



COMUNE DI GENOVA

**COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO
DELLE VALLATE
COMMISSIONE VI - SVILUPPO ECONOMICO
VERBALE DELLA SEDUTA
DEL VENERDÌ 29 LUGLIO 2022**

La riunione ha luogo presso la sala consiliare di Palazzo Tursi - Albini.
Assume la presidenza il Consigliere Arianna Viscogliosi
Svolge le funzioni di Segretario la signora Piredda Nadia
Verbale redatto dalla Ditta AEMME s.n.c

Alle ore 14:00 sono presenti i Commissari:

Aime' Paolo
Alfonso Donatella Anita
Amore Stefano Pietro
Ariotti Fabio
Barbieri Federico
Bevilacqua Alessio
Bruccoleri Mariajose'
Bruzzozone Filippo
Bruzzozone Rita
Cavalleri Federica
Costa Stefano
D'Angelo Simone
De Benedictis Francesco
Dello Strologo Ariel
Falcone Vincenzo
Falteri Davide
Gaggero Laura
Gandolfo Nicholas
Gozzi Paolo
Kaabour Si Mohamed
Lodi Cristina
Manara Elena
Notarnicola Tiziana
Pandolfo Alberto
Pasi Lorenzo
Patrone Davide
Pilloni Valter
Pirondini Luca
Russo Monica
Vacalebri Valeriano
Veroli Angiolo
Villa Claudio
Viscogliosi Arianna

Sindaco

Bucci Marco



COMUNE DI GENOVA

Sono presenti:

Signorini (Presidente Autorità portuale del Mar Occidentale ligure) - Odasso (Consulting RINA per Autorità portuale) - Riccardi (Regione Liguria - Brescianini (Regione Liguria) - Nivoi (USB Porto) - Marchesi (USB Porto) - Lupia (FIT-CISL Liguria) - Benvenuto (FILCA- CISL Liguria) Pezzoli (FILLEA Cgil) - Ferretti (FILT-CGIL) - Badi (FENEAL-UIL) - Gulli (UIL Trasporti) - Ferrera (Direzione Segreteria Generale ed Organi Istituzionali).

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Buongiorno a tutti.

In data odierna, 29 luglio, sono convocate congiuntamente, insieme al Presidente Federico Barbieri, le Commissioni V, Territorio e Vallate, e la Commissione VI, Sviluppo economico, per trattare il seguente ordine del giorno: “Diga di Genova”. Procedo con l'appello dei Consiglieri Commissari presenti per verificare la validità della Commissione in base all'articolo 39, comma 3 del Regolamento del Comune.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Essendo presente la maggioranza dei Consiglieri Commissari accerto la validità della Commissione, ai sensi dell'articolo 39, comma 4 del Regolamento del Consiglio. Possiamo, quindi, iniziare i lavori.

Dichiaro che sono stati invitati a partecipare alla presente Commissione e verranno auditi per la Regione il Presidente della Regione, Giovanni Toti, che ha delegato la dottoressa Cecilia Brescianini, Dirigente Generale del Dipartimento Ambiente e Protezione Civile, il dottor Jacobo Riccardi, Dirigente del settore Sviluppo, Sistema logistico portuale, per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure e di Occidente il Presidente Paolo Emilio Signorini, insieme a lui l'ingegner Marco Vaccari, Dirigente dello staff Programma straordinario, l'avvocato Luca Nuzzolo, Dirigente del servizio Affari generali, Gare e Patrimonio di Autorità di Sistema Portuale, per la Project Management Consulting RIINA l'ingegner Alessandro Odasso.

Per i Sindacati il Segretario Generale della UIL, Mario Ghini, che ha delegato Roberto Gulli di UIL Trasporti, Riccardo Badi della FENEAL, per quanto riguarda la CISL il Segretario Generale, Marco Granara, ha delegato, FILCA il signor Benvenuto, e FIT il signor Lupia.

Per quanto riguarda invece la CGIL, il Segretario Generale Igor Magni ha delegato per la FILLEA il signor Pezzoli, e per la FILT il signor Ferretti. Per la USB invece è presente Maurizio Rimassa e Josè Nivoi.



COMUNE DI GENOVA

Se i Consiglieri Commissari sono d'accordo, farei introdurre la Commissione al Gruppo richiedente, al Partito Democratico, quindi al suo Capogruppo Simone D'Angelo.

PANDOLFO – Consigliere PD

Scusi, Presidente, prima mozione d'ordine, poi lascio la parola al Capogruppo. In ragione della straordinaria convocazione il venerdì pomeriggio, anche per rispetto a tutte le persone che lavorano nella struttura comunale, sarei a proporle di terminare, di chiudere la Commissione alle ore 17:00, e poi eventualmente riaggiornarla qualora non avessimo concluso gli argomenti. Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Quindi, siamo d'accordo, se siamo tutti d'accordo, i Presidenti sono d'accordo.

D'ANGELO – Consigliere PD

Grazie, Presidente.

Sarò molto breve perché, anche rispetto all'intervento del Consigliere Pandolfo, la necessità è quella di approfondire un tema, che penso stia a cuore di tutti noi e della città di Genova.

Come Partito Democratico abbiamo richiesto la convocazione di questa Commissione per una necessità di quest'Aula, quella di partecipare a un percorso che cambierà, o dovrà cambiare in maniera forte il volto e il futuro della nostra Città. Questo perché troppo spesso, anche dalla lettura dei quotidiani, molti di noi hanno percepito un po' di superficialità nell'affrontare una discussione, che invece è molto più profonda di una semplice iniziativa, che è la costruzione di un'infrastruttura; un'infrastruttura sulla quale il Governo, tramite il PNRR, ha puntato in maniera forte, parliamo della l'opera più costosa all'interno del PNRR, ma parliamo di un'opera che se non connessa con un piano di sviluppo chiaro e concreto del Porto e della Città di Genova, in qualche maniera potrebbe non dare il beneficio che tutti noi auspichiamo in termini di sviluppo, di lavoro e di equità a una Città che ha bisogno di rilanciarsi nel Mediterraneo e nel nostro Paese.

Ora, sono diversi i temi che in qualche maniera nei quotidiani in questi giorni hanno segnalato, che è il dibattito che è stato affrontato in queste settimane, sul quale è stato posto l'accento. E su questi temi penso che sia corretto, in una Commissione, affrontare al meglio e con la massima trasparenza quelle che possono essere criticità, che sono emerse in questo percorso, senza andare a individuare le responsabilità, ma andando a individuare quelle che sono le certezze, o magari le soluzioni per migliorare un percorso che deve essere parte di tutta la comunità, del lavoro di questa Città, della comunità portuale, ma anche di tutta la comunità genovese.

Allora, i termini di quella richiesta, che è arrivata ai Presidenti delle Commissioni V e VI, che ringrazio per aver calendarizzato con priorità questa Commissione, vertono su alcuni elementi: il primo, la certezza dell'opera, cioè il fatto che da un



COMUNE DI GENOVA

punto di vista infrastrutturale ci sia la garanzia che quest'opera è un'opera solida, che rispetto a quelle che sono le criticità che sono emerse, anche da esperti, noi stiamo andando incontro alla messa in opera di un'infrastruttura che ci darà la garanzia non solo di essere iniziata, ma anche di essere portata a compimento in tutta la sua complessità.

La seconda è il tema della trasparenza nell'assegnazione dell'opera, perché abbiamo letto dai quotidiani che l'assegnazione, tramite assegnazione diretta, dopo un bando andato a vuoto, ha visto coinvolto le massime cariche istituzionali della nostra Regione. Allora penso che sia giusto che la Città sappia, percepisca e in qualche maniera tutti noi dobbiamo essere coinvolti nel sapere, nell'aumentare dei costi, chi andrà a inserire questi svariati milioni di euro per andare a sostenere la costruzione di quest'opera.

Poi un terzo punto, il tema del come si rapporta la costruzione della Diga di Genova con lo sviluppo del bacino di Sampierdarena e con lo sviluppo dell'area portuale della nostra Città; sappiamo che il Piano regolatore portuale è un Piano regolatore che è vecchio di 22 anni, abbiamo nella nostra Città un Sindaco che ha una doppia funzione, anche quella di Commissario Straordinario alle Opere Portuali. Sono occasioni di gestione straordinaria e unica rispetto anche alla mole di denaro che in qualche maniera c'è la possibilità di investire, ma allora qual è il futuro del bacino di Sampierdarena? Il futuro del bacino di Sampierdarena è quello che c'era stato descritto due anni fa su una piattaforma di 3,2 chilometri per la movimentazione di container, o è il futuro di un bacino che andrà a ospitare i depositi chimici, e quindi vedrà una sua parziale funzione per quanto riguarda il tema commerciale?

E da lì il tema è: noi costruiamo la Diga per l'espansione del Porto di Sampierdarena, ma in queste settimane abbiamo scritto più volte, anche all'Assessore Maresca, non negare l'idea che si possa procedere con l'espansione del Porto di Prà.

Allora, in questo senso, noi stiamo andando a procedere con la costruzione della Diga per l'ampliamento del Porto di Sampierdarena, ma gli interventi che sono stati in qualche maniera messi in moto, come la delocalizzazione dei depositi nel Porto di Sampierdarena, rendono meno funzionale questa costruzione dell'infrastruttura e la necessità di ampliare il Porto di Genova anche nel territorio del Ponente, oppure è una suggestione che in qualche maniera non siamo stati in grado di gestire, o di smentire in maniera chiara.

Lo dico perché penso che non possano essere solamente i soggetti privati a ridisegnare il futuro di questa Città, vediamo dei position paper di Confindustria che disegnano il Porto dalla Lanterna a Vesima. Ecco, penso che debba essere chiaro che il ridisegno del Porto non spetta solamente ai privati, spetta all'Autorità di Sistema, spetta alla comunità genovese, spetta a quest'Aula e spetta a tutti coloro che sono interessati a dare un futuro a questa Città, perché una mole di denaro, come vedremo nei prossimi anni, ce lo dice spesso lei, Sindaco, non li vedremo mai più.



COMUNE DI GENOVA

Allora serve chiarezza, serve trasparenza, serve la certezza dell'opera che stiamo andando a mettere in moto, se è un'opera strutturalmente efficace ed efficiente, e serve anche la consapevolezza e la serietà di dire chiaramente alla Città quali sono i benefici, in termini anche numerici assoluti che noi intendiamo mettere in moto con la costruzione di un'opera, che se non sarà collegata alla Città, sarà un'opera che non porterà quel beneficio che in qualche maniera è stato descritto più e più volte in questi anni in sedi pubbliche, e non solo.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie, Consigliere.

A questo punto conferiamo la parola agli auditi. Quindi, se avete piacere, potete prenotarvi schiacciando il pulsantino che avete davanti.

Prego, Consigliere.

PANDOLFO – Consigliere PD

Per la miglior riuscita della riunione, volevo sapere se potevo intervenire aggiungendo un quesito, in modo tale che poi chi deve intervenire dopo, possa farlo per dare maggior completezza all'informazione; se no lo faccio in replica, non è un problema.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

L'Aula è d'accordo.

DELLO STROLOGO – Consigliere Genova Civica

Grazie.

Richiamandomi a quanto detto dal Consigliere D'Angelo, ovviamente saluto tutti gli intervenuti, li ringrazio per la loro presenza, volevo che venisse data anche adeguata informazione sugli aspetti giuridici.

Il Consigliere D'Angelo ha richiamato quanto sui giornali si sia è scritto abbondantemente in tutti questi mesi, e uno dei temi prevalenti, di cui si è discusso, è proprio la tenuta giuridica della procedura seguita dall'Autorità Portuale a seguito della mancata presentazione di offerte, e quindi il fatto che la gara sia andata deserta. Sono solo stati sollevati dei dubbi perché sembrerebbe, almeno sempre leggendo i giornali, che ci sia l'intenzione di apportare delle modifiche non tanto al progetto, quanto ai contenuti economici del bando, sia con la previsione di un maggiore costo, e quindi di risorse importanti.

Quindi, da questo punto di vista, per quanto mi riguarda, volevo essere tranquillizzato sul fatto che queste novità rispetto alla procedura, intesa originariamente, non possano comportare degli ostacoli, con magari eventuali ricorsi, poi addirittura problemi di impedimenti futuri.

Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie.



COMUNE DI GENOVA

Prego gli auditi, può iniziare Gulli dalla UIL Trasporti, avete 10 minuti circa a disposizione, vi chiedo di non superarli così riusciamo a rimanere nei termini. Grazie.

GULLI – UIL Trasporti

Grazie, Presidente. Grazie a tutti voi della Commissione per questa convocazione e per essere state auditi.

Come Organizzazioni sindacali, poi i colleghi implementeranno, ma la nostra posizione è piuttosto univoca sulla necessità e sull'importanza della Diga per la Città di Genova, per la portualità, ma ci viene da dire per la portualità nel suo complesso, e per il bacino industriale del nord ovest, perché certo non vi sfuggirà quanto sia importante il Porto di Genova per l'ormai famoso, ma ricostituendo triangolo industriale, quanto ormai il Porto di Genova si stia lanciando oltre i confini nazionali puntando alla Svizzera, piuttosto che alla Germania del sud, attraverso anche l'opera del Terzo Valico.

Allora, cosa vogliamo dire con questo? La Diga è necessaria perché permette, permetterà, qualora si riuscisse a portarla a termine, la presenza di navi di maggiori dimensioni, perché ormai, volenti o nolenti, le dimensioni delle navi queste sono; eviterà che il bacino di Sampierdarena, invece di parlare impropriamente del Porto di Genova nel suo complesso, si eviterà che possa diventare una componente solo poco più che regionale, e questo permetterà aumento dei posti di lavoro, quello che poi interessa a noi Organizzazioni sindacali; posti di lavoro strutturati, posti di lavoro con regole, con un contratto nazionale che viene rinnovato con precisione, con regole derivanti dalla normativa 84/94, quindi con posti di lavoro ben regolati. Ed è quello che poi il Sindacato chiede in diverse condizioni.

La Diga, abbiamo letto da giornali, ha avuto un potenziale incremento di costi, ma come Organizzazione non vogliamo entrare in queste condizioni da un punto di vista dei costi, ma neanche tecniche perché abbiamo letto sui giornali che ci sono delle problematiche anche costruttive, proprio da un punto di vista tecnico, visti i fondali e quanto questi siano poco idonei; ma sono questioni dei tecnici. Da un punto di vista del lavoro l'importanza della Diga per il lancio della Città è fondamentale, tenuto conto che ormai l'asse portante di questa Città, e ci permettiamo di dirlo, viaggia sul binario della logistica, e così è, la logistica abbiamo visto quanto sia importante e da traino per il Sistema Paese, quanto alcune industrie purtroppo sono state superate dai momenti economico storici che il nostro Paese ha vissuto, tenuto anche conto che si dovrebbe puntare ad una zona logistica semplificata per la nostra Città, sul modello Barcellona, che da quando ha puntato su questo modello, chi conosceva Barcellona dagli anni Novanta ad oggi, ha potuto ben vedere quanto la Città sia trasformata in meglio. Ed è quello che ci aspettiamo, con la costruzione della Diga, attraverso l'implementazione dei posti di lavoro, possa avvenire anche su Genova, e per quanto riguarda tutto il sistema logistico e, ripeto, quanto questo sia propedeutico al sistema industriale del nord ovest, e non solo.



COMUNE DI GENOVA

Attenzione, perché se la nostra Città, passatemi il termine, si fa mangiare sopra dai Porti del Nord Europa, perché o andiamo noi verso il nord, o verranno loro verso sud, grazie al Terzo Valico, grazie alla direttrice che una volta si chiamava Genova – Rotterdam. Quindi dobbiamo evitare che ci possa essere un'invasione di container, ma al contrario, rubandoci posti di lavoro e anche la componente fiscale, quindi sull'IVA a e tutto quello che ne consegue.

Chiudo dicendo, a vostra completa informazione, ad oggi il Porto di Genova sulla parte solo commerciale occupa 60.000 persone, tra lavoratori diretti, indiretti, consulenze e quello che ne consegue; la ricaduta è su 60.000 persone nel Porto di Genova. Senza tener conto della componente industriale, quindi la parte delle riparazioni navali, che anche quella ha una sua importanza.

Tenuto anche conto del fatto che l'automazione sta andando avanti, quindi per equilibrare i posti di lavoro e per far sì che comunque Genova rimanga una Città viva, la Diga gioca un ruolo, dal nostro punto di vista, fondamentale.

Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie.

Può prendere la parola Badi, FENEAL della UIL.

BADI – FENEAL CGIL

Buongiorno a tutti. Anche io vi ringrazio per la possibilità che ci avete dato di essere auditi.

Dal punto di vista strettamente edile, quello che chiaramente a noi interessa maggiormente è la ricaduta occupazionale che quest'opera, che definirei grandiosa, in un certo senso, avrà sulla nostra Provincia.

Quello che ci aspettiamo, noi abbiamo firmato un protocollo d'intesa anche con il Presidente dell'Autorità Portuale, è quello che venga generata occupazione di qualità e buona occupazione; cioè sappiamo tutti quali sono i problemi che spesso e volentieri le grandi opere si trascinano con sé, noi quello che chiediamo è che ci sia rispetto del contratto edile, ci siano il rispetto delle norme di sicurezza, perché spesso e volentieri si parte in una maniera, poi si tende ad arrivare diversamente.

Dove voglio andare a parare? Il contratto edile è notoriamente un contratto oneroso per tutti i soggetti che lo utilizzano, e spesso e volentieri si fa dumping; questo è il grosso problema, che poi porta con sé tutta un'altra serie di problematiche, che poi vanno a invadere nella sfera della sicurezza.

Quello che a noi interessa maggiormente, dal punto di vista edile, poi ci sono i problemi che ho letto, che abbiamo dato tutti, secondo noi, che non siamo chiaramente tecnici, però che conosciamo abbastanza bene le potenzialità delle imprese, soprattutto che vengano coinvolte, non ci saranno grossi problemi nella realizzazione, anche perché se è data per possibile, vuol dire che è possibile, nel senso che quando si mettono a fare qualcosa, sono convinto che abbiano le capacità e le potenzialità per farla.



COMUNE DI GENOVA

Sull'importanza non mi soffermo, perché il mio collega ha già ampiamente spiegato le importanze dell'opera, che tutti noi conosciamo; però, ecco, quello che è importante è che continuiamo a sentirci, continuiamo ad esserci l'uno per l'altro, perché comunque ci sia il controllo per tutta una serie di anni, perché ricordiamo che è un'opera che avrà diversi anni per essere finita, e in tutto questo periodo è necessario il controllo; noi ricordiamo abbiamo delle figure, come il CPT, che possono in qualche modo coadiuvare anche gli organi di sicurezza affinché ci sia un controllo costante, sia sulla parte contrattualistica, ma soprattutto anche sulla parte della sicurezza nella realizzazione di un'opera. L'edilizia normalmente già è pericolosa di suo, ma qui comunque parliamo di un'opera che ha delle peculiarità, perché andiamo sul mare, andiamo nei fondali, andiamo a utilizzare macchine comunque complesse, che necessitano di grande professionalità e necessitano di grande sicurezza, e quindi anche di orari ben precisi, non bisogna sforare oltretutto un certo tipo di orario, perché dopo un po' comincia il problema della sicurezza e della stanchezza. Insomma, i problemi, o comunque le problematiche le conosciamo tutti.

Io vi ringrazio e chiuderei qua.

Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie.

Può prendere la parola Ferretti della FILT CGIL.

FERRETTI – FILT CGIL

Intanto vi ringrazio anch'io per la possibilità di essere auditi. Non ruberò tutti i dieci minuti, assolutamente, soffermo il mio intervento su un paio di punti, perché è chiaro che la materia è talmente vasta, però io veramente voglio focalizzarmi su due punti: 1) la prospettiva di sviluppo del Porto di Sampierdarena; 2) l'altro è quello della complessità di tutte le infrastrutture, non soltanto chiaramente della Diga, che oggi è in discussione.

Come ha fatto il mio collega Gulli prima, che mi ha preceduto, non entrerò nel merito di quelli che sono chiaramente i finanziamenti, oppure la fattibilità, perché non è il nostro mestiere, e quindi non sarebbe un contributo utile.

Allora, noi abbiamo un'esigenza nel Porto, adesso si sta discutendo, è in via di definizione, poi il Presidente sicuramente, se interverrà, sarà più preciso di me, il Piano regolatore portuale; quindi questo è un momento fondamentale, il Porto non può perdere questa occasione per agganciarsi a quella che è la portualità Nord Europea, che altrimenti finirebbe per schiacciarsi. Noi dobbiamo rimanere in quel solco, le navi, lo sapete, sono sempre più grandi, ci sono necessità di spazi, di infrastrutture che vadano a completare questo Porto, mi riferisco anche ai retroporti, al Terzo Valico; insomma tutte situazioni che sarebbero complementari, anche perché i traffici non sempre sono immediati, non c'è una immediata conseguenza fra la costruzione dell'infrastruttura e l'arrivo dei traffici, quindi bisogna progettare bene, e questo è un momento veramente importante.



COMUNE DI GENOVA

La questione poi invece del compimento dell'opera, è stata citata prima da qualcuno, perché questa è un'opera che deve avere la certezza di essere compiuta, io spero che intanto ci sia un confronto continuo con le Organizzazioni sindacali, che oggi sono qua rappresentate per quello che riguarda gli edili e per quello che riguarda i trasporti, perché è vero che un'opera così grande ha bisogno di un momento di riflessione e di ragionamento profondo, per i motivi che dicevo prima, ma è altrettanto vero che non ci si deve perdere poi in discussioni che non siano mirate all'obiettivo: l'obiettivo dello sviluppo del Porto, l'utilità di queste infrastrutture, della Diga e tutto quanto.

Quindi, io spero che non interessi che non vanno in questa direzione, come purtroppo si è già visto in Porto troppe volte, che alla fine poi qualche interesse di parte ha giocato un ruolo determinante; io credo questo discorso non debba essere inquinato da queste situazioni. Si deve ragionare sulla prospettiva di lavoro, lavoro garantito, lavoro di qualità, e tenere Genova, che ha nel Porto la sua industria principale, o una delle industrie principali, come diceva giustamente Roberto prima, al centro di questo ragionamento.

Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei.

Può parlare Pezzoli di FILLEA CGIL.

PEZZOLI – FILLEA CGIL

Un saluto a tutti. Grazie anche da parte mia per l'opportunità.

Io non vorrei ripetere le cose, i concetti così in maniera chiara espressi dai colleghi. Penso che sia pleonastico dover sottolineare l'importanza e la centralità di quest'opera per il rilancio del Porto più grande del Mediterraneo, e dal mio punto di vista anche per le imponenti, massicci ricadute occupazionali che nell'immediato ci saranno nel settore delle costruzioni.

Vorrei con orgoglio anche ricordare, è già stato fatto in parte, gli avanzati protocolli che recentemente abbiamo firmato col Presidente dell'Autorità di Sistema, e prima ancora col Ministro dell'Interno, Lamorgese, su legalità, flussi di manodopera, sicurezza e applicazione del contratto collettivo di riferimento. Non sono mai cose scontate, penso che sia sempre bene doverle sottolineare.

Ora mi concederete la pazienza di ascoltare, noi avevamo presentato una memoria, come Camera del Lavoro di Genova, quindi dal suo Segretario Generale, Igor Magni, firmata dalla categoria che rappresento, dai colleghi della FILT, che poi lasceremo agli atti, una breve memoria che però vorrei un attimino leggervi.

Abbiamo più volte sostenuto la necessità di dotare la nostra Città e la Regione delle infrastrutture adeguate a garantirne finalmente la ripresa, dopo decenni di declino, e pertanto sosteniamo la realizzazione di una nuova Diga foranea a Genova per permettere al Porto di essere competitivo con gli scali del Nord



COMUNE DI GENOVA

Europa in termini di capacità di movimentazione di merci e persone, considerando anche l'aumento della stazza delle navi.

A nostro avviso la realizzazione di una nuova Diga, che renda più agevole e anche più sicura la costa e le banchine, permetterebbe ai grandi investimenti in corso su infrastrutture ferroviarie e stradali, progetto unico Terzo Valico – Nodo ferroviario di Genova, Nodo di San Benigno, Gronda autostradale, che oggi ci preoccupa per i possibili e ulteriori ritardi, ultimo miglio i nuovi parchi ferroviari, piano straordinario delle opere di Autorità di sistema, di realizzare pienamente la propria efficacia, perché a un aumento della capacità della rete corrisponderebbe un incremento della domanda di traffici.

Quanto sopra porterebbe con sé nuova occupazione e occasioni di sviluppo per il territorio, oltre alle condizioni utili per il decongestionamento del traffico cittadino.

Le ricadute del conflitto in Ucraina sulla catena di forniture globali, che stanno determinando un ridisegno della geografia dei traffici, a nostro avviso non sarebbero sufficienti a giustificare un eventuale ripensamento sulla necessità dell'opera, perché i traffici del Mediterraneo non paiono doversi ridimensionare nel medio e lungo termine, e perché la necessità di un ampliamento del bacino per consentire manovre delle navi più agevole e sicura all'interno del Porto è già di estrema attualità.

Pertanto, dopo la preoccupazione relativa alla prima gara di affidamento per la progettazione definitiva, esecutiva e di realizzazione della nuova Diga foranea, andata deserta, oggi attendiamo di comprendere compiutamente i contenuti delle due offerte attualmente in discussione.

In questi mesi abbiamo registrato osservazioni critiche di diversi tecnici, che hanno sollevato preoccupazioni rispetto alla realizzazione di quest'opera, unica per dimensioni e complessità. Ancor prima dell'aumento dell'inflazione, la previsione economica a molti sembrava non sufficiente, oltre al fatto che appariva difficile che l'opera si potesse completare entro il 2026. Ma vista l'importanza della sua realizzazione, riteniamo fondamentale che si trovino tutti gli strumenti, compreso lo svincolo delle scadenze temporali del PNRR, da realizzare attraverso la modifica e l'aumento delle fonti di finanziamento perché sia garantita comunque una nuova Diga sicura ed utile al Porto di Genova.

In assenza di soluzioni adeguate Genova rischia infatti di perdere ingenti risorse, occasioni di occupazione e sviluppo, e di compromettere la credibilità del sistema. Essendo una delle principali opere marittime, forse la più importante costruita in Italia, è bene che si apra un momento di riflessione sui costi reali di quest'opera, su quali debbano essere le idonee condizioni economiche per partecipare alla gara, quali le modalità di realizzazione, quali i tempi necessari a una sua costruzione sicura, che risponda al meglio alle necessità del Paese, perché si tratta di un'opera strategica su scala nazionale, e non soltanto locale.

Rivendichiamo pertanto l'importanza del confronto con il Sindacato attraverso i Tavoli previsti per approfondire lo stato di avanzamento di questa e delle altre opere previste a Genova, per esaminare le ricadute occupazionali sul territorio,



COMUNE DI GENOVA

perché non dobbiamo dimenticare la necessità di sfruttare questa occasione, che deve diventare volano dell'economia del territorio, producendo posti di lavoro di qualità, sia nell'immediato, cercando di offrire opportunità di buona occupazione agli edili del nostro territorio, sia successivamente alla realizzazione dell'opera, per vigilare sulla sicurezza sul lavoro, sia durante la realizzazione che durante la suggestiva gestione.

CGIL di Genova, FILT CGIL Genova, FILLEA CGIL Genova.

Vi ringrazio per l'attenzione.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei.

Può prendere la parola Lupia FIT CISL Liguria.

LUPIA – FIT CISL Liguria

Intanto anche io mi accodo ai ringraziamenti per la possibilità che ci viene fornita di essere auditi, però mi spingo un po' oltre, perché mi riconosco chiaramente negli interventi che mi hanno preceduto di tutti i colleghi, io alcuni li ho conosciuti sono quest'oggi, e li ringrazio anche della condivisione di questa tematica, che mettono però in evidenza un paio di aspetti che io vorrei richiamare, perché nel merito delle questioni, ripeto, le cose che hanno detto i colleghi non necessitano di nessun tipo di integrazione. Cosa mettono in evidenza? Due aspetti in particolare: uno, l'unità che c'è da questa parte del Tavolo, come Sindacati, almeno come CGIL, CISL e UIL, indipendentemente dalle categorie che rappresentano i trasporti ed edili, c'è un'unità forte di intenti, siamo accomunati da una volontà e la convinzione della qualità, della bontà e della necessità che questa opera già abbia inizio e soprattutto venga poi portata a compimento. Lo diciamo non per fare polemica perché tanto non ci interessa, perché tanto la polemica può risultare anche sterile, ma non vorremmo, facciamo un esempio perché visto che io faccio parte della Segreteria dei trasporti, che finissimo come un po' come la Gronda, nel senso che è dal 2002 che si parla di questa Gronda, siamo nel 2022, dopo vent'anni continuiamo a sentir parlare, ma alla fine sentiamo anche — scusate se esulo un attimino, ma poi ci ritorno — che manca una firma, questa firma non arriva, e noi siamo sempre qua a dire “Non arriva”, siamo sempre a parlare di questa struttura.

Visto che noi crediamo nella necessità, per quanto riguarda la nostra Regione, non solo appunto della Diga foranea, ma delle strutture in generale, adesso mi viene in mente anche, visto che, insieme a Roberto Gulli, ho il privilegio di seguire anche l'aeroporto di Genova, la necessità di avere dei collegamenti certi, di strutturare finalmente la nostra Regione per permettere alla stessa di essere raggiungibile in maniera adeguata e di avere, quindi, uno sviluppo, anche occupazionale, perché poi a noi chiaramente interessa soprattutto questo aspetto, ma non solo.

Quindi, l'altra considerazione è un appello che facciamo, almeno io mi permetto di fare a tutti voi, indipendentemente dai ruoli e dai Partiti di appartenenza, almeno un auspicio che ci sia la stessa unità da parte di tutto il Consiglio



COMUNE DI GENOVA

Comunale rispetto a questo; mi pare di aver carpito, di aver metabolizzato degli aspetti positivi negli interventi che ci sono stati in apertura. Però, ecco, che poi non siano uno slogan fine a se stesso, ma ci sia del contenuto.

Abbiamo visto, anche noi abbiamo appreso attraverso la stampa gli ultimi avvenimenti, quindi dalla gara andata deserta, per tornare a parlare della Diga, e vado subito alle conclusioni, sto sicuramente nei tempi, anzi accelero, e c'è anche una previsione di tempi certa si parla del dicembre 2026, indipendentemente dal fatto che chiaramente ci saranno degli aspetti tecnici che vanno salvaguardati, noi aggiungiamo, oltre agli aspetti ambientali, quindi tecnici, ci sia anche una sostenibilità economica, e quindi, come diceva il rappresentante del PD, che alla fine ci sia la certezza degli investimenti e dei finanziamenti. Questo deve essere chiaro.

Abbiamo letto che c'è una volontà, ripeto, lo ribadisco che l'abbiamo letto perché al momento prendiamo atto di quello che leggiamo, che da parte della Regione c'è questa volontà dichiarata di coprire eventuali gap, differenza; si parla di tanti soldi, se come anticipo o non si sa come. L'importante è che ci siano delle certezze anche su questi aspetti, perché sennò rischiamo di parlare dell'ennesima – scusate se dico ennesima – scatola vuota, perché noi siamo rimasti molto bruciati da quello che abbiamo detto prima.

Quindi, l'ultima cosa che dico e che quelle rivendichiamo è che oltre a essere auditi, vorremmo anche essere attori protagonisti, quindi che l'audizione non sia fine a se stessa, noi ci sentiamo attori protagonisti, magari in maniera presuntuosa, di questo progetto e vorremmo esercitare il nostro ruolo fino in fondo, visto che rappresentiamo, come richiamava l'amico Roberto Gulli, parecchi lavoratori e lavoratrici che sono iscritti al Sindacato, una realtà, tra l'altro, dove sono praticamente quasi tutti iscritti alle Organizzazioni sindacali tutte, e quindi vorremmo essere attori protagonisti dall'inizio alla fine.

Quindi, non dimenticateci, noi ci siamo e siamo anche a vostra, tra virgolette, disposizione per quello che può essere il nostro ruolo.

Vi ringrazio dell'attenzione.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei.

Può prendere la parola Benvenuto, FILCA CISL, e dopo Nivoi.

BENVENUTO – FILCA CISL

C'è poco da aggiungere rispetto agli interventi dei miei colleghi.

Io volevo porre l'attenzione su quello che noi facciamo come Sindacato. Il Sindacato solitamente contratta, ma ci sono due tipi di contrattazioni: ci sono quelle che portano un vantaggio economico rispetto a al lavoro che uno fa, si creano delle regole, si fanno degli accordi, ma credo che in questo caso qui la cosa più importante che il Sindacato possa fare è quella che noi chiamiamo la contrattazione d'anticipo, cioè iniziare a capire cosa succederà quando il cantiere parte. Perché dell'utilità dell'opera credo che, chi più e chi meno, sappiamo tutti



COMUNE DI GENOVA

che non c'è qualcosa, è uno spazio vuoto e qualcuno lo riempie; quindi se non c'è al Porto di Genova, ci sarà un altro Porto, e per il Porto di Genova ci saranno dei problemi occupazionali.

Però ovviamente poi parte un cantiere, un cantiere che non è semplice, un cantiere che ad oggi, secondo il mio punto di vista, ma anche credo dei miei colleghi che ogni giorno vanno nel cantiere, abbiamo un problema in più, ovvero la manodopera, perché manodopera non se ne trova; quindi bisogna ragionare su una formazione specifica per quelle figure, che poi dovranno entrare in cantiere, sono 25 anni che mi occupo di edilizia, e a differenza di 10 – 15 anni fa, oggi le imprese ci chiamano per chiederci se abbiamo qualche lavoratore da mandargli, cosa che prima non succedeva, perché l'esplosione del lavoro edile, fortunatamente, sul nostro territorio, e il lavoro specializzato che c'è, penso ai lavori dello scalmatore dove si cercano fochini, minatori, tutte figure che oggi sono occupate da altre parti, oppure non ci sono.

Quindi, io credo che sulla formazione dovremmo fare qualche cosa, e lo stiamo facendo, abbiamo fatto due accordi, li ricordava prima l'amico Federico, sia con il Ministro che con l'Autorità Portuale, dove la cosa principale che interessa noi è la sicurezza e la legalità. Purtroppo l'edilizia è ancora il posto dove si muore di più, perché si fanno troppe ore; questo fresco che oggi respiriamo qua dentro, negli ultimi giorni nei cantieri abbiamo fatto i salti mortali per riuscire a far cambiare gli orari di lavoro ai lavoratori e farli iniziare alle cinque, perché effettivamente oltre alla fatica fisica, io ho sempre detto che se un lavoratore fa l'edile per 30 anni, senza tirare su neanche un sacco di cemento, ma prende solo il caldo e il freddo, è già usurante, solo per quello. Quindi, credo che su questo dobbiamo tenere un'attenzione.

Abbiamo fatto tanto, qualcheduno prima, Riccardo, ricordava la presenza nel nostro settore e proprio l'importanza dell'applicazione del contratto edile; voglio ricordare che grazie al nostro intervento oggi sulle autostrade quasi tutti i lavoratori applicano il contratto dell'edilizia, ma non era così fino a qualche anno fa. Sulle autostrade si trovavano i contratti colf e badanti, che facevano il lavoro edile. L'edilizia è uno dei pochi settori che prevede le 16 ore, saranno poche, le potremo incrementare? Di formazione prima di entrare in cantiere, perché non è una fabbrica dove si impara a usare un tornio e la sicurezza di quel tornio è legata al fatto che, quando si cambierà il tornio, avrà un meccanismo diverso e dovremmo fare un corso di formazione per imparare il tornio nuovo. Oggi nel cantiere ci sono interferenze, basta che un lavoratore sposti una tavola, mette in condizioni di insicurezza tutto il cantiere.

Quindi, su questo noi dovremo fare molta attenzione, dovremo fare molta attenzione che ci sia, e quello ci sono i protocolli di legalità, affinché questi denari, che sono cari a tutti e che sono soldi di tutti, non vengano affidati a qualcuno che non merita neanche di essere nominato; quindi imprese serie, imprese che rispettano i contratti.

Poi, per terminare, credo che sia giusto porsi dei problemi, perché troppe opere in Italia partono e poi non finiscono, io credo che questo dipenda da tutti noi, ognuno



COMUNE DI GENOVA

per il suo ruolo; noi come Sindacato, l'hanno detto tutti, abbiamo una condizione di unità d'azione su questo tema, che è forte: vogliamo che il lavoro inizi, che proceda bene, che termini e che non ci siano infortuni. Abbiamo fatto dei protocolli in tempi non sospetti, penso al Ponte San Giorgio, eravamo nel pieno della pandemia e i lavoratori lavoravano, grazie ai nostri ((RFT)), al Comitato Paritetico siamo riusciti a fare dei protocolli di sicurezza per il Covid, dove ovviamente qualcheduno si è ammalato, però c'era un controllo talmente serrato che non ci sono stati dei cluster. E credo che questo sia anche un merito del Sindacato.

Quindi, sì all'opera, sì al cantiere, possibilmente velocizziamola e possibilmente, lo diceva prima il mio collega, che poi si colleghi alla Gronda finalmente, perché ovviamente per la Gronda noi aspettiamo questa firma benedetta, anche perché ci sono già i campi base che sono pronti per accogliere i lavoratori, che verranno a lavorare sulla Gronda, se Dio vorrà che partirà questo cantiere.

Quindi, è vero, dobbiamo non solo oggi essere auditi, io vi ringrazio, come hanno fatto i miei colleghi, ma fare una progettualità e fare una contrattazione d'anticipo per anticipare gli eventuali problemi, perché non stiamo parlando di fare il bagno alla signora Maria, stiamo parlando dell'opera più importante che c'è in Italia.

Per i costi, e chiudo, ovviamente bisognerà valutare, io non sono un tecnico, ci sarà una Commissione che valuterà; sicuramente il caro materiali, penso al cantiere del water front dove mi si diceva che c'erano problemi perché i fornitori ti dicono "Sì, il materiale te lo mando, ordinalo tu che te lo mando, però non ti so dire ancora quanto costa", ovviamente un'azienda non è che può mettersi in condizione di ordinare materiale, e non poco, e non sapere quanto costa il ferro, quanto costa il calcestruzzo, quanto costano le piastrelle.

Quindi credo che sui costi sicuramente, se ci sono delle varianti di progetto e di costo andranno analizzate, ci dovrà essere una Commissione affinché questi denari siano spesi bene, ma l'opera ovviamente, secondo noi, deve essere fatta.

Vi ringrazio.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei.

Può prendere la parola Nivoi, USB Porto.

NIVOI – USB Porto

Buonasera a tutti. Grazie per averci invitato tra gli auditi.

Rappresento i portuali iscritti a USB. Noi abbiamo avuto modo di parlare un po' con i lavoratori, con i nostri delegati all'interno del Porto, appunto, di quelli che sono poi i lavori legati alla Diga foranea; quello che ci preoccupa e quello che esce un pochettino dalla voce dei lavoratori è il rischio occupazionale durante le fasi di costruzione della Diga foranea, cioè dell'attuale modello di Porto. Quello che ci preoccupa, un po' come è successo nel CSN, che è un magazzino all'interno dell'area portuale quando sono iniziati i lavori dello snodo di San Benigno, è che in questa azienda qua c'è un rischio occupazionale di 20 persone.



COMUNE DI GENOVA

Ora, con la Diga foranea questa roba può essere amplificata per tutto il Porto, anche perché noi vorremmo capire dove passano le navi nel momento in cui c'è un cantiere aperto, come quello della Diga foranea, le macerie dove andranno a essere stoccate, visto che PSA non ha la possibilità di allungarsi verso ovest della propria banchina, quindi anche i camion con la terra dentro passano durante dentro la Città, e quindi un rischio viabilità per i cittadini, ma i lavoratori in primis sono anche cittadini, quindi con un rischio di ritardo e di molto stress legato a quella che è la mobilità casa – lavoro.

Vorremmo anche capire qual è l'occupazionalità attuale di quello che è il Porto, perché a oggi, mi spiace dirlo in presenza di Signorini, non è stato ancora fatto l'organico Porto, che è negli obblighi di Legge dell'84/ 94, quindi non essendoci la fotografia reale di quelli che sono attualmente i lavoratori all'interno del Porto, come si fa a fare una previsione futura sugli aumenti dei lavoratori all'interno del Porto?

Diciamo che, da quello che noi abbiamo capito, i lavori inizieranno anche quando inizieranno a costruire i macchinari a posta per far sì che si possa costruire la Diga foranea; e a oggi questi macchinari non sono stati ancora costruiti, proprio per far sì che questi lavori inizino.

Quindi, vorremmo anche capire come si fa a dare una data di termine, quando ancora i macchinari, che serviranno per costruire la Diga foranea non sono stati ancora stati costruiti, appunto.

Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie.

Prima di passare ai Consiglieri, avrei piacere di sentire il Presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure di Occidente, Paolo Emilio Signorini; grazie.

SIGNORINI – Presidente Autorità Portuale

Grazie dell'invito.

Ho annotato i vari interventi e cerco, nei dieci minuti, di affrontare un po' le tematiche. Intanto partirei da una annotazione di fondo: Palazzo San Giorgio, alla Sala dei Capitani, dove voi vedete i maggiorenti di Genova di 800 anni fa, perché quella è la storia del palazzo, che discutevano di cose come quella di cui discutiamo oggi. Genova ha discusso delle crociate, ha discusso della conquista dell'America, ha discusso di come interloquire con le più grandi monarchie europee, è stata bombardata come nessun Porto del Mediterraneo durante tutte le guerre, perché? Perché Genova è un Porto centrale nella storia marittima mondiale. Questo noi abbiamo di più prezioso in questa Città, è un dato incontrovertibile, la storia lo insegna, ma anche l'attualità.

E veniamo alla Diga. Se voi cercate la parola Genova nei massimi documenti dell'Unione Europea, diciamo l'Unione Europea che è un po' l'ente rappresentativo di questo Continente, vedete che la parola Genova c'è in uno dei



COMUNE DI GENOVA

capitoli più importanti della storia gli ultimi 40 anni del Continente; noi abbiamo battezzato il corridoio Genova – Rotterdam.

Dovete fare uno sforzo, io ho cercato di farlo, cioè vedere questo nome rimbombare nei quattro angoli dell'Europa, come lo era Rotterdam, come lo erano altri, non molti centri europei hanno beneficiato di una simile rilevanza strategica, ed è un'ulteriore testimonianza di quanto sia prezioso per il nostro Paese, ma noi oggi parliamo della nostra Città, questo Porto.

Andando a guardare il perché questo Porto è così rilevante dal punto di vista dell'evidenza economica, è perché evidentemente è la bocca di ingresso del più potente, dal punto di vista del prodotto interno lordo, dell'occupazione, degli investimenti, corridoio europeo, certificando quello che succede da centinaia d'anni.

Ma andando a guardare che cosa l'Europa dica su questo Porto, vedrete che la parola che domina in tutti i documenti europei su quello che sono i trasporti è accessibilità; l'Unione Europea dice: "Perché Genova assolva al ruolo strategico che il Continente vuole darle come uno dei principali Porti europei, bisogna che risolva il tema dell'accessibilità, sia marittima che terrestre".

Io sono così assertivo in quello che vi sto dicendo, e non lo sarei se non fossi certo che come uscite di qua potete andare su internet, battere Commissione Europea, corridoio TEN – T Reno Alpi, perché ora il Genova – Rotterdam si chiama Reno Alpi, e vedrete quello che io vi sto dicendo ossessivamente ripetuto in tutti i documenti che parlano della nostra Città. L'accessibilità marittima è la Diga di Genova, e non solo, perché lo stiamo facendo anche la Diga a Vado, a testimonianza di un problema di accessibilità a livello di sistema portuale.

Noi dobbiamo fare un salto di qualità, e vengo a una delle questioni sollevate nell'intervento del Partito Democratico, con un approccio olistico per portare questo sistema portuale, primo, a poter mantenere i traffici attuali; i traffici attuali, noi parliamo sempre di Teus, ma abbiamo anche i Ro – Ro, i traghetti, le crociere, le rinfuse. Ma volendo prendere i Teus, i container, noi oggi abbiamo fatto un record: 2021, 2.800.000 Teus. Se noi non facciamo la Diga, quei 2.800.000 diminuirà.

Quindi, noi non siamo in grado con le infrastrutture attuali di mantenere quello che abbiamo. Con le Dighe che stiamo facendo il nostro traguardo è arrivare a una capacità di circa 5 milioni di Teus, e contiamo di lavorare sui principali terminal del sistema portuale; noi abbiamo Vado, abbiamo Prà, abbiamo Genova Sampierdarena.

Sistemando l'accessibilità marittima e quella terrestre, per cui quando è crollato il Morandi il programma che è stato approvato, che ha circa una quarantina di cantieri aperti, è un programma che affronta sia l'accessibilità marittima, che quella terrestre, con la viabilità sia a Sampierdarena che a Prà, e ferroviaria con i lavori sia sui collegamenti di ultimo miglio, come la galleria di Molo Nuovo, o il secondo binario che abbiamo fatto per il terminal di Prà, sia i tre fasci binari dove è possibile fare le manovre ferroviarie per 50 metri, sia a Prà, che fuori muro per il



COMUNE DI GENOVA

terminal di Sampierdarena, e il Parco Rugna per i due terminal Sech e Verzuolo a Calata Sanità e Calata Bettolo.

Quindi, è corretto pretendere un approccio olistico, noi non è che dobbiamo spostare una Diga perché poi arriva una nave da 20.000 Teus, e poi non sappiamo bene come muovere tutto questo; l'obiettivo che stiamo avendo con il programma è stato quello di affrontare tutti i nodi della catena.

Però, e qui vi chiederei veramente un'attenzione per uscire un attimo dalla cronaca di questi giorni, la Diga è partita prima del crollo del molo, la Diga è frutto di un esercizio molto serio dal punto di vista dell'analisi trasportistica e logistico portuale, perché noi abbiamo chiesto a Invitalia di affidare il progetto di fattibilità tecnica economica della Diga prima del crollo, e aver avuto quel progetto pronto ci ha consentito di essere una delle opere iconiche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

I principali problemi che stanno avendo molte opere del PNRR è che non essendo partite per tempo, non hanno progetti di fattibilità tecnica economica seri dal punto di vista della completezza progettuale, come è il caso della Diga. Questo è un elemento importante perché altrimenti non si capirebbe come le cose avvengano, ma il film bisogna proiettarlo tutto.

Veniamo a dove siamo con questo progetto e alle critiche che sono uscite, anche a mezzo stampa, che sono state riprese in una serie di interventi. Noi abbiamo fatto a dicembre del 2001 una manifestazione di interesse, trasmettendo nell'avviso il progetto di fattibilità tecnica economica che c'era stato consegnato dall'appaltatore. Abbiamo ricevuto due offerte, quindi prima del caro materiale. Era chiara la base d'asta, era chiaro il costo del progetto di fattibilità tecnico economica.

In parallelo, una volta che abbiamo ricevuto queste due manifestazioni di interesse, a dicembre – gennaio, abbiamo completato l'iter di approvazione del progetto. Voglio che voi riflettiate su questo: avere un progetto di fattibilità tecnica economica per un'opera, al momento da un miliardo, approvato in tutte le sue parti, Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la VIA, la Conferenza dei servizi; nuovo il progetto, fresca l'approvazione, e un altro elemento: questo non è un progetto vecchio, queste non sono approvazioni datate, noi abbiamo rispettato tutte le approvazioni previste dall'ordinamento, senza alcuna deroga; sto parlando dell'approvazione del progetto. E questo è un elemento importante, è un capitale, un tesoretto da spendere.

Quindi, manifestazione di interesse a dicembre, approvazione terminata a fine maggio, agli inizi di giugno abbiamo mandato le lettere di invito alle due cordate che avevano presentato la manifestazione d'interesse; qui c'è una indiscutibile criticità, che è stata sollevata. Poi cos'era successo nel mentre? Sicuramente era successo la guerra in Ucraina e il caso materiali. Le imprese lo avevano segnalato, bisogna essere corretti, da tempo, non è che l'hanno detto improvvisamente a giugno. E questo è il principale motivo per cui la gara nel mese di giugno è andata deserta.



COMUNE DI GENOVA

C'erano altri due grandi ordini di motivazioni, uno era trattare meglio il rischio geologico, quindi l'allocazione del rischio nel contratto; il terzo erano alcune cause contrattuali, soprattutto le penali che erano molto stringenti e molto onerose per l'appaltatore.

A valle della gara andata deserta abbiamo, con il Commissario Straordinario Bucci che, come sapete, ha approvato il programma e la Diga sta dentro quel programma, affrontato la negoziazione con le due imprese che, nel dire che non erano in grado di fare offerta, hanno però detto "Vogliamo fermamente realizzare l'opera", quindi sediamoci e cerchiamo di capire.

Questo è un punto delicato, noi a valle della gara andata deserta, abbiamo seguito l'articolo 32 della Direttiva Europea del 2014 che prevede la possibilità, in ragione di alcuni fattori abilitanti, nel nostro caso è in caso di gara andata deserta, di fare una negoziazione diretta con le imprese che manifestano interesse; noi ne avevamo già due, abbiamo anche cercato di interessare altri raggruppamenti, che però non sono stati in grado. Con questi due raggruppamenti abbiamo, d'accordo con il Governo che ci ha estremamente sostenuti, tenuto fermo il principio che non fossimo in grado di modificare la base d'asta. Voglio essere molto chiaro su questo punto: la Direttiva del 2014 Europea, così come il Codice degli Appalti, consente in caso di gara deserta di andare a negoziazione diretta, a patto che non si modifichino le condizioni essenziali dell'appalto: il prezzo è una condizione essenziale dell'appalto, noi non abbiamo modificato la base d'asta, e le offerte che abbiamo ricevuto la settimana scorsa dai due raggruppamenti rispettano la base d'asta, offrendo uno sconto. Questo è molto importante per la tenuta giuridica della procedura che stiamo facendo.

Dov'è l'elemento principale di confronto con i due raggruppamenti? È nella clausola di aggiornamento prezzi. Voi sapete che Governo e Parlamento sono intervenuti già tre volte in questi mesi sul problema delle clausole di aggiornamento prezzi; le stesse imprese hanno detto che l'ultimo intervento del Parlamento è un intervento apprezzabile, come schema di aggiornamento – ora non entro troppo in tecnici, se volete lo riprendiamo – quello è il vero elemento di confronto con le imprese, che dicono "Per noi l'importante è che ci sia una clausola, per cui se compriamo oggi il materiale a un determinato prezzo, ci possiamo vedere riconosciuto questo prezzo", e questo è l'elemento.

Come ho detto, abbiamo ricevuto due offerte, contiamo di chiudere la negoziazione con l'aggiudicazione agli inizi di settembre.

Mi fermerei qui perché ho visto che sono già quattro minuti in più.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie, Presidente.

Non si è prenotato, ma mi farebbe piacere audire anche l'ingegner Alessandro Odasso della Project Management RINA; grazie.

ODASSO – R.I.N.A. per Autorità Portuale

(la registrazione di questo intervento risulta frammentaria)



COMUNE DI GENOVA

Grazie a tutti.

Io mi soffermerei leggermente rispetto a quanto ha illustrato il Presidente sull'iter autorizzativo dell'opera, opera il cui progetto di fattibilità tecnico economico è stato elaborato da una delle maggiori società di ingegneria italiana, di esperienza ultradecennale nel settore delle opere marittime in Italia, e successivamente è stata posta la procedura di... pubblico, che si è conclusa a febbraio del 2000... è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il massimo organo tecnico dello Stato, che ha analizzato in dettaglio il progetto, che è stato oggetto di verifica da parte di un... accreditato... parere da parte... dei Lavori Pubblici, è stato poi sottoposto a verifica preliminare all'interesse archeologico, monumentale, il parere è stato trasmesso al MITE, Ministero della transizione ecologica per la questione... integrato, per richiesta dello stesso, a febbraio 2022, oggetto di Conferenza dei servizi decisoria indetta a novembre 2021, conclusa a maggio 2022, sottoposto a verifica per l'interesse culturale, con parere acquisito a dicembre 2021, approvato con provvedimento VIA dal Ministero nella Transizione ecologica a maggio 2022, e successivamente, essendo opera del PNRR, è passato anche alla approvazione del Comitato Speciale del Consiglio Superiore di Lavori Pubblici, che ha fatto una sintesi dei pareri e delle approvazioni ricevute precedentemente, e in ultimo approvato poi con Decreto, con rapporto conclusivo, a maggio 2022, e approvato e validato dal...

Questo a comprova che il progetto è stato sottoposto a una approfonditissima serie di valutazioni, anche da molteplici organi dello Stato al massimo livello...

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Passo la parola alla Regione Liguria, come ultimo audit, il dottor Jacopo Riccardi, Dirigente del Settore sviluppo del Sistema Logistico Portuale; grazie.

RICCARDI – Dirigente Regione Liguria

Grazie, Presidente.

Un doveroso... l'invito c'è stato fatto a partecipare a questa audizione, un doveroso intervento, molto breve, a corollario di quello che è stato l'intervento, già estremamente articolato, del Presidente Signorini.

A noi piace evidenziare come la Regione sia stata e sia, dal punto di vista non solo delle Amministrazioni, anche del Dipartimento e degli Uffici tecnici, sempre attenta a questo progetto, che in realtà ha una genesi anche un filo più remota rispetto allo specifico progetto di cui stiamo parlando; io ricordo che una decina di anni fa l'allora Autorità Portuale di Genova, Presidente Luigi Merlo, pose il tema della possibilità di realizzare una nuova opera marittima, in ragione del fenomeno delle mega ship, che era evocato inizialmente dai Consiglieri.

Fenomeno che per un certo tempo è stato oggetto anche di un dubbio dal punto di vista del mercato, cioè se effettivamente avrebbero proseguito le cantierizzazioni di navi sempre più grandi; ci fu un momento in cui si ipotizzava che la stiva fosse più che sufficiente, che si sarebbe rallentato e fermato questo fenomeno. Cosa che invece non è successa.



COMUNE DI GENOVA

Alle mega ship hanno corrisposto, dal punto di vista della dinamica del mercato, le verticalizzazioni, cioè quelle che noi in ufficio chiamiamole i mega shipper, cioè i grandi soggetti, le grandi navi, e a questo punto inevitabilmente si è dovuto parlare di mega facilities, di mega porti, di porti adeguati.

Quell'intuizione fu già in allora, nell'Amministrazione ancora del Presidente Burlando, accolta, tanto che la Giunta preparò le delibere per inserire la nuova Diga in quella che un tempo era l'intesa generale quadro prevista dalla Legge Obiettivo; delibera che fu reiterata più volte, anche all'inizio del primo mandato del Presidente Toti, poi l'intesa generale quadro non fu mai sottoscritta dal Governo, ma ce n'erano tantissime in sospensione, si parlava già di un superamento, come è stato, della Legge Obiettivo, ma la posizione tecnica e politica fu sempre forte in questo senso.

Il Presidente Signorini citava prima il tema dell'accessibilità, mi piace ricordare che proprio lui, quando era Segretario Generale e Direttore di Regione Liguria, pose il tema all'attenzione della Commissione, abbiamo lavorato con il Commissario ((Gucecoschi)) per far capire che effettivamente il tema dell'accessibilità, anche lato mare, era indispensabile per mantenere il posizionamento del Porto di Genova nella competizione in qualche modo dei mercati. È stato in visita il Commissario ((Guececoschi)) e prese atto effettivamente delle necessità, in quella visione olistica di cui parlava prima il Presidente Signorini, tanto che nel 2016 la Diga viene inserita come opera fondamentale del corridoio Reno Alpi.

L'evoluzione, quella attuale, quella della DSP, che è sempre in una visione di sistema, porta avanti quest'opera, e in parallelo la Regione lo ha fatto evidenziando la strategicità di questo intervento nelle azioni politiche e tecniche della cabina di regia del nord ovest; prima qualcuno parlava di un'opera che ha sicuramente una valenza per il Porto, una valenza interregionale per l'intero mercato, che oggi è servito, e quindi in prospettiva naturalmente nazionale e internazionale.

L'insieme del lavoro svolto dal Presidente Signorini, dalla DSP, con il Ministero, anche nell'ottica del finanziamento, che è stato fatto congiuntamente con l'Ente regionale; un lavoro assolutamente sinergico. E, come sapete, Regione Liguria ha anche ritenuto di contribuire all'opera con 57 milioni messi a disposizione per integrare la copertura dell'intervento.

Di recente è stata posta nell'Aula consiliare della Regione un'interrogazione, in cui ci si chiedeva, veniva chiesto al Presidente e alla Giunta, sostanzialmente quello che veniva chiesto all'inizio: ma c'è la certezza dell'opera? C'è la certezza che quei finanziamenti poi vadano a buon fine? Voi sapete che noi abbiamo anche la tagliola del definanziamento per una Legge regionale, che prevede che i fondi concessi debbano essere ritirati se entro un certo termine l'opera non viene consegnata.

Alla luce di tutti i documenti tecnici che abbiamo visto, alla luce dei quadri che erano a corredo dell'opera, alla luce della struttura forte del progetto dal punto di vista tecnico, che è stato esaminato in Consiglio Superiore Lavori Pubblici, anche



COMUNE DI GENOVA

qui la Regione ha espresso il proprio parere in seno al Consiglio, ci siamo sentiti tranquillamente, sia dal punto di vista tecnico e dal punto di vista strategico, di far rispondere a chi ha risposto, mi pare l'Assessore Benveduti, che non c'era alcun dubbio che quell'opera sarebbe stata consegnata nei tempi e che aveva tutte le condizioni, anche dal punto di vista tecnico, per un'ottima realizzazione.

Concludo dicendo che abbiamo seguito, sia da tecnici e non solo, anche il dibattito attorno, a questo punto, alla necessarietà della Diga; il Presidente Signorini ha spiegato ampiamente perché quest'opera è necessaria, come Regione abbiamo dato un piccolo contributo con questo intervento. È chiaro che le grandi opere sono sempre divisive, per definizione, vale per la TAV, vale per qualunque intervento che abbia un forte impatto; in questo caso, noi come Regione, lato tecnico, lato di struttura di sviluppo economico, e potrei parlare per la collega come ambiente, riteniamo che questo progetto abbia la certezza della realizzabilità, nei modi in cui è stato presentato, alla luce anche di quelli che sono gli interventi tecnici del Governo, che ha garantito la copertura degli extra. Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Abbiamo audito tutti gli auditi, quindi adesso possiamo passare ai Consiglieri. Si è prenotato Falteri; prego.

FALTERI – Vince Genova

Grazie. Presidente. Un saluto al Sindaco, alle Autorità presenti, alle rappresentanze e i colleghi in sala.

Mi sento di intervenire su questa tematica perché mi tocca, nel senso che io provengo da questo mondo, della logistica, dei trasporti, dello shipping, ed è anche oggetto, in parte, della delega. Quindi volevo fare una riflessione, scevra da qualsiasi condizionamento partitico, ma semplicemente una riflessione: viviamo nella Città che ospita il primo Porto d'Italia, un Porto strategico a livello europeo; abbiamo delle opportunità date da coperture finanziarie, che storicamente non abbiamo mai avuto e probabilmente non avremo più; abbiamo l'opportunità di accogliere il cavo internet, quindi di accogliere nella nostra realtà imprese che possano amplificare la digitalizzazione, metterla a servizio della logistica, creando un ulteriore modello che, dopo il Ponte, può essere il Modello Genova nella logistica. Quindi, abbiamo l'opportunità di ridisegnare una valle che va da Cornigliano a Bolzaneto e più in su, dove ospitare imprese legate alla digitalizzazione per sviluppare il core business della nostra terra, che è il Porto.

Quando sento il dualismo Porto – Città, mi vengono i brividi, ho grandissimo dispiacere perché vuol dire non avere memoria di che cos'è la nostra Città. Lo ha sottolineato il Presidente d'Autorità Portuale bene questo fatto nella sua rappresentazione dello stato dell'arte.

Grande dispiacere quando sento strumentalizzare chi sta facendo, chi oggi ha credibilità, strumentalizzare i progetti e “gufare”, uso questo termine così coloriamo un po' anche l'intervento, le attività, nella speranza di andare a togliere



COMUNE DI GENOVA

quelli che possono essere piccoli aspetti negativi all'interno di macro interventi strutturali, che potranno cambiare le sorti non solo della Città, ma del nostro Paese, perché tutto quello che si fa a Genova oggi è strategico per l'Italia.

La digitalizzazione può aumentare l'export attraverso la gestione del bit dati, si può lavorare sul modello di block chain, che permette transazioni finanziarie e dematerializzazione documentale a livello mondiale, cosa che oggi è un freno per lo sviluppo economico, e si può lavorare su un modello di digitalizzazione della filiera, che permetta di mettere a sistema la committenza, la logistica di Porto.

Abbiamo questa grande opportunità, abbiamo un dovere di non sprecarla, ho audito anche con piacere le Rappresentanze sindacali, tutte oggi favorevoli perché questo vuol dire occupazione, vuol dire formazione, vuol dire dare sviluppo e concretezza al post scuola; oggi abbiamo una grande carenza di posti di lavoro, abbiamo anche le condizioni per potere creare i posti.

Quindi, ho dispiacere quando sento strumentalizzare il progetto Diga abbinandolo anche nelle tematiche di attività fatte all'interno del Porto, come possono essere i depositi chimici; non dimentichiamo oggi che le imprese, tutto quello che fanno e quello che faranno, devono farlo in una logica di sostenibilità, altrimenti manca il rating per andare avanti. Oggi chi fa un intervento del genere non è una realtà artigianale, o locale, grande rispetto chiaramente per le attività artigianali o locali, ma sono tutte attività partecipate da finanziarie, che non possono far nulla al di fuori di progetti di sostenibilità e di rispetto ambientale.

Quindi, l'appello è quello di unire le forze in maniera chiaramente critica, ma una critica che debba essere costruttiva e non distruttiva, perché abbiamo il dovere di non sprecare un'opportunità di questo genere.

Questo è proprio un dovere che abbiamo non verso di noi, ma verso la nostra Città, in primis, e le generazioni che verranno.

Ciò detto, grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei, Consigliere.

Passo la parola a Pirondini, Movimento 5 Stelle; grazie.

PIRONDINI – Consigliere M5S

Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti gli intervenuti.

Comincio con una premessa, che non mi sembra scontata, ma è giusto farla, che come Movimento 5 Stelle noi siamo favorevoli a quest'opera, e siamo totalmente favorevoli che, ad esempio, credo che alcuni esponenti nostri a livello governativo siano stati anche molto importanti nello stanziamento che il Governo ha previsto per quest'opera, per esempio il Sottosegretario Roberto Traversi, che sicuramente insieme all'allora Ministro De Micheli, ha sicuramente lavorato perché questo finanziamento arrivasse a Genova; inizialmente i 500 milioni, e poi anche con uno stanziamento ulteriore di altri 100 milioni. Quindi mi sembra una premessa importante, perché non vorrei scivolare nell'ambito delle gufate, perché se uno solleva un dubbio tecnico, o di altra natura su un progetto, diventa



COMUNE DI GENOVA

automaticamente un gufo. Magari se alcuni dubbi fossero stati sollevati su tante opere in Italia, magari non sarebbero durate trenta o quarant'anni.

Quindi, forse farsi delle domande all'inizio, non vuol dire essere contrari a quell'opera, vuol dire, anzi, essere a favore di quell'opera, talmente a favore che si vuole che quell'opera arrivi a compimento nei tempi accettabili, con i costi previsti, e che abbia realmente l'utilità per cui è stata prevista quell'opera.

Quindi io credo che essere qua a farsi delle domande, a fare delle domande alle Autorità competenti, credo che sia una presa d'atto reale rispetto all'essere favorevoli a quest'opera.

Ora, in molti interventi si è un po' ribadito il concetto di quanto quest'opera possa essere utile per Genova; questo okay, va bene, però credo che si debba fare anche un passo avanti, cioè entrare un po' nel merito, perché è evidente che anche i recenti avvenimenti devono, secondo me, farci porre delle domande proprio per evitare che quest'opera rimanga una delle tante opere definite un po' all'italiana, per cui dopo trent'anni i costi triplicano e i lavori non finiscono mai.

Io poi ho sentito dire: "Se dicono che è possibile fare l'opera, sarà così", credo che anche del Mose parlassero come un'opera possibile, credo anche del Terzo Valico che dovesse essere finito qualche anno fa, credo anche del Nodo ferroviario che, come sapete tutti, è finito nel 2016, infatti vi invito a uscire e a prenderlo per andare verso Ponente perché è prontissimo. Quindi, anche l'iter autorizzativo non è poi sempre sinonimo di non altri tipi di imprevisti, quindi secondo me è importante porsi delle domande.

In riferimento al fatto che chi ha progettato la Diga, sia anche chi ha progettato il Mose, è un biglietto da visita inquietante, ma non è detto che sia una cosa in negativo, o positivo; però chi ha progettato la Diga, ha progettato anche il Mose. E questo lo dico perché sapete che il Mose non è esattamente terminato, non è stato esattamente un capolavoro che ha portato l'Italia nel Mondo come un Paese che realizza le opere in modo perfetto, in poco tempo e con pochissimi costi.

Ci sono dei punti, e su questo vorrei fare delle domande, in particolare e al Commissario Bucci e anche al Presidente Signorini, il primo tema è quello dei costi di quest'opera, perché inizialmente si parlava di 800 milioni di euro, siamo a 1 miliardo di euro, leggo stime già da uno e tre, e sappiamo che alcuni tecnici hanno sollevato il tema che quest'opera potrebbe arrivare a costare anche il doppio, anche 1 e 7 o 2 miliardi.

Quindi, io su questo le chiederei, Presidente, un'espressione chiara, cioè siamo sicuri che quelli sono i costi di quest'opera? Perché credo che sia un aspetto importante, anche a fronte della gara deserta, credo che sia un tema che sicuramente vada analizzato con grande chiarezza.

Come quello dei tempi, credere che quest'opera possa essere terminata nel 2026, mi permetto di dire che sarebbe bellissimo, credo che non succederà; credo che ultimamente sia stata fatta una Diga in Senegal di un chilometro, e per farla ci siano voluti quattro anni. Quindi pensare di fare una Diga di quattro e quattro in quel tempo, mi sembra molto, molto ambizioso; sarebbe bello. Ma anche sui



COMUNE DI GENOVA

tempi forse un aspetto di chiarificazione da parte vostra in quest'Aula sarebbe interessante, sarebbe anche giusto farlo.

Come degli aspetti tecnici che sono stati rilevati in quest'ultimo periodo, che hanno sollevato dei dubbi, ad esempio la profondità dell'opera; parliamo di un'opera che verrà realizzata a meno 50 metri profondità, un caso assolutamente straordinario. Evidentemente qualcuno solleva il dubbio che a quella profondità l'opera possa essere realmente sicura poiché poggerebbe su 10 – 15 metri di strato limo argilloso, quindi estremamente molle e difficilmente potrà essere la base di questo progetto. Qualcuno dice addirittura che anche se fosse finita la Diga, alla più amareggiata la Diga subirebbe un collasso. Questo credo che sia un qualcosa di molto interessante e utile da approfondire.

Quindi, le chiedo perché si è scelta quella profondità, cioè dicte a meno 30 ce ne sono moltissime, dal punto di vista tecnico sono verificabili, a meno 50 questo non è possibile. Quindi la domanda è perché si va a fare una Diga a quella profondità? E come si pensa di risolvere, dal punto di vista tecnico, l'aspetto dei 10 – 15 metri di strato limo argilloso, che saranno la base di questo progetto.

Questa è l'altra domanda.

Chi solleva temi tecnici, solleva anche il fatto che l'unico beneficio che porterà questo tipo di Diga, sarà il fatto di avere un solo approdo per grandi navi a Calata Bettolo; quindi anche questo è qualcosa che le chiedo cortesemente di spiegare meglio, perché evidentemente se fosse così, sarebbe un po' strano che per un'opera, talmente grande e talmente faraonica, poi la novità fosse soltanto un approdo a Calata Bettolo.

Poi c'è un tema che è come mai questo progetto non si pone di risolvere contemporaneamente anche altri progetti, che sono legate all'ala portuale, faccio un esempio: le riparazioni navali. Forse con una Diga da un miliardo di euro si poteva valutare di risolvere anche il problema delle riparazioni navali, che attualmente sono sotto il Galliera, che non mi sembra esattamente il posto di un'industria di quel tipo.

Quindi forse in un progetto così ampio e così ambizioso si poteva valutare di portare all'interno di quello spazio anche questo tipo di industria. Così come quella dei depositi costieri, cioè è stata verificata la possibilità di poterli portare all'interno della nuova Diga? Perché questa poteva essere, secondo diversi esperti di fama mondiale, una possibilità.

Così come non viene risolto il problema dei diportisti, perché dall'accesso a Levante i traghetti, i diportisti continueranno ad avere accesso dallo stesso canale; quindi anche quello è un qualcosa che credo al meriti approfondimento.

Queste sono alcune delle domande che vorrei fare, e ribadisco che il tema dell'approfondimento di un'opera così importanti, credo che sia qualcosa di significativo e che vada fatto all'interno delle Aule istituzionali e non a continui colpi di dichiarazioni sui giornali.

Quindi, vi chiedo cortesemente di poter dare una risposta a queste domande.

Grazie.



COMUNE DI GENOVA

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei, Consigliere.

Passo la parola al Consigliere Pandolfo, Partito Democratico; grazie.

PANDOLFO – Consigliere PD

Grazie, Presidente.

Penso che in quest’Aula tutti condividiamo la necessità che la Città cresca, si sviluppi, guardi al suo futuro; chiariamoci, avrebbe diritto di starci anche chi pensasse il contrario, l’importante è che a scegliere siano i genovesi.

Ringrazio le Organizzazioni sindacali anzitutto, sia le categorie del trasporto, degli edili, che ci hanno testimoniato come anche loro approcciano al tema della Diga, condividendo questa visione, quella di una Città che cresce, si sviluppa e guarda al futuro.

Ringrazio poi il Presidente Signorini per averci dato il quadro e l’obiettivo di fondo; credo sia importante riportare al tema dell’accessibilità marittima della Città, perché è una Città che soffre non solo della questione dell’accessibilità marittima, ma dell’accessibilità in generale, del tema dei collegamenti in generale. Credo che sia utile riportare al nostro compito, come Amministratori Pubblici, quello che è l’obiettivo di fondo, quindi garantire che le opere che si innestano verso questo obiettivo, garantiscano l’interesse pubblico. Credo che questo sia l’aspetto fondamentale, sul quale dobbiamo concentrarci oggi, facendo in modo che i tecnici rispettino i criteri di trasparenza, ovviamente quelli di natura poi – scusate il gioco di parole – tecnica ed economica, che sappiamo hanno interessato in particolare l’evoluzione che ha avuto la gara in queste settimane.

Dunque credo che l’obiettivo nostro debba essere quello che il progetto collimi con l’interesse pubblico; questo è quello a cui penso che noi siamo chiamati a dare risposta.

E mi spiace, davanti a queste premesse, che abbiamo potuto ascoltare anche in quest’Aula, si tenda a risolvere in modo animalesco, dando dei gufi a chi legittimamente chiede delucidazioni rispetto a un percorso, che deve essere il migliore per accompagnare il destino della Città, e sappiamo essere un percorso tortuoso, perché non si può applicare, così come tante volte è stato invocato semplicemente a parole, il cosiddetto Modello Genova. Da un lato dico per fortuna, perché noi sappiamo che le condizioni che hanno accompagnato quel percorso straordinario hanno visto una tragedia nella nostra Città, e noi non vogliamo delle tragedie, vogliamo poter agire in modo sistematico e preventivo, non nell’emergenza ma potendo programmare le azioni che servono alla nostra Città, proprio per garantire quelle esigenze che ha; e l’accessibilità è una di queste. Quindi, non solo dal punto di vista infrastrutturale terrestre, ma anche da quello marittimo.

Il Presidente Signorini da questo punto di vista ha dato una sottolineatura importante rispetto al tema delle tempistiche, affinché non si ricada proprio in quei mantra; io li chiamo così, ma ce n’è un elenco sterminato in Italia, ma ne abbiamo parecchi in Liguria e a Genova, che riguardano la Gronda, è stata citata,



COMUNE DI GENOVA

ma potremmo citarne tantissimi, gli Erzelli, tante trasformazioni della nostra Città, che poi sembra manchi solo una firma e non vanno mai avanti. Beh, guardate, ci vuole anche del coraggio a dire, o come ho letto in queste ore da parte di alcuni Gruppi, che sono rappresentati anche qui, “Perché il Ministro non mette la firma?”, in questo caso il Ministro pro tempore Giovannini, fino al prossimo Governo, poi vedremo se all’altro, al prossimo Ministro gli funzionerà la penna. Non credo che sia solo un problema di inchiostro per apporre una firma, credo invece che la collaborazione, che ha testimoniato ancora poc’anzi il collega che mi ha preceduto, rispetto all’impegno locale, nazionale e trasversale, soprattutto, per finanziare queste opere ci sia. Quindi, davanti a questo noi dobbiamo far sì che questi non siano dei mantra, ma siano dei progetti dei quali vediamo poi la luce.

Allora, per fare questo, e mi avvio verso il quesito, su cui io mi concentro è quello dei tempi, quindi l’iter credo che poi sottenda tutti gli approfondimenti e debba sottendere tutti gli approfondimenti di natura economica, tecnica, procedurale, e quindi domando sia al Presidente Signorini, ma anche al Sindaco, Commissario Bucci, come possiamo garantire che i tempi, che sono stati annunciati, possano essere rispettati, ma soprattutto che siano rispettati gli impegni di un’occasione straordinaria di quello che è la punta di diamante dei progetti che la Città e la Regione hanno presentato nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V
Grazia, Consigliere Pandolfo.
Passo la parola alla Consigliera Lodi; prego.

LODI – Consigliera PD

Grazie, Presidente. Ringrazio tutti gli auditi.

Volevo precisare, visto che c’è stato un intervento subito, mi pare, un po’ polemico da parte della maggioranza, che in quest’Aula credo che per il bene della Città nessuno abbia fatto, o strumentalizzato dichiarazioni, almeno per quanto riguarda il Partito Democratico soprattutto, contro questa opera, però il primo dato di fatto è che la gara è andata deserta.

Quindi, io partirei un po’ dall’oggettività della cosa, perché poi se no, se ragioniamo sulle questioni parlando di quello che non c’è, non c’è un procedimento che sta filando liscio, c’è evidentemente un problema, che è di varia natura, come è stato detto dalle Organizzazioni sindacali. Ma direi che il tema della Diga di Genova non è un tema solo cittadino, è un tema nazionale, anzi direi quasi mondiale, perché sono opere queste che hanno un significato nella costruzione dei percorsi, ma anche delle testimonianze di opere importanti, che quindi portano Genova a essere al centro di un’osservazione importante, di un valore anche importante. Per cui io oggi sento anche un po’ il peso di questo.

Quindi, non è che oggi siamo qui per né contestare, né un po’ essere tignosi nel porre delle questioni, ma perché siamo molto preoccupati; io sono molto



COMUNE DI GENOVA

preoccupata di come l'evoluzione di questa cosa porti alla realizzazione di quello che può essere meglio per la Città. Penso che questo sia l'obiettivo centrale.

La prima cosa che dico è un po' più di sistema, ma lo hanno detto anche i Sindacati: quest'opera è un'opera così importante, noi abbiamo avuto un'opera importantissima che è stata la ricostruzione del Ponte Morandi in una situazione tragica, in cui sappiamo che le ricadute lavorative e potenziali di quest'opera sono state pochissime sul mondo lavorativo e imprenditoriale di Genova, ma sappiamo anche che quell'opera lì andava effettuata in una situazione di emergenza tale, per cui è vero anche che le aziende non erano pronte, non potevano svolgere molti lavori richiesti. Oggi, di fronte a quest'opera, credo che il coinvolgimento in termini di formazione, di adeguamento, di preparazione e di anche implementazione delle aziende genovesi, liguri, diciamo nazionali ma io spero liguri, su questa cosa credo che debba essere un investimento importante, perché credo che ci siano stati tutti i tempi anche per fare una valutazione di questo tipo.

Da quello che dicono le Organizzazioni sindacali questo è un primo tema. Quindi volevo anche andare un pochino più nello specifico, visto che c'è anche la Regione che ha un valore importante rispetto a questi percorsi di affiancamento e di formazione; oggi abbiamo spesso parlato di retroporto, abbiamo parlato per esempio di riqualificazione della Valpolcevera, e si parlava di un indotto, di una zona franca urbana, si parlava di tutta una serie di investimenti, ma perché questo avesse, a ricaduta, anche un adeguamento della formazione cittadina.

Su questo io ho sentito poco parlare, credo che sia l'occasione anche per parlo come elemento, anche perché mi dispiacerebbe che poi questa opera, così importante, portasse un'induzione di lavoro e di crescita economica di nuovo non a Genova, non alla Liguria, ma a ditte esterne.

Ci sono alcune questioni, io oggi vorrei porre alcune questioni più tecniche, perché non possiamo non sottolineare che ci sono state delle osservazioni da alte professionalità e rappresentanti del mondo tecnico, non politico, e io più che alla Gronda penso al Mose, nel senso che non vorrei che poi passassero tutti questi anni, che sono passati su un'opera così difficile di realizzazione, che oltre a motivi giuridici, ha posto anche in itinere motivi e problemi ambientali di tenuta dell'opera, che hanno costretto le aziende, perché poi quando si realizza un'opera che ha dei problemi, poi i problemi li devono risolvere le aziende, i cui costi aumentano, che devono stare all'interno di una tenuta; e quindi le problematiche, se ci sono, vanno affrontate subito per permettere poi a chi dovrà fare i lavori, di farli bene, ma non doversi stoppare ogni volta e a richiedere anche una rivisitazione degli importi e delle destinazioni, e da qui anche il tema delle risorse. Pongo quattro questioni velocissime, ma spero che poi eventualmente venga riaggiornata, anche perché è la prima volta che scendiamo un po' nell'approfondimento di questa cosa, e dispiace anche farlo di fronte a un'opera che è stata bloccata nella sua realizzazione; il dibattito pubblico, secondo me, ha avuto dei limiti fortissimi, ma non riapro quel capitolo se no perdo i miei minuti.

Il primo tema è il tema della manovra. Allora più professionisti hanno messo in evidenza come la manovra delle grandi navi nel canale esterno è proprio prevista



COMUNE DI GENOVA

da questo progetto, quindi lasciando il canale attuale a disposizione di tutto quello che è il diporto e i traghetti. Però vuol dire che queste grandi navi da crociera dovrebbero fare una manovra del ((nuovo cerchio)) di circa 800 metri.

Allora la prima cosa che volevo porre in questione p chiedere al dottor Signorini se ci conferma rispetto a questa manovra tutte le valutazioni che sono state fatte, perché è fondamentale questo tipo anche di contestazione che è stata fatta in itinere, su cui vorrei avere un'espressione più tecnica rispetto a questo.

Sul tema dello strato di limo argilloso e sul fatto che è stata dimostrata la non fattibilità del consolidamento di questo strato, si è visto che le imprese hanno già dato un elemento di superamento di questo problema, e si parla, appunto, di affondare rocce in questo strato e di renderlo ancora più stabile, quindi con un aumento in percentuale rispetto al volume di circa 10 milioni di metri cubi. Ora questo tipo, per esempio, di aumento, di inserimento di questo tipo di lavoro all'interno di una progettualità, che prevedeva una serie anche di dati economici dell'opera, volevo capire se è così e come è stata affrontata all'interno poi della progettualità, e se c'è una stima aggiornata rispetto a quella proposta successiva delle imprese, che è stata fatta.

Poi invece per quanto riguarda il capitolato, anche qui parlo perché parlo delle imprese, c'è tutto un tema relativo all'utilizzo massimo del 6% dei materiali fini. Allora se si aumenta, e parliamo di cassoni, in Senegal c'è stata una disposizione delle imprese di lavare tutti questi cassoni per rendere la balneazione e il problema anche della compatibilità rispetto all'ambiente, ma in termini di balneazione e pesca, quindi tutta l'attività produttiva, tale per cui è stato inserito un certo tipo di lavorazione. I tecnici dicono che va inserito, e quindi la domanda è, rispetto a questo, se sia stata fatta una valutazione, e soprattutto com'è intervenuto all'interno del capitolato questo aspetto.

L'utilità dell'opera ha posto delle questioni che erano state poste anche durante il dibattito pubblico, perché nella configurazione del Porto sicuramente il tema è che le grandi navi da 24.000 Teus possono arrivare; però potrebbero arrivare solo, a meno da quello che si comprende, quindi oggi chiedo, a Calata Bettolo, mentre nel Piano regolatore portuale si prevedeva un'estensione in linea della banchina verso ovest. Quindi volevo chiedere rispetto poi all'ampliamento, all'attuazione a realizzazione di Piano regolatore, se ci sono, e come intende affrontare questo tempo.

Sui tempi. Allora i tempi, io leggendo, e anche le osservazioni che sono state fatte, anche lo stesso Ministro parlava di tempi previsti fine lavori 2026. Ora, da quello che invece ho letto in contraltare si parla di tempi più lunghi, in situazione ottimale, cioè quindi da parte di esperti addirittura di 15 – 20 anni di realizzazione. Io non sono un'esperta, quindi chiedo, un po' come faceva il mio collega, di ritornare un attivo sui tempi, cioè se a seguito dell'accesso andato a vuoto rispetto alla prima chiamata delle aziende, rispetto alla rivalutazione, a ciò che è avvenuto in discussione con le Organizzazioni sindacali e con le aziende, qual è l'aggiornamento rispetto alla tempistica. Perché anche qui credo che, rispetto anche a tutte le opere connesse all'ampliamento della Diga, che sono la



COMUNE DI GENOVA

riattivazione della linea Campasso e tutto quello che riguarda un Porto sicuramente molto più sostenibile, con maggiore trasporto su ferro, è importante anche affinare e allineare i tempi.

Ci sono stati i Municipi, che sono stati coinvolti molto in questo tipo di operazione, che oggi non vedo, come per esempio il Municipio Centro Ovest, nella passata Amministrazione attraverso la Commissione preposta ha affrontato spesso e si è discusso di queste cose, che qui in Aula poi non hanno mai avuto possibilità di arrivare. Quindi potrebbe essere interessante un aggiornamento, anche alla presenza poi di rappresentanti dei Municipi, che comunque sono i territori che affacciano su questa opera.

Tenendo conto che credo, e vado a concludere, che la partecipazione, se fatta nell'ottica dell'interesse della Città, è sempre positiva, la trasparenza e la condivisione con la Città potrebbero andare a migliorare quel rapporto Porto – Città che oggi scricchiola un po', perché la Città vive sempre il Porto un po' come qualcosa che impone le proprie regole e la Città ne deve soggiacere, sebbene in modo produttivo, sa che da questo si avranno dei benefici.

Quindi, questi sono un po' i quesiti su cui chiedo chiarimenti, poi nella discussione vediamo se ne apriranno degli altri.

Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie, Consigliera Lodi.

Prima di passare la parola alla Consigliera Alfonso, cederei un attimo la parola al Sindaco, perché poi per impegni istituzionali dovrà lasciare l'Aula intorno alle 16:00; quindi ci garantiamo così un suo intervento.

BUCCI – Sindaco

Allora, cerchiamo di dare le risposte che mi hanno chiesto sino adesso.

Prima di tutto: non decidiamo noi qual è la profondità del Mar Ligure, penso che questo sia chiaro. Le notizie di “meno 50” sono false perché la profondità è meno 44, la massima. Comunque lo vedrete sul progetto, è meno 44 e non c'entra nulla con meno 50. Non è una profondità da scherzarci sopra ovviamente, però almeno cerchiamo di essere precisi.

Dopodiché io con l'ingegner Silva ho parlato per tre incontri di almeno due ore ciascuno, conosco benissimo qual è la sua proposta; è un solo esperto, diciamo tra virgolette, perché lui è esperto di una certa cosa, però parla anche di altre cose su cui non è considerato esperto – adesso vi dico qual è il dettaglio – e non mi risulta che ce ne siano altri che hanno proposto alternative.

Sarebbe bello poter fare la Diga molto più vicina alla riva, lui ha ipotizzato 35 metri, ma c'è la Diga di prima, la Diga di adesso; la Diga di adesso non può essere abbattuta perché è un reperto importante, è la Diga del Ferrari, e quindi ce n'è un pezzo che deve conservato. Per cui dovendo conservarne un pezzo, è ovvio che non si può fare il lavoro. Sarebbe un'ottima idea se si potesse fare, purtroppo non ci hanno dato l'autorizzazione.



COMUNE DI GENOVA

Seconda cosa: mettere i depositi costieri sulla Diga vuol dire avere un ponte che porta ferrovia e camion sulla Diga; cosa che si può fare, però pensate un ponte girevole tra le banchine e la Diga, cioè una cosa che si muove ogni 30 nanosecondi. È un'interruzione del flusso incredibile; quindi è molto difficile da fare, non è impossibile ma è molto difficile da fare.

Pensare poi di collegare la Diga con i depositi a terra vuol dire avere più di un chilometro di pipeline, cosa che i volumi del deposito non consente di fare, perché non parliamo di gasolio o di benzina, parliamo di prodotti chimici, cioè di volumi bassi. Quindi questa cosa non la possiamo fare. Una delle prime cose che abbiamo studiato, lo dico sinceramente, quattro anni fa, ma è ovviamente impraticabile.

Quindi, quando si fanno questi suggerimenti, io non voglio dire nulla, però ho spiegato io all'ingegner Silva che queste cose sono inattuabili; comunque ognuno di voi può dire quello che vuole, anch'io. Quindi, questo è, volevo dire al Consiglio Comunale quali sono i motivi per cui quell'ipotesi è difficilmente realizzabile.

Dopodiché uno dice: "Spero che ci mettiate tanto tempo", adesso con la massima gentilezza possibile ricordo ai signori, che chiedono queste domande, che sono intervenuti poco fa, che circa 4 o 3 anni fa, non mi ricordo, quando dicevamo che avremmo fatto il ponte in 14 mesi, dicevano che era assolutamente impossibile, e quando dovevamo buttare giù i resti del ponte con l'esplosivo, hanno fortemente lavorato affinché questo fosse impossibile o difficile da fare. Mi ricordo le discussioni, mi ricordo tante discussioni.

Per cui, ecco, signori, le cose si possono fare se si vogliono fare, il messaggio è molto chiaro: le cose si possono fare, se si vogliono fare. Per cui chi le vuole fare, alzi la mano; io penso che i genovesi vogliano farlo. Ho detto, con una battuta, ma poi è anche vera, che chi è contrario alla Diga non dovrebbe essere genovese, proprio per dare il messaggio che la Diga dà il futuro alla nostra Città, dà l'espansione della Città verso il mare, come poi avremo bisogno di espansione verso i monti, questo sarà il secondo step nel fare il dry port. Ma ne parliamo un'altra voi.

Quindi, l'espansione della Città verso il mare, vuol dire avere più aree per la Città, più aree per dare ricaduta economica e occupazionale, più ricchezza alla nostra Città; e non sarà nei prossimi tre anni, ma sarà nei prossimi trent'anni. Stiamo lavorando principalmente per le prossime generazioni, quindi abbiamo anche una responsabilità non solo per noi, per la Città di adesso, manca per la Città dei nostri figli. Questo è fondamentale.

Dopodiché l'argomento costi. Ma ora, detto proprio sinceramente, i costi sono sotto controllo, ma se io dovessi rispondere personalmente al fatto che 200 o 300 milioni in più, ma anche mezzo miliardi in più, sono quel freno, quello che mi impedisce di costruire il futuro della mia Città e della Città dove vivranno i miei figli, ma pensate che mi arrenda? Pensateci un attimo. Abbiamo in gioco una cosa talmente grossa, e ci preoccupiamo se uno ha 100 milioni, 200 milioni, a parte il fatto che il costo dell'acciaio sta scendendo, quindi probabilmente, non lo so come andrà a finire, c'è anche la possibilità che i costi rimangono esattamente come



COMUNE DI GENOVA

sono perché sono stati indicizzati, e lo sapete, l'acciaio sta ritornando esattamente com'era prima. Quindi c'è molto da discutere su 'ste cose, ma non è questa la discussione principale.

La questione principale è: dobbiamo andare avanti, dobbiamo farlo col massimo delle nostre capacità, e soprattutto dobbiamo cercare di non interrompere il processo amministrativo, i processi che ci consentono di far partire i lavori.

La buona notizia, è una notizia pubblica e lo possiamo dire, che abbiamo due offerte, due offerte di player mondiali, non stiamo parlando con l'azienda da 50 persone, con tutto rispetto ovviamente, 50 persone sono importanti, ma stiamo parlando di player mondiali qua; ecco, ricordiamocelo questo. Su questo penso che nessuno possa dire... se escludiamo i cinesi, abbiamo i più grossi competitor.

Quindi, è molto difficile per me pensare che si possa non andare avanti allineati su queste cose; se non si è allineati, secondo me, è un problema grosso; se ci cercano spiegazioni, diamole tanti, ci sono tantissime sedi per dare spiegazioni, quelle più tecniche andrebbero affrontate dai tecnici, perché affrontare un discorso tecnico da chi non è tecnico è complesso, si possono prendere grandi cantonate. Quindi cerchiamo di fare i discorsi in un certo tipo, amministrativi, eccetera, nelle sedi opportune, e i discorsi tecnici anche nelle altre sedi opportune; se no, ve lo dico, insomma, uno pensa di portare 10 tonnellate su una pipeline di un chilometro, o mette un catetere, oppure non ce la fa; signori, parliamoci chiaro. Sono cose pazzesche, io quando le vedo, mi vengono i brividi, però dobbiamo essere sinceri e dire le cose come stanno.

Per i tecnici, facciamo lavorare i tecnici, per l'amministrativa e la parte politica si può lavorare...

Questo è quello che...

Grazie.

(la registrazione non è continua)

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei, Sindaco.

Continuiamo con gli interventi, la Consigliere Alfonso del Partito Democratico; grazie.

ALFONSO – Consigliera PD

Buongiorno. Anch'io mi alzo per rispetto al Comune, al Sindaco e a quel gonfalone che abbiamo dietro. Buongiorno, Presidente Signorini.

Ci sono un po' di domande che volevo fare. Ho sentito parlare ancora una volta dei gufi; i gusti sono dei simpatici animali, ma nessuno di noi gli somiglia. Come ha detto il collega Pandolfo, a tutti sta a cuore la Diga, ma soprattutto a tutti sta a cuore la Città.

La Sala del Capitano, come ha ricordato il Presidente, è forse il posto più bello di Genova perché raccoglie la sua storia e il suo desiderio di andare sempre avanti, ma non si va avanti in maniera fideistica. Io è solo un mese che siedo in Sala Rossa, ma ho fatto 40 anni da cronista e da giornalista, e so, quindi, che la cosa



COMUNE DI GENOVA

fondamentale è non avere mai un'unica fonte e continuare a fare domande. E porto la mia esperienza professionale anche qui.

Quindi, al di là del fatto che tutti abbiamo a cuore non solo la Genova punto di riferimento europeo, io mi ricordo non soltanto la Genova – Rotterdam, mi ricordo le reti TEN, quando si parlava addirittura della Lisbona – Kiev, quindi parlavamo di lunghissimi collegamenti internazionali, e c'era sempre a Genova al centro in qualche maniera.

Ecco, quello che mi chiedo però adesso, stabilito che la Diga è uno degli strumenti più importanti, più interessanti del PNRR, ed è uno strumento fondamentale per Genova, però, attenzione, e come diceva già il collega Pandolfo, il Modello Genova è nato per rispondere a una tragedia, noi invece dobbiamo rispondere a qualche cosa di molto più positivo, che è lo sviluppo e che è il futuro; e quindi starei attenta a riferirsi sempre a quello, perché ne avremmo fatto volentieri a meno, Sindaco, del Modello Genova se non avessimo avuto quei 43 morti e i tremendi danni che ha avuto la Città. Avremmo preferito costruire in un'altra maniera, seguendo le leggi ordinarie.

Però quello che io voglio chiedere sono delle questioni, ahimè, sì, va bene, possono essere tecniche, possono non essere tecniche; io non voglio entrare nelle questioni che sono state dette, non sono un tecnico, sono appunto una persona che fa domande e si fa domande, però ho letto due o tre cose in questo periodo: la clausola del rischio geologico, estremamente importante perché chiaramente può cambiare un po' i termini della questione. Faccio una domanda: c'è un'altra clausola per quello che riguarda la tempistica e dovrebbe essere considerata, ed è quella del mare; il mare non legge i contratti. Mettiamo che di fronte a periodi prolungati di meteo avverso, i tempi per lavorare si allunghino in maniera sensibile. Allora questo, cosa succede, viene considerato negli extra costi? Perché so che anche questo è un elemento di cui si è discusso.

Altra vicenda, per quello che riguarda la Diga in realizzazione a Vado sono stati fatti dei sondaggi, sono stati fatti dei carotaggi, che hanno potuto permettere la conferma di un fondale di roccia, che permetteva, quindi, poi l'utilizzo dei cassoni, così come previsto dal progetto. Ma se invece i carotaggi e i sondaggi nel fondale a 44 metri, come dice il Sindaco, e non a 50, comunque quello che è, davanti a Genova ci dicessero che quel fondale non va bene, cambia qualcosa sotto il profilo costruttivo? E questo, al di là degli extra costi, non va a inserirsi sui tempi?

Ecco, quindi, sono delle domande di questo genere.

Altre due però, è vero, mi ha preceduto il Sindaco sulla questione dei costi che scendono, perché la World Bank ha fatto recentemente dei calcoli, per cui i materiali ferrosi, e quindi il ferro e l'acciaio, scenderanno del 12 – 14 per cento nel 2022, e anche in maniera più sensibile nel 2023; ho i dati, per cui posso anche darli poi ai colleghi. Questa, quindi, potrebbe essere una buona notizia, e ci fa piacere.

Però c'è una cosa che invece mi incuriosisce: due giorni fa su Shipmag, che chi si occupa di shipping probabilmente legge perché è un'ottima newsletter di questi



COMUNE DI GENOVA

temi, è uscito un pezzo molto interessante, in cui si riportavano le dichiarazioni dell'Amministratore delegato di Fincantieri, Folgiero. Folgiero ha detto: "Non abbiamo energie per competere su tutto, dobbiamo concentrarci sul nostro core business, annunciando una revisione strategica di progetti infrastrutturali e altri business no core", quindi praticamente portando l'interesse del gruppo più specificatamente sulle grandi navi da crociera e sul militare. Però Fincantieri fa parte di una delle due cordate. E allora?
Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei, Consigliera.

Passo la parola alla Consigliera Russo, Partito Democratico.

RUSSO – Consigliera PD

Grazie, Presidente. Ringrazio gli auditi per il loro apporto di conoscenza a questa Commissione su un'opera di questa importanza, com'è la Diga.

Allora, quello su cui riflettevo è questo, e forse questo è un argomento di cui il signor Sindaco pensa che questa Commissione sia deputata, perché appare sempre che discutere equivalga ad essere contrari, mentre discutere spesso è un modo proprio per arrivare a quell'unità di intenti, che ci chiedono i Sindacati, che ci chiedono le imprese, che ci chiede anche lei, signor Sindaco, su un'opera di questa portata. Ma è evidente che la discussione serve proprio per portare un apporto, che non sia semplicemente fideistico, ma che sia un apporto e un consenso maturato.

Allora a me pare che quello di cui stiamo discutendo a monte prevede una scelta, che è quella di un modello espansivo, senza confini, del Porto di Genova; il che potrebbe anche essere un'idea convincente, sicuramente in termini di apporto di lavoro, di qualità di lavoro, come c'è stato detto. Ma presuppone che a una scelta di questo tipo si accompagni, secondo il mio parere, anche una valutazione di quanto questa scelta vada a impattare sul tessuto urbano e sui cittadini; non è una questione di contrapposizione Porto – Città, perché spesso anche questa è una speculazione per trovare contrapposizioni, quando non si tratta di contrapporre, ma di integrare e di fare in modo che le scelte del Porto siano accolte e riassorbite dalla Città in modo che, come diceva qualcuno prima, "Siamo lavoratori portuali, ma siamo anche cittadini", entrambe i due aspetti trovino una composizione. Perché altrimenti contrapporre le due scelte diventa di nuovo essere fideisticamente schierati da una parte o dall'altra.

Allora, mi dico, se raddoppiamo i container, insomma il traffico, quanto è pronta la Città ad accogliere questo raddoppio in termini di: come escono le merci dal Porto? Perché ho capito che arrivano grazie al fatto che facciamo la Diga e le grandi navi riescono ad approdare, e più o meno su questo tutti abbiamo capito come funzionerà, se ne parla da molto tempo; è quello che c'è dietro che mi preoccupa. Escono su gomma? Escono su ferrovia? La ferrovia quando sarà realizzata? Quali sono i tempi in cui pensiamo che queste merci potranno uscire



COMUNE DI GENOVA

senza tragicamente attraversare i tessuti urbani, che già ora sono fortemente asserviti a questo trasporto?

Potrei citare Sampierdarena e farne una questione di quartiere, ma non lo faccio; faccio una questione proprio di assorbimento, di riorganizzazione del tessuto urbano rispetto a questo lavoro.

Io sono contenta se lei mi dice oggi che nel 2026 quest'opera sarà realizzata, faccio il tifo perché venga realizzata bene, in modo sicuro e in modo rispettoso della qualità del lavoro; non mi trova contraria. Però è come se le chiedessi di guardare da tutte e due le parti, ed essendo lei il Sindaco della Città le chiedo di guardare con un po' più di attenzione la parte cittadina, e le chiedo di immaginare come potrà svilupparsi l'area urbana a fronte di questa scelta di espansione del Porto.

Ecco, mi pare che questo aspetto manchi del tutto; potrei andare nel dettaglio sulle annotazioni che le sono state fatte durante il dibattito pubblico, sulle linee ferroviarie che dovrebbero, appunto, portare fuori le merci; io potrei fare una lunga lista di cose che sono sicura che lei sa già, ma qui non ho sentito una risposta, se non un consenso a priori sull'utilità dell'opera, che nessuno contesta.

Ecco, da questo punto di vista vorrei avere le stesse certezze, che oggi mi sono state date sulla realizzazione dell'opera, su quello che deve accompagnare, nel tessuto urbano, il completamento di quest'opera, il mercato che ne verrà, le merci che arriveranno e che dovranno attraversare la nostra Città, cercando di fare in modo che i cittadini non siano asserviti, ma possano vivere questo sviluppo della Città in maniera assolutamente compatibile.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie, Consigliera Russo.

Passo la parola al Consigliere Dello Strologo, Genova Civica.

DELLO STROLOGO – Consigliere Genova Civica

Grazie.

Anche io sono obbligato a iniziare il mio intervento richiamandomi all'intervento del Consigliere Falteri, e successivamente anche alcune parole dette dal Sindaco. Lo faccio perché ho avuto la sgradevole sensazione di tornare in campagna elettorale, e devo dire che alcuni momenti della, peraltro bellissima, esperienza vissuta non sono stati piacevoli, soprattutto quelli relativi al fatto di trovarsi ogni tanto accusati di non volere il bene della propria Città, o di non volere davvero perseguire un interesse pubblico semplicemente perché la si pensava diversamente da quella che era l'opinione corrente, o prevalente, soprattutto nei mezzi di informazione, che certamente non hanno trattato allo stesso modo tutti, in questi mesi.

Questo soprattutto anche quando parlavamo di Diga, e io più volte ho avuto modo di chiedere pubblicamente, anche in consessi importanti, come Confindustria, in dibattiti pubblici, perché non fosse stato dato adeguato riscontro alle parole di un tecnico, certamente importante, non l'unico al mondo, non lo metto in dubbio,



COMUNE DI GENOVA

però che aveva espresso determinate perplessità; e non ho mai avuto il piacere, ma non solo io, i cittadini, anche quelli che ne capiscono, di sapere quali sono i motivi per cui non andavano bene le critiche dell'ingegner Silva. Lo avremmo voluto sapere tutti perché ci saremmo tranquillizzati, ci saremmo rassicurati.

Il Sindaco ha fatto – sicuramente lo sa – una citazione classica citando l'ostracismo ai tempi di Atene, se qualcuno si permetteva di dire cose diverse da quella che era l'opinione principale, veniva gentilmente accomodato fuori dai confini dello Stato; credo che però si trattasse di persone che attentavano alla salute pubblica, o alla stabilità dell'ordinamento. Noi siamo Consiglieri Comunale, abbiamo dimostrato con la passione, con l'impegno in campagna elettorale di voler bene alla nostra Città, e credo che questo ci dovrebbe essere riconosciuto.

Quindi, anche le battute, forse, a volte potrebbero essere evitate, perché feriscono, perché noi siamo qui perché come tutti voi vogliamo il bene di Genova, del suo futuro e dei suoi cittadini. Ed è proprio per questo che abbiamo chiesto, ovviamente ci siamo uniti alle richieste del Partito Democratico, questo incontro, questo momento di approfondimento, e ne chiederemo ancora se al termine della Seduta, che oggi si concluderà giustamente a un certo punto, dovessero essere rimasti non soddisfatti alcuni nostri quesiti.

Quindi, ribadisco, a me interesserebbe capire perché si fa così tanta fatica a spiegare ai cittadini perché le critiche dell'ingegner Silva, non parlo delle proposte alternative, in questo momento mi interessano meno, ma perché le critiche, quelle più importanti, quelle più comprensibili, tecniche, dell'ingegner Silva non vanno bene. Non ho trovato da nessuna parte questo tipo di risposta, ad esempio il fatto del perché non ci sarebbe, secondo voi, il rischio che le tecniche di consolidamento di una fase così difficile, così complessa, sia per la sua composizione fisica, sia per la profondità, sia per la lunghezza dell'intero manufatto, dovrebbero essere garantite.

Non abbiamo capito perché, ad esempio, il Sindaco ha detto: “Non si può demolire la vecchia Diga perché una Diga del De Ferrari”, benissimo, immagino che ci sarà una prescrizione della Sovrintendenza; ci piacerebbe poterla vedere. Quindi in questo caso a maggior ragione apprezzeremmo il problema e vedremmo di capire anche se con la Sovrintendenza eventualmente si può parlare.

Anche perché il tema non è, ripeto, cercare a tutti i costi di attuare la proposta dell'ingegner Silva, non ci interessa, io non vorrei che poi alla fine uscissimo di qua con l'idea che la proposta dell'ingegner Silva non va approvata, e allora per questo automaticamente va bene l'altra. Noi dobbiamo essere sicuri che l'altra, che poi è quella che stanno portando avanti le Istituzioni della nostra Città, e quindi ci chiediamo e ci crediamo, vogliamo essere sicuri che sia giusta, che sia sostenibile e che possa reggere, sia dal punto di vista fisico che dal punto di vista giuridico.

Torno al tema giuridico, che io ho affrontato prima nella mia apertura, perché ringrazio il Presidente Signorini che ha fatto un riferimento specifico ad una norma, che ovviamente avevo avuto modo di vedere, cioè l'articolo 32 della



COMUNE DI GENOVA

Direttiva Europea, che consente la possibilità di procedere a una negoziazione privata, se non ci sono modifiche sostanziali delle condizioni iniziali della gara. Qui ovviamente ci sarà ampio materiale per poter discutere, quando si intende una modifica sostanziale o meno; non sta a me adesso intervenire su questo.

Però lei ha fatto riferimento al tema economico, spiegando che le condizioni a carico dei contraenti non cambierebbero; non ha fatto riferimento al rischio geologico e alla questione delle penali. E su questo io volevo essere rassicurato, perché vorrei capire ed essere tranquillo che sotto il profilo del rischio geologico – solo perché l’ho letto dai giornali che ci sarebbe un’assunzione di rischio geologico da parte dell’Ente – volevo sapere se questo cambia rispetto all’impostazione iniziale del bando e del contratto della gara. E così anche il tema penali, perché io auguro ovviamente al Sindaco, al Commissario e al Presidente Signorini che tutto vada bene, che i tempi vengano rispettati, come sono stati rispettati per il Ponte, però vorrei anche sapere, nel caso che non dovessero essere rispettati, su chi ricadono le conseguenze di un allungamento dei tempi; c’è il tema penali, io vorrei capire, perché mi sembrava un ostacolo fondamentale per le imprese che non volevano doversi trovare a pagare penali per allungamenti di tempi, quando probabilmente – qui spero di essere smentito – i tempi previsti da questo progetto sono molto, molto contenuti.

Anche qui, una cosa importante, si arriva a un certo punto della discussione quando viene in qualche modo lasciato cadere un macigno, che dovrebbe impedire di andare oltre, che è quello: questi sono i tempi del PNRR, non possiamo fare altrimenti. Ora, è evidente che nessuno di noi vuole sprecare risorse così importanti, è forse un’occasione unica che non si ripresenterà mai, almeno magari in questa consiliatura, però noi dovremmo essere anche tranquilli, e per questo chiediamo di essere rassicurati, che il rispetto dei tempi capestro, come quelli che ci sembra ci vengano presentati, non porti poi a realizzare delle opere che poi magari presentano dei conti alla fine molto più gravosi di quanto possano essere oggi quelli di non realizzare l’opera.

Cerco di essere più esplicito, così non mi prendo un’altra botta di gufo: la paura che noi abbiamo è certamente quella che ci si possa trovare ad aver fatto dei progetti che, come i miei colleghi Consiglieri hanno già detto, non riguardano solo quel pezzo di Porto, ma riguardano la Città intera, cioè non si vada in qualche modo a infrastrutturare una Città intera, in attesa della Diga, poi la Diga arrivi magari un po’ più tardi, creando altri tipi di problemi a tutta la Città.

Quindi, si tratta di assicurazioni, quelle che noi chiediamo.

In questo senso concludo ancora con due questioni. Ho l’impressione che il tema sostanziale, di cui si stia parlando oggi, sia quello della non collimazione tra le domande e le risposte; noi abbiamo fatto un dialogo molto bello, però sostanzialmente noi abbiamo detto una cosa e poi ne abbiamo sentita un’altra, che va bene, nel senso avete dedicato una buona parte degli interventi a criticare chi non vuole la Diga, ma noi in realtà abbiamo invece fatto delle domande di un altro tipo, abbiamo chiesto sostanzialmente: “Diteci che possiamo fidarci, che questa Diga, questo progetto di Diga verrà realizzato nei tempi previsti, verrà a costare



COMUNE DI GENOVA

quanto previsto, e non ci saranno ostacoli giuridici e tecnici che renderanno l'impresa infattibile, con poi delle conseguenze gravi per la Città". È questo.

Quindi, adesso io chiudo, anche perché vorrei che ci fosse tempo sufficiente, per gli interlocutori che sono stati così gentili a venire a darci queste informazioni, possano rispondere e darle usando il tempo che rimane.

Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei, Consigliere Dello Strologo.

Cedo la parola a Bruzzone della Lista Rosso Verde.

BRUZZONE – Consigliere Europa Verde

Grazie, signora Presidente, Presidente Barbieri.

Io penso che la base, o una delle base del ragionamento, che poi accomuna l'Aula tutta, o almeno così mi auguro, è sicuramente il lavoro a Genova; ma aggiungo un elemento sul lavoro: il lavoro di qualità, perché troppo spesso leggiamo che l'Italia è il Paese delle emergenze, uno di queste emergenze è l'emergenza lavoro, ma non si parla mai della qualità del lavoro.

Allora, io penso che sia un elemento essenziale, per parlare di qualità del lavoro, l'ambiente in cui si svolge questo lavoro. Allora se siamo tutti d'accordo che la Diga è oggettivamente un'opera che serve alla Città, dobbiamo essere sicuri che centriamo l'obiettivo. Ecco la natura delle domande, che penso accomuni un po' tutte le colleghe e i colleghi che fin qui le hanno poste.

Quindi, io non ruberò tantissimo tempo perché, come facevo in una mia precedente esperienza, tutte le volte che incontro il Presidente Signorini, e che ringrazio per la presenza oggi, questi dibattiti mi incuriosiscono, suscitano in me domande, e quindi faccio la mia solita fila di domande.

C'è un elemento, secondo me, che non è emerso nel dibattito fin qui, nel senso che per fare la Diga, non mi ricordo che li citava, i cassoni. Ora, mi è sfuggita intanto la quantità di materiale per riempire questi cassoni, da dove arriverà, dove verrà dislocata, perché dovrò tenerla lì ferma per un po', per poi essere utilizzata. Dove verrà dislocato questo materiale, che immagino, ed ecco perché ne chiedo il numero, non siano proprio due sassolini messi lì?

Quindi questo è un elemento essenziale perché va ad individuare e interesserà un'altra parte della Città, credo.

La seconda domanda riguarda invece un elemento, che poi in queste discussioni non viene mai citato, e poi in corso d'opera ci ricordiamo che Genova ha una particolarità: avere un aeroporto sul mare; lo dimentichiamo sempre, poi "Ah, c'è anche l'aeroporto, è vero, non l'avevamo considerato". Allora che impatto questo intervento, che va proprio ad insistere sul mare, con l'aeroporto? Avete delle risposte precise su questo? Possiamo stare tranquilli? Non lo scopriamo in corso d'opera, come capita più e più volte?

Quindi, insomma, queste sono le due, ma ne avevo una terza, in realtà, perché ciò che rimane della Diga, che sono circa, se non ricordo male, quei 1500 metri, la



COMUNE DI GENOVA

domanda è: è la parte vincolata che, quindi, non si può spostare? Perché così riusciamo ad avere tutti gli elementi per avere un'idea un pochino più precisa di quello che sarà il progetto.

Grazie.

BARBIERI – Presidente Commissione VI

Grazie, Consigliere Bruzzone.

D'ANGELO – Consigliere PD

La necessità di continuare questa Commissione sia anche nei contenuti emersi in questa giornata importante, credo sia importante però fare una Commissione in presenza della Giunta; non c'è l'Assessore al Porto, Maresca, e già questa è un'anomalia, l'assenza del Sindaco, devo essere sincero, penso non sia un elemento di rispetto per il lavoro della Commissione.

Pertanto, chiedo di sospenderla e di riprenderla magari domani mattina alla presenza dell'Assessore Maresca, o del Sindaco Bucci.

BARBIERI – Presidente Commissione VI

Allora rispondo dicendo che il Sindaco Bucci aveva preventivamente informato i Presidenti di un impegno istituzionale, si è assentato dall'Aula avendo già avvertito di questo impegno; quindi non è per mancanza di rispetto.

Per quanto riguarda la possibilità di sospenderla e riprenderla domani, credo che non sia possibile.

Allora, attenzione, per favore, Consiglieri, mi è stato spiegato da Regolamento come procedere, quindi articolo 39, comma 5, è lecito chiedere di sospendere la Commissione; metterei ai voti questa decisione, comunque sia all'esito della votazione c'è l'indicazione di riprendere la Seduta in orari consoni agli orari di ufficio.

Consigliere Lodi, prego.

LODI – Consigliera PD

Grazie, Presidente.

Una cosa tecnica, poi senza tediare troppo gli auditi, però quando si organizzano, lo dico ai Presidenti organizzatori della riunione, bisogna almeno garantire che la presenza, come diceva il Capogruppo, continuativa di almeno un Assessore; non è obbligatorio perché non c'è nessun obbligo, quindi in teoria si potrebbero fissare le Commissioni, ma dato che di solito non si fissano mai se non c'è l'Assessore, così non si fissano, proverei a dare una regola anche politica, cioè fare in modo che la Giunta sia presente, almeno se si sapeva che il Sindaco andava via, arrivasse l'Assessore Maresca. Per dire banalmente, lo dico adesso a inizio di Amministrazione.

Ovviamente per l'importanza della Commissione sarebbe bene rinviarla. Quindi, io ovviamente sono d'accordo sul rinvio, però dal punto vista organizzativo



COMUNE DI GENOVA

sapendo, come lei dice, prima che il Sindaco aveva annunciato la sua assenza, sarebbe stato opportuno organizzare la presenza continuativa almeno della Giunta.

BARBIERI – Presidente Commissione VI

Ringrazio la Consigliere Lodi.

Ne faremo sicuramente conto per le prossime Commissioni, parlo ovviamente per la mia Presidenza, numero VI. L'impegno principale, a cui ho voluto prestare più attenzione possibile, era quella di convocare questa Commissione prima della sospensione, anche per dare un segnale di presenza, che possa poi contraddistinguere tutti i cinque anni; credo che sia comunque condiviso dalla Presidente Viscogliosi questo comportamento.

Ne prendo comunque nota e ringrazia.

Prego, Consigliere Gandolfo.

GANDOLFO – Consigliere Liguria al Centro

Scusatemi, una cosa sola, a parte il fatto che l'Assessore Maresca non è presente in Aula dall'inizio, e mi fa strano che solamente adesso creiamo il problema; c'era il Sindaco che ha parlato e poi, a mezz'ora dalla fine di questa Commissione, perché ci siamo stabiliti che sarebbe finito alle 17:00, è dovuto andare per le motivazioni che ovviamente saprà lui.

Prima di chiedere di sospendere questa Commissione, magari ci sono altre persone che vogliono parlare; io chiedo questo, c'è gente magari che vuol parlare, c'è gente che vuol parlare con le persone presenti oggi qua, che sono venute a essere audite e che giustamente magari vogliono fare delle domande, manca mezz'ora, ora non capisco questa necessità.

Poi se giustamente mi chiederà di riconvocare al più presto possibile anche questa Commissione, tanto io sono presente, come tanti altri, che giustamente si potranno fare anche ulteriori domande su un argomento che interessa tutti ed è uno degli argomenti più importanti che affronteremo in questi anni, non lo metto in dubbio e spero di farne tante di Commissioni su questo argomento; però ora creare tutta questa polemica a mezz'ora dalla fine, io lo trovo strumentale, sono d'accordo.

Grazie.

PANDOLFO – Consigliere PD

Mi spiace dire che l'avevo detto, l'ho detto la prima Seduta del Consiglio Comunale, ho detto che quando noi siamo in Commissione, non ci siamo per fare un convegno; tra l'altro, fu travisato quel termine.

Quindi massima libertà per i colleghi, se vogliono interloquire con le persone prendono un appuntamento col Presidente Signorini, che è una persona di massima disponibilità; prendono un appuntamento con i Rappresentanti sindacali e lo fanno fuori da quest'Aula. Qui dentro si sta per assumere delle decisioni nell'interesse della Città, e lo si fa con il rispetto di ogni parte.

Qui manca un interlocutore, che è quello della Giunta, che ha un ruolo esecutivo in questa Città, con delle responsabilità chiare, definite dallo Statuto e dal



COMUNE DI GENOVA

Regolamento di questo Comune; quindi se non c'è la Giunta, che cosa ci stiamo a fare? Manca un interlocutore del percorso di decisione politica.

Quindi, questo è l'elemento che io ho sottolineato, che è vero, lo ha detto la collega Lodi e lo potete leggere nel Regolamento, non è prescritto dal Regolamento, e questo è un male; io nel precedente ciclo, nella riforma avevo chiesto che questa cosa fosse implementata, perché sta nell'incapacità di trasmettere un percorso corretto e coerente, a proposito di percorsi e iter che devono assumere le opere.

Pensate un po' se qualcuno qui deve agire rispetto alle indicazioni, che magari vorrà dare e sono sicuro che darà la Consigliera Bruzzone, da parte della Giunta, chi lo fa? Magari dà un suggerimento, anzi sono sicuro che vorrà dare un suggerimento per gli obiettivi e l'iter, per accelerare l'iter di quest'opera, sulla quale tutti siamo d'accordo, e chi lo fa? Chi è che qua dentro ha la capacità di assumere e di trasmettere l'indicazione politica, che arriva dal Consiglio Comunale, agli altri enti e alle altre istituzioni, chi ce l'ha, se non l'Assessore al Porto? E più di lui il Sindaco, che era presente qua, e ci ha fatto molto piacere perché è la prima volta in sei anni che il Sindaco della nostra Città era presente in una Commissione; in passato invece succedeva, anche su argomenti che erano fuori il contesto totale dell'Amministrazione Comunale.

Quindi, detto questo, la mia mozione è: senza la Giunta non si va avanti, quindi se avevamo deciso di interrompere alle cinque, possiamo interrompere alle quattro e mezza, senza nessun problema e riprendere i lavori la prossima volta.

BARBIERI – Presidente Commissione VI

Allora per correttezza e formalità accetto la mozione d'ordine sul mettere al voto la sospensione della Commissione.

Per cui chiederei di iniziare una votazione in questo senso.

Appello per verifica voto

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Allora, Consiglieri, comunico che 24 hanno votato in senso contrario alla sospensione della Commissione; quindi procediamo e andiamo avanti. Manca mezz'ora circa, vorrei sospendere un attimo gli interventi dei Consiglieri e cedere la parola al Presidente Signorini, che voleva già cominciare a rispondere su alcuni degli aspetti che sono stati sollevati dai Consiglieri.

Presidente, prego, a lei la parola.

SIGNORINI – Presidente Autorità Portuale

Grazie.

I temi sono stati diversi, purtroppo effettivamente poi gli impegni, che incombono, probabilmente indurranno a riprendere parte delle questioni sollevate. C'è una questione di metodo che penso sia utile richiamare: io sono favorevole a discutere in quest'Aula, come ho fatto nel Consiglio Regionale, perché è corretto



COMUNE DI GENOVA

che i Consiglieri Comunali accolgano le istanze che ritengono opportune, da qualsiasi fonte sia, e chiedano chiarimenti su un po' tutti gli aspetti che sono emersi; sarebbe invece non dico difficile, ma non corretto dal punto di vista istituzionale da parte mia, a valle di un percorso estremamente strutturato nel nostro ordinamento, interloquire con privati cittadini che, al di là della loro qualificazione, della loro esperienza, ma non hanno un titolo per interloquire con l'Istituzione. Io ho nell'ordinamento fissati non solo i principi, ma tutte le regole che devo seguire per programmare, progettare, aggiudicare e realizzare un'opera, come quella di cui stiamo parlando qua. Quest'opera è stata esaminata, è stato oggetto di discussione da parte di più di 150 esperti, a vario titolo facenti parte di Consigli Superiori, Commissione VIA, Conferenze di servizi; tutte persone che per norma devono rappresentare e scrupolosamente esaminare un'opera pubblica, e in base a norme di rango primario, secondario, criteri tecnici, linee guida, dire se l'opera è stata progettata bene, è stata aggiudicata ben e quant'altro.

Per cui vi inviterei ad avere attenzione nell'immettere in questo percorso privati cittadini, che è correttissimo che esprimano la loro opinione, abbiamo avuto anche sedi istituzionali per farlo, i canali per rappresentare perplessità, che sono molteplici, però devono essere istituzionalizzati, perché altrimenti saremmo a un livello di entropia incredibile.

Comunque uno dei canali in cui un privato cittadino, più o meno qualificato che sia, può rappresentare le sue perplessità è anche quest'Aula, infatti siamo qua per rispondere.

Ha capeggiato, nelle domande che sono state fatte, il tema tempi e costi. Allora io dico che i tempi e i costi sono figli di un progetto di fattibilità, di proposte di due cordate, che hanno esaminato il progetto di fattibilità, di decisioni di aggiudicare e finanziare l'opera adottate anche dal Governo; non la prenderei, quindi, come una sorta di scommessa di uno sciamano che non sapendo bene cosa fare butta lì i tempi 2026, o questi costi; direi che sono state indicazioni ragionate, sapete che quando un raggruppamento presenta offerta, è vincolante l'offerta; e le penali, di cui stiamo parlando, sono onerose prestazioni che il raggruppamento deve sostenere se non rispetta.

Questo vuol dire che quello che abbiamo scritto finora sono le tavole della legge di Mosè? No, è ovvio che sappiamo che parliamo di un'opera pubblica molto complessa, è ovvio che sappiamo che possono esserci imprevisti, però vi faccio una domanda retorica: se noi avessimo fatto la stessa domanda, ci fossimo trovati qua a dicembre dello scorso anno con la Diga in aggiudicazione, e qualcuno di voi mi avesse chiesto "Ma i costi di quest'opera sono questi? Non possono cambiare?", uno avrebbe detto "Sì", poi un mese e mezzo dopo scoppia la guerra in Ucraina, l'acciaio schizza del 300 per cento, ferro, materiali, calcestruzzo e quant'altro, è chiaro che ha degli extra costi che deve riconoscere.

Quando si fa il quadro economico di un'opera si basa su assunzioni che sono di nuovo elaborate sulla base di principi e criteri stabiliti da norme, eccetera; e questo deve essere un lavoro serio, dopodiché c'è un impianto che può variare in ragione di imprevisti, che sono oggetto di questa fase di negoziazione. Vengo, per



COMUNE DI GENOVA

esempio, alla clausola del rischio geologico. Il rischio geologico ovviamente può essere più o meno difficile da asseverare ex ante; io mi trovo per un'opera di non particolare complessità, con fondazioni non particolarmente difficili da esplorare, fare sondaggi, campi prova, in poco tempo arriva una stima di quello che può essere il rischio geologico e lo riesco a trattare più facilmente; dovendo andare nel cuore di una montagna, a 4000 metri sopra, come alcuni valichi alpini, e 5 km di profondità, per cui i sondaggi, per quanto tu li possa fare, non ti diranno mai oggi cosa incontrerai, o a 40 metri di profondità sotto il mare, è chiaro che puoi avere un imprevisto geologico superiore. Noi stiamo in questi giorni elaborando, parte privata (futuri concessionari e appaltatori) e parte pubblica una norma che consenta di allocare il rischio geologico in modo equilibrato.

Da questo punto di vista mi sento un po' di sposare, come diceva prima il Sindaco, noi non dobbiamo adesso oscillare tra il saper prevedere tutto e censurare eventuali imprevisti, che giocoforza ti diranno che dovrai eventualmente aggiornare, può essere in più o in meno, come avevo fatto prima l'esempio del calo di alcuni prezzi; ma ad oggi il prezzo che era stato messa a base d'asta, è stato confermato dai due raggruppamenti con un'offerta vincolante. Ora, io non credo che questa gente scherzi da questo punto di vista, se l'hanno fatto vuol dire che la base d'asta aveva una sua affidabilità.

Alcune domande fanno riferimento di nuovo ad alcune cose, penso a quella sulle manovre, a come si accede al Porto in base al progetto. Allora qui di nuovo siamo in un'argomentazione estremamente tecnica, e le indicazioni progettuali qui sono state date dalla Capitaneria di Porto e dai Piloti di Genova, che in fatto di l'accessibilità tecnico nautica qualcosa ne sapranno, vengono chiamati in tutto il mondo per dare riferimenti di affidabilità. E il progetto da questo punto di vista ha rispettato scrupolosamente; voi sapete che il progetto di fattibilità tecnica economica ha prospettato quattro diverse ipotesi, su queste quattro diverse ipotesi la Capitaneria e i Piloti in termini di accessibilità hanno indicato la soluzione, che poi è stata sviluppata dall'appaltatore della progettazione.

Quindi, da questo punto di vista riterrei l'opera abbastanza ben concepita.

Sui benefici avevamo già detto prima, io sarei portato a credere che se un'opera come questa viene considerata dall'Unione Europea come un'opera fondamentale per lo sviluppo non della Città, né della Regione, né dell'Italia, ma del Continente, probabilmente dovremmo credere che non è per favorire un terminalista.

Ora io vi dico una cosa molto puntuale, così cerchiamo di entrare nel merito, dieci anni fa, forse anche cinque anni fa, era possibile mettere una nave al Terminal 7 e in contemporanea al super bacino; quindi avevamo lavoro, occupazione, entrate per il Porto sia in un terminal commerciale, sia in un altro. Oggi non è più possibile, le nuove regole in termini di accessibilità tecnico nautico, di sicurezza, posto che abbiamo avuto varie vicissitudini con i Piloti e quant'altro, per cui oggi una delle due fonti di reddito viene meno, o c'è una nave là o c'è dall'altra parte.

Questo è un esempio molto vivido di come, in realtà, questa Diga è in grado di cambiare sostanzialmente l'accessibilità tecnico nautica nel bacino storico passeggeri e nel canale di Sampierdarena; al momento tutte le navi cargo faranno



COMUNE DI GENOVA

l'evoluzione nel bacino nuovo, che ha un diametro di 750 – 800 metri, antistante il terminal, tutte le navi cargo passeranno da lì; per una prescrizione delle capitaneria le navi passeggeri continueranno a passare nel canale esistente. Quindi, le navi da crociera non faranno l'evoluzione nel nuovo bacino di evoluzione, continueranno a farlo come fanno le manovre oggi.

Dal punto di vista della sicurezza e dell'ampliamento delle soluzioni per l'accessibilità nel Porto di Genova noi andremo a beneficiare sia al bacino storico, perché sarà interessato nel canale il bacino di evoluzione solo dalle navi passeggeri; se voi vi mettete oggi nella nuova darsena alle sette e mezza di sera vedete che il canale è una specie di casello di Genova Ovest, dove arrivano tutti i traghetti passeggeri, le navi da crociera, i traghetti Ro-Ro, le navi container, che vanno al terminal di Sampierdarena.

Quindi è veramente una rivoluzione in termini di accessibilità.

Non rispondo ad alcune domande che richiamano evidenze negative del passato; è chiaro che io penso che sia stato fatto un lavoro serio, io penso di essere una persona seria. Questo non si traduce... però questo che il lavoro, che è stato fatto, sia un lavoro serio.

Sul l'occupazione noi in questo momento abbiamo coinvolto 2.000 unità, complessivamente Prometeo ha stabilito che noi coinvolgeremo circa 22.000 unità dirette; questo è il coinvolgimento del il ciclo dell'edilizia. Dal punto di vista dell'espansione dell'occupazione in Porto, la Diga certamente aumenterà l'operatività del bacino passeggeri, dei terminal commerciali di Sampierdarena, e questo è un dato inequivocabile. Noi contiamo da quella decisione del Comitato di gestione, che è oggi alle cinque, di espandere anche l'area dell'attività industriale. Attualmente, come vi ho detto prima, la Capitaneria ritiene che nel canale esistente debba andare ancora il traffico passeggeri, quindi traghetti e navi da crociera, al di là del Porto, noi però contiamo di poter espandere lato mare, per alcune decine di metri, l'attuale area delle riparazioni navali e dei bacini. Per cui se l'attuale canale oggi non può subire un allargamento delle aree a terra delle riparazioni navali, dei bacini, perché il traffico nel canale è elevatissimo, un domani riteniamo, con la Capitaneria, di poter fare alcuni ampliamenti per espandere, in sicurezza, anche l'area dei bacini delle operazioni navali con un ulteriore aumento delle possibilità.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie, Presidente, per le sue risposte.

Cedo la parola al Consigliere Gandolfo di Liguria al Centro.

GANDOLFO – Consigliere Liguria al Centro

Grazie, Presidente.

Ringrazio intanto nel mio intervento, che cercherò di farlo velocissimo, visto anche che siamo a più minuti dalle 17:00, quindi mi sembra più che corretto che anche il Consigliere Villa, che vedo prenotato, possa anche lui fare il suo intervento.



COMUNE DI GENOVA

Io sinceramente per dare una risposta a prima, sono dell'idea che una persona possa avere almeno la possibilità di fare l'intervento, che gli venga verbalizzato e che possa anche lavorare oggi, con o non presenza della Giunta, che poi, per carità, se c'è preferiamo tutti; sono d'accordo anch'io.

Ci tengo anche velocemente a dire che è vero che forse in questi sei anni il Sindaco non c'è mai stato, che invece negli anni precedenti, nelle Amministrazioni precedenti sì; però è anche vero che nelle Amministrazioni precedenti non si parlava di certo di lavori o di lavori questo tipo.

Ci tengo anche sinceramente a dire, velocemente nel mio intervento, due aspetti, uno un po' più politico e uno un po' più tecnico, nelle domande che mi sono un po' segnato e che ci tenevo per avere anche delle risposte. A livello politico una cosa che posso dire, che ci tengo a fare questo intervento, quando ho sentito parlare per quanto riguarda le imprese edili, e quando ho sentito la categoria, poi specialmente dei lavoratori, perché in questi anni è proprio vero come le imprese edili hanno avuto grosse difficoltà al riguardo, perché tutti i giorni ho sempre sentito che la problematica più grande che hanno le imprese edili è quella che hanno pochi lavoratori, ma sono troppi da pagare; e questo, secondo me, è un aspetto non indifferente, perché la problematica che sorge, e che, quindi, anche questo riduce la qualità del lavoro e la sicurezza poi del lavoro, perché è proprio vero che, in questo caso un dipendente, quindi un operaio che tutti i giorni magari lavora su un ponteggio, ha delle condizioni climatiche, specialmente poi nell'ambito estivo, e quest'estate poi in particolar modo, poi magari sono costretti e tenuti a dover lavorare di più, più ore, fare più straordinari, poi specialmente da quando c'è stato il super bonus che sono dovuti stare dentro delle tempistiche ancora più folli, però poi purtroppo le imprese non hanno quelle disponibilità economiche per avere più dipendenti, per alternare i turni e per quindi garantire anche quella sicurezza sotto questo aspetto.

Quindi, poi magari leggiamo anche di situazioni, purtroppo l'abbiamo visto anche qui a Genova, di tragedie, di persone cadute da dei ponteggi, perché la sicurezza non era stata rispettata. E quindi alle Associazioni di categoria mi viene anche da dire: quando si formerà il nuovo Governo di fare presente anche questo, che la tassazione alle imprese, ad oggi, in questo caso alle imprese edili, non è da poco, perché in un dipendente che magari può percepire sui 1.000 – 1.500 euro, poi costa il doppio, INPS, INAIL, Cassa Edile. Quindi sotto questo aspetto qua non è una cosa da poco, perché io sono convinto che un imprenditore, visto che poi la responsabilità è la sua quando dovesse succedere una tragedia di questo tipo, preferirebbe avere molti più dipendenti, magari anche il poterli dare un salario più importante, o che possa anche permettergli di avere una vita ancora più congrua e che gli permette di arrivare tranquillamente a fine mese, ma soprattutto che gli permetta anche davvero di lavorare in sicurezza sotto questo aspetto.

Quindi questo ci tenevo a dirlo, ho colto questa occasione, e sono convinto anche che questo poi sarà anche un aspetto che sarà da tenere conto per questo tipo di lavoro, che sicuramente, chi lavorerà per questa opera, avrà sicuramente da dover affrontare un certo tipo di lavoro, che non è un lavoro indifferente, visto che



COMUNE DI GENOVA

l'abbiamo sul mare, e che sotto questi aspetti devo dire che forse Genova ha la grande fortuna di avere una scuola edile che forma queste persone, che dà anche lavoro in questo senso, e che se forse – lasciatemi dire anche questo in ambito politico – non hanno trovato, gli imprenditori edili, del personale per poter affrontare i lavori, è anche dovuto, forse, alla scellerata legge che è nata con il reddito di cittadinanza, perché purtroppo quello è anche uno dei temi che spero che il prossimo Governo affronterà e lo affronterà in un certo modo.

Invece per quanto riguarda Diga, velocemente, io le due domande che volevo fare, una che devo dire che ho già avuto più o meno una risposta, perché mi hanno chiesto se durante l'esecuzione dei lavori previsti ci sarebbero stati dei rallentamenti o della riduzione dei lavori del Porto, visto i lavori che verranno svolti; però già mi sembra che la risposta il Presidente Signorini l'abbia già data col fatto che ha spiegato di come usciranno e entreranno anche durante i lavori le navi in questione.

L'altra domanda che, vedendo un po', se ho ben capito come verrà articolato questo tipo di progetto, e ci saranno, quindi, nelle demolizioni anche, se ho ben capito, in alcuni punti, per poi permettere l'accesso in un altro modo, la parte che sorgerà, se ho capito bene, e quindi la parte demolita, se è già stato pensato o invece, e poi lo affronteremo più avanti, come riutilizzarla, perché potrebbe essere del materiale che potrebbe anche essere utilizzato, ad esempio, mi viene in mente, per la protezione della costa che noi a Genova ne abbiamo davvero bisogno, perché abbiamo una costa che va protetta in più parti del nostro litorale.

Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei, Consigliere.

Abbiamo più otto minuti e abbiamo quattro persone, Consigliere, o do tutto il tempo a lei. Prego, va bene, è suo diritto, lo volevo condividere con lei.

VILLA – Consigliere PD

Brevemente, lascio poi la parola ai Sindacati, che mi sembra che vogliano giustamente rispondere.

Ma siamo costretti in quest'Aula, come tutte le volte, a rincorrere gli argomenti che abbiamo letto sui giornali molti giorni, o addirittura molte settimane prima. Anche negli interventi dei Rappresentanti sindacali ho sentito parecchie volte dire "Abbiamo letto sui giornali", anche su questo argomento, e poi giustamente si viene a ragionare.

Allora mi sarebbe piaciuto anche chiedere, se ci fosse stato anche un Amministratore della Regione, nel rispetto delle risposte che i tecnici regionali ci hanno dato, se quella affermazione, credo del Presidente Toti, quella che se mancheranno i soldi, ce li mettiamo noi, almeno credo letta sui giornali in questi giorni scorsi, avesse e quali fossero i modi e i tempi per, eventualmente ce ne fosse stato bisogno, di poter trovare queste risorse. Così non è possibile, perché io



COMUNE DI GENOVA

credo che per l'ennesima volta non sia chiaro qual è il ruolo politico e qual è il ruolo tecnico.

Quindi, io credo che le domande che facciamo noi, dovrebbero sempre essere rivolte in parte alla parte politica, che è quella che dà l'indirizzo, che è quella che dice ai tecnici di fare quella cosa o meno.

Ecco, allora io credo che anche in questo caso alla domanda che avrei voluto fare non mi si può rispondere.

Altrettanto trovo davvero unico e particolare, nel panorama nazionale, dove abbiamo un Assessore al Porto, che è stato chiaramente dal Sindaco Bucci in questi ultimi anni sempre decantato, come per dire che finalmente c'è qualcuno che si occupa del Porto, credo non essere presente nell'unico vero e più grande argomento di questa Città, perché lo abbiamo ribadito tutti, e che non sia stato strano, come si faceva una volta, magari glielo dico a voi, ma lei lo sa, Consigliere e collega Viscogliosi, come si faceva una volta, si prendeva il telefono e si diceva "C'è un Assessore su che magari sta lavorando? Ditegli di venir giù e che rappresenti la Giunta", magari ci sarebbe bastato; ecco. Non si è neanche fatto oggi quella cosa lì, e quindi io spero davvero molto semplicemente che ci sia un'altra occasione per poter fare, almeno per quello che mi riguarda, queste due domande che ho già fatto, ed altre che penso nel mio piccolo sarebbero utili magari a questa Città.

Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a lei, Consigliere Villa.

Badi FENEAL UIL, prego.

BADI – FENEAL CGIL

Guardi, rispondo velocemente a qualcosa che ho sentito.

Rispetto al discorso che faceva Gandolfo, credo, il problema della reperibilità della manodopera è dovuto al fatto che non ci sono persone, nel senso che sono tutte quante occupate; il problema non è il reddito di cittadinanza, possono esserci una serie di problemi, ma sicuramente il discorso che le aziende hanno oneri troppo alti, non era questo che volevo dire; forse avete capito male quello che ho detto, e ci tenevo a precisare. Il problema è che non ci sono operai specializzati, quindi è necessario andarli a reperire, ma vanno comunque inquadrati nella maniera corretta. Per inquadrarli nella maniera corretta bisogna applicare il contratto dell'edilizia; il contratto dell'edilizia è oneroso, ma è oneroso perché è l'edilizia che è onerosa, cioè è il nostro lavoro che è duro, ed è giusto che venga pagato per quello che è. Se tu sei un edile, sei un edile, non sei uno che fa il multiservizio, o fa la colf, o la badante, per andare su un ponteggio bisogna essere un edile, e bisogna che ti applichino il contratto edile.

Il contratto edile prevede determinati tipi di cose, come la cassa edile, sacrosanta, aggiungo meno male che c'è, e quindi va pagata; le aziende che si mettono a fare questo tipo di opere, devono mettere in conto che per fare opere edili bisogna



COMUNE DI GENOVA

applicare il contratto dell'edilizia. Solo questo, non si può fare dumping; e noi soffriamo di questa cosa, perché se andiamo a vedere, e non faccio nomi, ci sono opera enormi, dove abbiamo trovato dentro di tutto. Questo non è accettabile.

Questo è il ragionamento principe, poi si può ragionare sul fatto che si poteva fare di più per formare, eccetera eccetera, però rimane il problema che le aziende devono applicare i contratti; questo è il punto, perché applicando i contratti non soltanto facciamo buona occupazione e occupazione di qualità, ma garantiamo anche l'aspetto della sicurezza. Perché, se andiamo a vedere, quando ci sono stati degli infortuni, spesso e volentieri poi c'erano anche dei contratti capestro; gli ultimi infortuni sono tutte persone a cui comunque... non è che il fatto che non ti applicano il contratto edili non ti fai male, non voglio dire quello perché non voglio essere travisato, ma se ci sono tutte le cose in regola, cambia il discorso.

Questo è il concetto, cioè la manodopera non c'è in questo momento perché sono tutti occupati, grazie appunto al 110, o chiamalo come vuoi, però in questo momento fare quell'opera lì, non sarà facile trovare le persone che la fanno; c'è anche da dire questo, e questa è una cosa che va presa in considerazione. Io non so quante migliaia di persone dovranno lavorarci, perché di questo credo che si parla, di migliaia, dove le troviamo? Perché questa è un'altra domanda che dovremmo poi farci.

Basta, grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

La ringrazio anche per la sua brevità.

Ferretti FILT CIGL, prego.

FERRETTI – FIL CGIL

Io prenderò solo un minuto perché abbiamo assistito alla discussione di oggi, interessante, ci mancherebbe altro. Io tutte le perplessità, tutte le cose che ho sentito, ci mancherebbe altro, meno male che ci sono, perché è giusto che quest'opera venga realizzata in modo sicuro e quant'altro.

Io però rinnovo quello che ho detto prima, che la discussione si faccia in modo limpido, ma questo ve lo chiedo, quasi ve lo dico, perché noi rappresentiamo i lavoratori che lì dentro ci sono, quindi che non ci siano veramente discussioni inquinate da questo schieramento o da quell'altro, perché sennò non funziona bene la cosa.

Così come importa, e mi dispiace che non c'è più il Presidente Signorini, non ci devono essere interessi di bottega che vanno a quel terminalista o a quell'altro terminalista, perché deve avvantaggiare tutti. Questo è un richiamo che faccio.

Vi lascio, però, visto che questa Sala merita rispetto, la sala che citava il Presidente Signorini è la Sala del Capitano, non la Sala dei Capitani, ed è intitolata a Guglielmo Boccanegra, Capitano del Popolo.

Grazie.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V



COMUNE DI GENOVA

Grazie a lei, anche per la brevità.

Passo la parola a Pezzoli FILLEA CGIL.

PEZZOLI – FILLEA CGIL

Scusate, un telegramma, volevo rinunciare perché poi il collega Riccardo Badi ha già risposto al Consigliere.

Era solo una battuta, perché rischio poi di fare confusione. Il tema delle maestranze avremo altre occasioni per parlarne; c'è un problema di penuria di manodopera. Però gli straordinari dei lavoratori edili, i costi, ora con tutto rispetto, siamo andati un po' fuori tema, non c'azzecca nulla reddito di cittadinanza, non di cittadinanza, coi bonus del 110 percento lo straordinario non si può fare, perché turni avvicendati, in quei cantieri non si può lavorare di notte. In un'opera strategica come la Diga, richiamando un accordo ministeriale firmato a fine 2021, sarà giocoforza obbligatorio imporre il quarto turno, quindi le quattro squadre, che con turni avvicendati ne garantiranno velocità di esecuzione, maggiori ricadute occupazionali, più sicurezza e rispetto delle regole, applicando l'applicazione corretta del contratto nazionale. Però laddove si può, nella Diga; nelle facciate il lavoro a turni non è fattibile.

Grazie ancora a tutti e un saluto.

VISCOGLIOSI – Presidente Commissione V

Grazie a voi.

Prendo atto e do atto della richiesta del Consigliere Pandolfo, e la Commissione si chiude alle 17:01; grazie.

ESITO

Diga di Genova.	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
Sono previste audizioni	

Alle 17.01, il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Presidente
(Federico Barbieri)

Il Presidente
(Arianna Viscogliosi)

Il Segretario
(Nadia Piredda)

documento firmato digitalmente