificazione urbana e ambientale della città, per il suo riposizionamento a livello di armatura urbana e di offerta di strutture turistiche. Pertanto l'Amministrazione Comunale ha promosso un approfondimento progettuale -da sviluppare operativamente attraverso un concorso internazionale di progettazione- che evidenziasse le aspettative della città per la trasformazione del fronte a mare, da intendere quale contributo da condividere con l'Autorità Portuale nella prospettiva comune del PUC e del PRP, quale momento di copianificazione di un'area portuale da riconvertire gradualmente a un destino urbano, che permette di allargare i temi del confronto su questioni più strutturali che attengono al futuro della città e del porto. Nella definizione del progetto d'area si è reso necessario un preliminare accordo operativo con l'Autorità Portuale che ha permesso di focalizzare le problematiche sia con riferimento all'attuale stato di fatto e di diritto, sia alle prospettive concrete di operatività delle scelte progettuali.

3.1 Un nuovo fronte a mare per la città

Il riuso del primo bacino consente di definire concretamente per la città un significativo affaccio a mare, un waterfront urbano, che restituisca alla zona centrale nuove occasioni di riqualificazione e di rilancio prolungando la passeggiata a mare (Morin), restituendo alla città un nuovo spazio aperto e contemporaneamente una nuova potenzialità di riqualificazione dell'asse urbano di viale Italia e soprattutto dei tessuti che oggi si affacciano sulle imponenti strutture portuali.

Il recupero urbano di Calata Paita rappresenta infatti per la città una preziosa occasione di valorizzazione di un fronte portuale che, diversamente da quanto è accaduto negli altri porti italiani ed europei, non viene dismesso in ragione dell'evoluzione tecnologica dei trasporti marittimi, in quanto spazio portuale marginale. Infatti esso costituisce, per il porto di Spezia, caratterizzato da una congenita ristrettezza di aree di banchina, un punto di attracco di grande profondità (circa 14 metri di pescaggio) e quindi ancora perfettamente compatibile con i traffici marittimi commerciali. Tale "sacrificio" pertanto viene valorizzato al massimo sotto il profilo della riqualificazione urbana, dell'offerta funzionale e dell'apertura fisica della città verso l'acqua attraverso un processo di pianificazione e di definizione progettuale pragmatico e flessibile, in grado di definire nel dettaglio le condizioni qualitative che ne supportano la ricucitura con la città, ma anche, contemporaneamente, di incoraggiare il capitale privato: in grado di coniugare le istanze di accessibilità pubblica e visiva, lo sviluppo di attività culturali e collettive agli obiettivi della sostenibilità imprenditoriali della proposta. Un'operazione quindi di valorizzazione di una risorsa fondiaria e ambientale, qual è un waterfront con queste caratteristiche, che sia in grado di coinvolgere la riqualificazione del tessuto urbano dell'area centrale e di stimolarne il rilancio. Proprio per questo motivo una delle prime suggestioni ha promosso il primo bacino come luogo di possibile estensione naturale della città, del tessuto urbano novecentesco verso il mare, in cui la trasformazione venisse saldamente connessa al contesto

esistente e insieme lo reinventasse. A partire dal prolungamento della passeggiata in un percorso pedonale molto curato nell'arredo, ombreggiato e concluso da un parco, attraverso gli assi visuali che riprendono l'organizzazione viaria e la prolungano verso il mare; attraverso le tipologie a cortina dell'espansione novecentesca della città, di altezza e forma più contenuta rispetto a quelli esistenti sul fronte opposto di Viale Italia.

Mi fermo qui. In questa relazione sono contenute le linee essenziali del PRP, frutto della copianificazione tra Comune e Autorità Portuale, ed è tratteggiato il confronto che le preparò. Vediamo ora di riepilogare quel che è successo dopo.

Nel 2007, a seguito del bando indetto dall'Autorità Portuale d'intesa con il Comune, fu scelto il progetto vincitore del concorso di idee. Fu il mio ultimo atto da Sindaco.

Segui il periodo che definisco dell'"IGNAVIA". Leggo alcune righe di un mio articolo del marzo 2010:

"Ora, finalmente, sembra si stia per passare alla fase attuativa del PRP. Si pensi a queste date: nel giugno 2001 l'Autorità Portuale presentò la sua proposta (inaccettabile) di Piano; nel dicembre 2001, in soli sei mesi, il Comune approvò l'intesa con l'Autorità Portuale che portò rapidamente alla redazione del nuovo Piano; solo nel dicembre 2006 la Regione approvò il Piano, nel frattempo vagante nei vari Ministeri. E da allora? Possibile che nessuno spenda una parola autocritica per le scelte sbagliate fatte nel 2005 per il vertice dell'Autorità Portuale, alla radice del tempo perduto?" (Il Secolo XIX, 28 marzo 2010).

Il riferimento è alla scelta di Cirillo Orlandi come nuovo Presidente, scaduti i due mandati di Giorgio Bucchioni. Orlandi fu scelto dal Presidente della Giunta regionale Sandro Biasotti; era stato proposto nella terna dal Presidente della Camera di Commercio Aldo Sammartano. Io lavorai inutilmente all'intesa sul nome dell'ammiraglio Dino Nascetti, già Direttore dell'Arsenale, attualmente Presidente di Promostudi.

Vengo al periodo successivo, che potremmo definire del "MASTERPLAN": il nuovo Presidente dell'Autorità Portuale, Lorenzo Forcieri, presentò -con il sostegno del Comune- il masterplan del nuovo waterfront, sensibilmente diverso dal progetto vincitore, e dal Piano d'area del primo bacino. Leggo alcune righe di un mio articolo del novembre 2010:

"Capire le differenze tra progetto vincitore del waterfront e masterplan, e il perché, dovrebbe essere il primo passo. E le linee guida per decidere? Dovrebbero essere queste: evitare un disegno urbano troppo diverso dal contesto; assicurare una traccia che renda inconfondibile il nostro waterfront dagli altri, con un 'simbolo' che non sia una torre-hotel ma un luogo della cultura; garantire una riconquista sociale di spazio pubblico; far sì che il progetto disponga delle risorse economico-finanziarie necessarie alla sua realizzazione. Sembra la 'quadratura del cerchio', ma altre esperienze ci insegnano che si può fare." (Repubblica- Il Lavoro, 10 novembre 2010).

Segui una fase di discussione accesa in città, con una forte opposizione al masterplan: ma Autorità Portuale e Comune non si aprirono mai al confronto. Venne poi il periodo delle "PROMESSE ELETTORALI". Leggo alcune righe di un mio articolo dell'aprile 2012:

"In questi ultimi mesi, grazie a un dibattito pubblico che ha visto protagonisti comitati, associazioni e alcune forze politiche del centrosinistra, è finalmente maturata una svolta. Il programma del Sindaco Massimo Federici la sintetizza così: 'E' necessario recuperare il fascino, la suggestione che suggeriva l'idea originaria, per questo è necessaria una rivisitazione del masterplan, concentrandosi sul rafforzamento delle funzioni pubbliche, sul tema della qualità progettuale e architettonica così come su quello delle interconnessioni con il tessuto urbano.'" (Città della Spezia, 29 aprile 2012).

Quasi tutti gli altri candidati a Sindaco espressero tesi più o meno critiche nei confronti del masterplan, che uscì da questa fase definitivamente sepolto. Ma forse, con esso, anche il waterfront...

Forcieri decise di non aspettare i tempi della stazione crocieristica prevista nel waterfront. Insomma, fece una scelta: prima il mercato, poi le infrastrutture. Arrivò quella che potremmo definire la fase della "SPREGIUDICATEZZA". Prendo il termine da un'intervista di Giorgio Bucchioni, ormai ex Presidente di Confindustria, del gennaio 2016, che definisce la scelta di Forcieri "un'accelerazione impressa con qualche

spregiudicatezza allo sviluppo del traffico crocieristico” (Il Secolo XIX, 12 gennaio 2016). Le navi da crociera cominciarono ad arrivare al molo Garibaldi, che secondo il PRP doveva essere ampliato per ospitare le attività portuali oggi in Calata Paita. Leggo alcune righe di un mio articolo del settembre 2014: “Non c’è il rischio di tempi molto lunghi, e quindi che le crociere arrivino al Garibaldi e che la Paita rimanga per chissà quanto tempo al porto?” (La Nazione, 18 settembre 2014).

Che il rischio sia davvero questo lo dimostra l’ultima fase, quella del “CONFLITTO” tra Federici e Forcieri, Comune e Autorità Portuale. Federici, di fronte alla proposta di Forcieri di allungare il molo Garibaldi per un suo uso duale (container e crociere), ha cambiato radicalmente idea: realizzare la stazione crocieristica in Calata Malaspina, oltre gli approdi principali sul Garibaldi, e non realizzare più il molo di Calata Paita. Si può discutere, l’idea ha un suo fondamento. Netto il no di Forcieri e del mondo del porto. Leggiamo ancora l’intervista a Bucchioni: “Se così fosse Calata Paita non dovrebbe essere trasformata per usi turistici ma restare a usi portuali”. Si può discutere, ma anche in questo caso c’è un fondamento. Il rischio vero, quindi, è che le attività portuali rimangano davvero a Calata Paita. La portualità può dire: con Calata Paita e Calata Malaspina al turismo e l’uso duale del Garibaldi, il porto è ridimensionato, quindi... Insomma, il rischio è tornare al punto di partenza: non attuare, come si doveva e si dovrebbe finalmente fare, il PRP ma rimettere mano al PRP, con tempi molto lunghi, e in un quadro di conflitto forte tra città e porto. O meglio tra Comune e porto, perché dopo questa lunga telenovela ho dubbi che il Comune abbia “dietro” la città... La mia opinione è contenuta nel testo più “antico” tra quelli letti stasera: il mio libro-intervista a Arrigo Petacco “La Spezia una città ritrovata” (2002). Così rispondevo a una domanda di Petacco sui miei contrasti con Bucchioni prima dell’intesa che portò al PRP: “Io credo che il compito della politica sia quello di superare i conflitti. In questo dovrebbe consistere il mestiere dell’uomo politico. Anche se in realtà i politici spesso fanno l’opposto: i conflitti li esasperano. Non c’è dubbio che Bucchioni, con la sua proposta di ‘superporto’, abbia esasperato i conflitti. Io però non devo pensare a organizzare cortei, io devo pensare a risolvere i conflitti. La politica è l’arte della convivenza. L’antipolitica è il ricorso alla guerra: ‘Bellum omnium contra omnes’. La guerra di tutti contro tutti. Ma Hobbes aggiungeva: ‘Pax est quaerenda’. La pace è da ricercare, ed è la politica che deve farlo”. Ancora oggi, dunque, c’è bisogno della politica, intesa non come esibizione muscolare, ma come faticosa ricerca della sintesi tra interessi e punti di vista diversi.