

Quaderni

w w w . a s s e d i l . i t

2025

I Quaderni dell'Assedil - Pubblicazione settimanale dell'ASSEDIL - ANCE GENOVA - ASSOCIAZIONE DEI COSTRUTTORI EDILI DELLA PROVINCIA DI GENOVA aderente all'ANCE ed alla CONFINDUSTRIA - Reg. Trib. Genova n. 44 del 16.11.1992 - Dir. Resp. Massimo Ceresa Gastaldo - Spedizione in a.p. art. 2, comma 20/c, l. 662/96 - Filiale di accettazione GENOVA - Stampa in proprio - Redazione: Via Roma, 10/4 16121 Genova **Redazione:** Carlo Bendin, Massimo Ceresa-Gastaldo, Luigi Masini, Michele Parodi, Luca Giacometti, Paola Rebagliati, Marco Vassale, Monica Verona, **Segreteria di redazione:** Laura Bruni.

SUPPLEMENTO
QUOTIDIANO

rassegna stampa del 27 gennaio 2025

II Secolo XIX

Tunnel portuale primo atto

“I Municipi sono fondamentali Lavoro nel rispetto dei territori”

Volpara, via ai lavori per il recupero dell'area “Pronti alla demolizione della vecchia ciminiera”

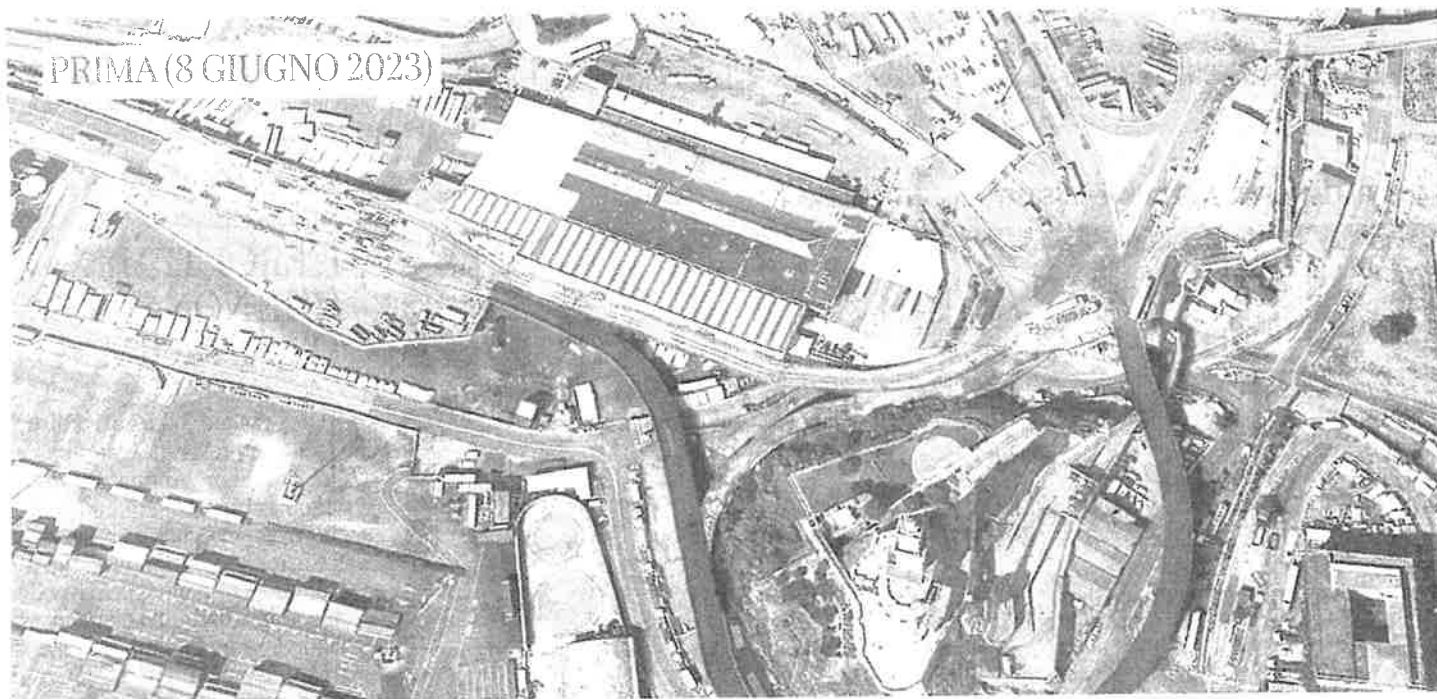
La Repubblica - Il Lavoro

Pnrr e Liguria, ultima chiamata

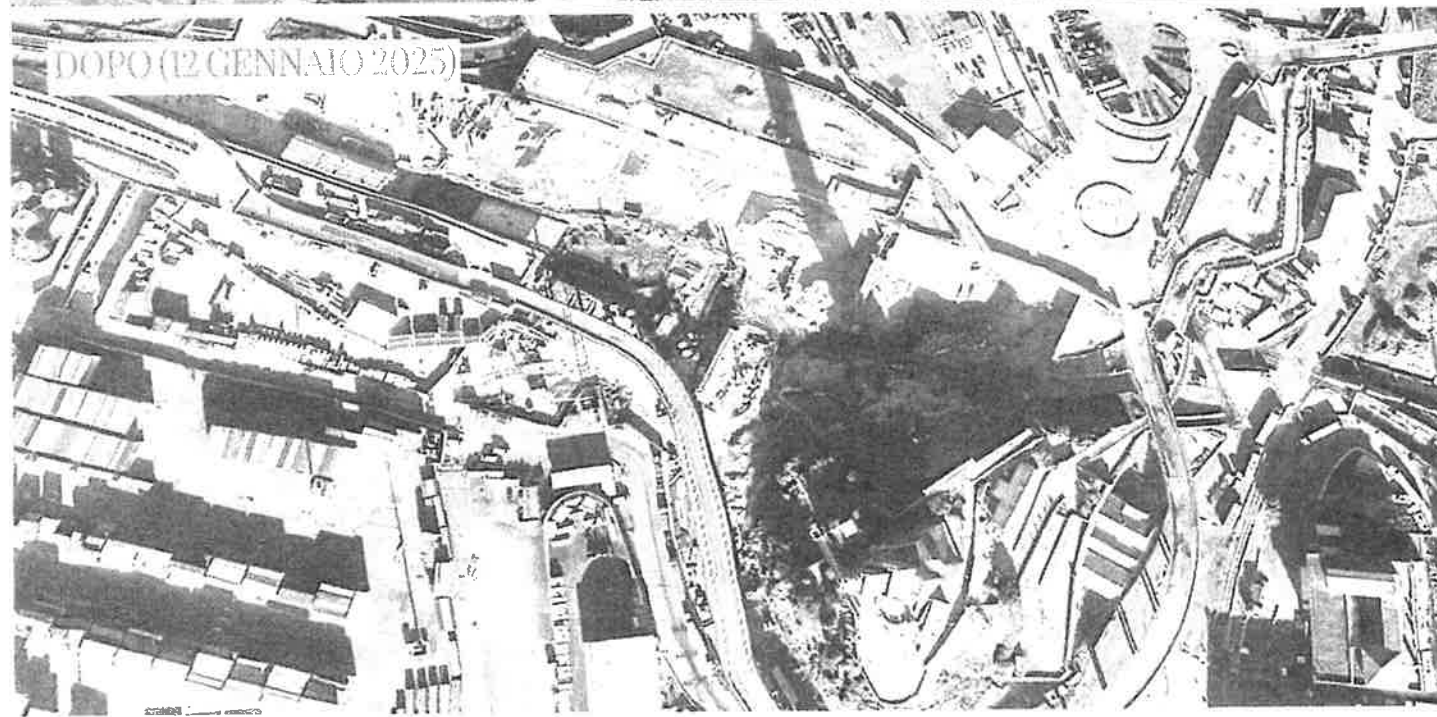
Vincenzi “La sinistra dica quale idea di sviluppo industriale vuole”

VIAGGIO AL CENTRO DELLA TERRA

PRIMA (8 GIUGNO 2023)



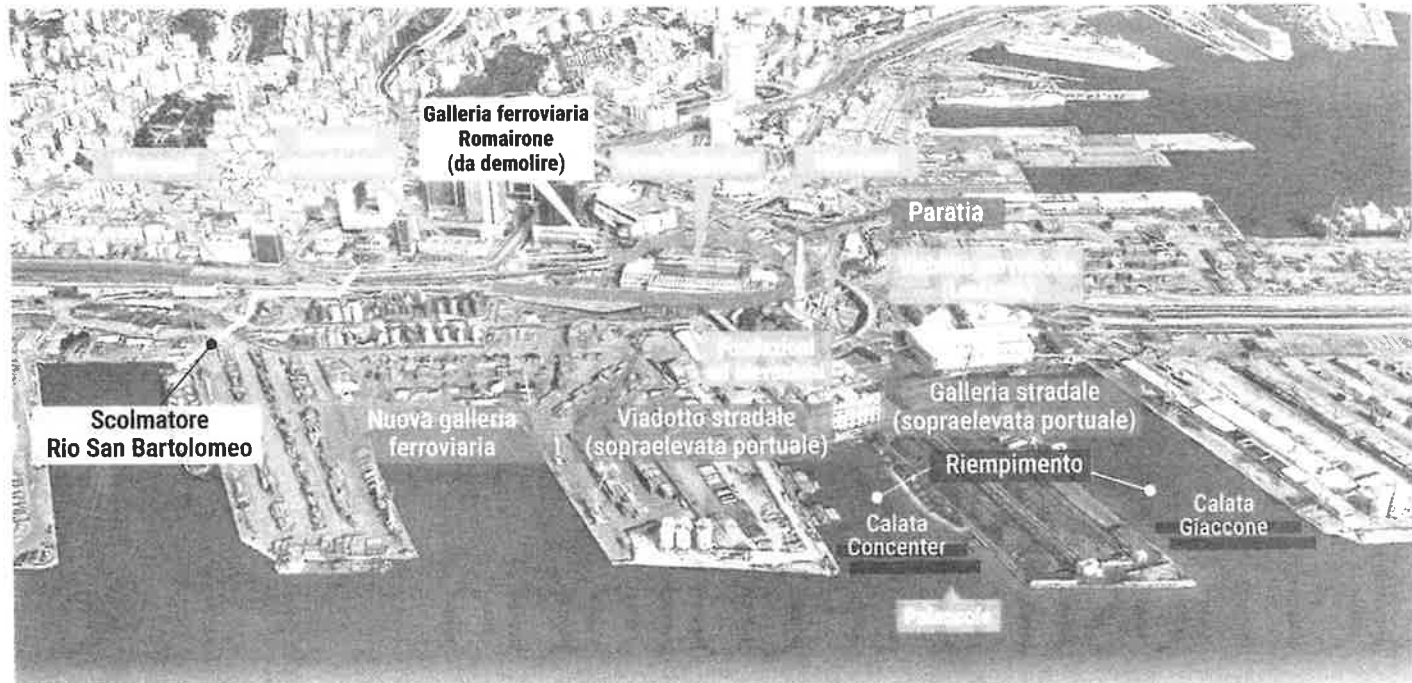
DOPO (12 GENNAIO 2025)



L'area dei lavori

Opere principali, zona San Benigno

interventi in corso



1) La costruzione della nuova galleria ferroviaria con elementi prefabbricati; 2) la gru marittima impegnata a calata Concenter; 3) il "giro Lanterna" parzialmente demolito e la passerella pedonale che conduce al faro; 4) Alberto Selleri, responsabile del progetto per Aspi; 5) operai al lavoro per realizzare fondazioni

1 miliardo
l'investimento

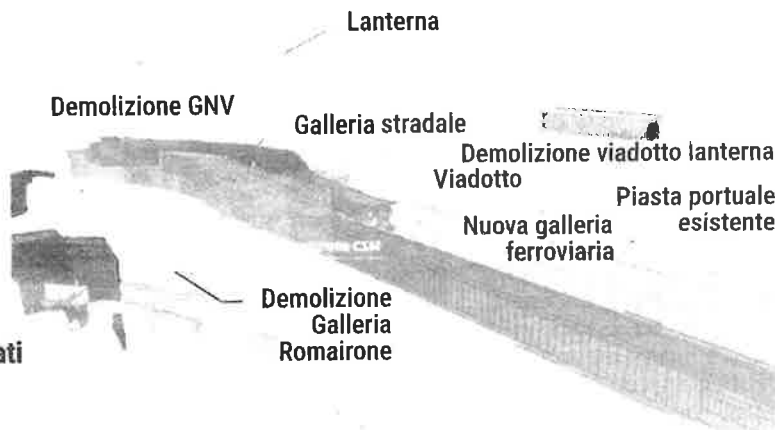
5 anni
la durata stimata dei lavori

3,4 chilometri
la lunghezza del tunnel principale

16 metri
il diametro esterno dello scavo

10 ettari
l'estensione dei nuovi parchi

25.000 metri quadrati
l'area di intervento, dove sorgeva il capannone Csm



Tunnel portuale primo atto

Genova, conclusa la prima fase dei lavori della galleria sottomarina: via allo spostamento di strade e ferrovia. Obiettivo primavera 2026 per mettere in funzione la talpa. Ma resta l'incognita sull'appalto principale

IL REPORTAGE

Roberto Sculli / GENOVA

Dove c'era il grande capannone della Csm, a due passi dalla Lanterna, adesso c'è il vuoto. Le enormi pinze meccaniche azionate per la prima volta nel marzo scorso hanno divorato il calcestrutto un pezzo dopo l'altro e ora tacciono, sostituite dal brusio che sale da porto e Sopraelevata. Altri rumori, ben più vicini e intensi, adesso li sovrastano, mentre una squadra di operai, giù dabbasso, manovra i cilindri della perforatrice che preparerà il terreno in cui saranno annegate le fondazioni di un futu-

ro viadotto. Soltanto uno del più ampio groviglio di opere che, proprio qui, fungerà da snodo della viabilità urbana, dello scalo portuale, della ferrovia e da porta per raggiungere le autostrade, a Genova Ovest e a Sestri Ponente.

Le demolizioni non sono finite, ma, per il tunnel sottomarino che correrà sotto il porto per quasi **tre chilometri e mezzo**, collegando l'area di San Benigno alla Foce, in queste settimane è già arrivato il tempo di costruire. «Abbiamo iniziato la realizzazione della nuova galleria ferroviaria che sostituirà la Romairone - specifica Alberto Selleri, project manager per **Autostrade per l'Italia** - e il nuovo viadotto che servirà il porto, di cui è stata costruita

la spalla e parte di una pila». In pratica, il piccolo ponte che costituirà l'ultimo miglio di sopraelevata portuale e consentirà ai mezzi pesanti di uscire ed entrare dallo sca-

Il costo previsto dell'opera, lunga 3 chilometri e mezzo, è di 1 miliardo di euro

lo e imboccare l'autostrada, senza mai passare in città.

Riorganizzare accessi e linee ferrate è indispensabile. E di fatto tecnici e operai di **Amplia**, a cui è stata affidata la prima tranche dei lavori - vale 116 milioni su un **miliardo** complessivo - stanno pre-

parando il terreno per quello che sarà il clou dell'intervento: lo scavo principale. È infatti nel piazzale incuneato tra Lanterna, nodo di San Benigno e area portuale, che a **metà dell'anno prossimo** - salvo intoppi burocratici - si tufferà nel sottosuolo la colossale talpa chiamata a scavare le due canne del tunnel. «Proprio qui», dice Selleri, indicando un punto vicino all'ex sede di Gnv, una palazzina rosa ancora da smantellare addossata alla "Romairone", anch'essa da demolire. Un poco più a ovest giacciono i pezzi prefabbricati della volta sotto alla quale passeranno i treni diretti alle banchine, già in parte costruita. Due infrastrutture sovrapposte - ferrovia e tratto finale della so-

praelevata portuale - che affiancheranno l'ingresso del tunnel urbano e infine saranno ricoperte da uno dei tre grandi nuovi parchi urbani previsti dal progetto, per un totale di dieci ettari.

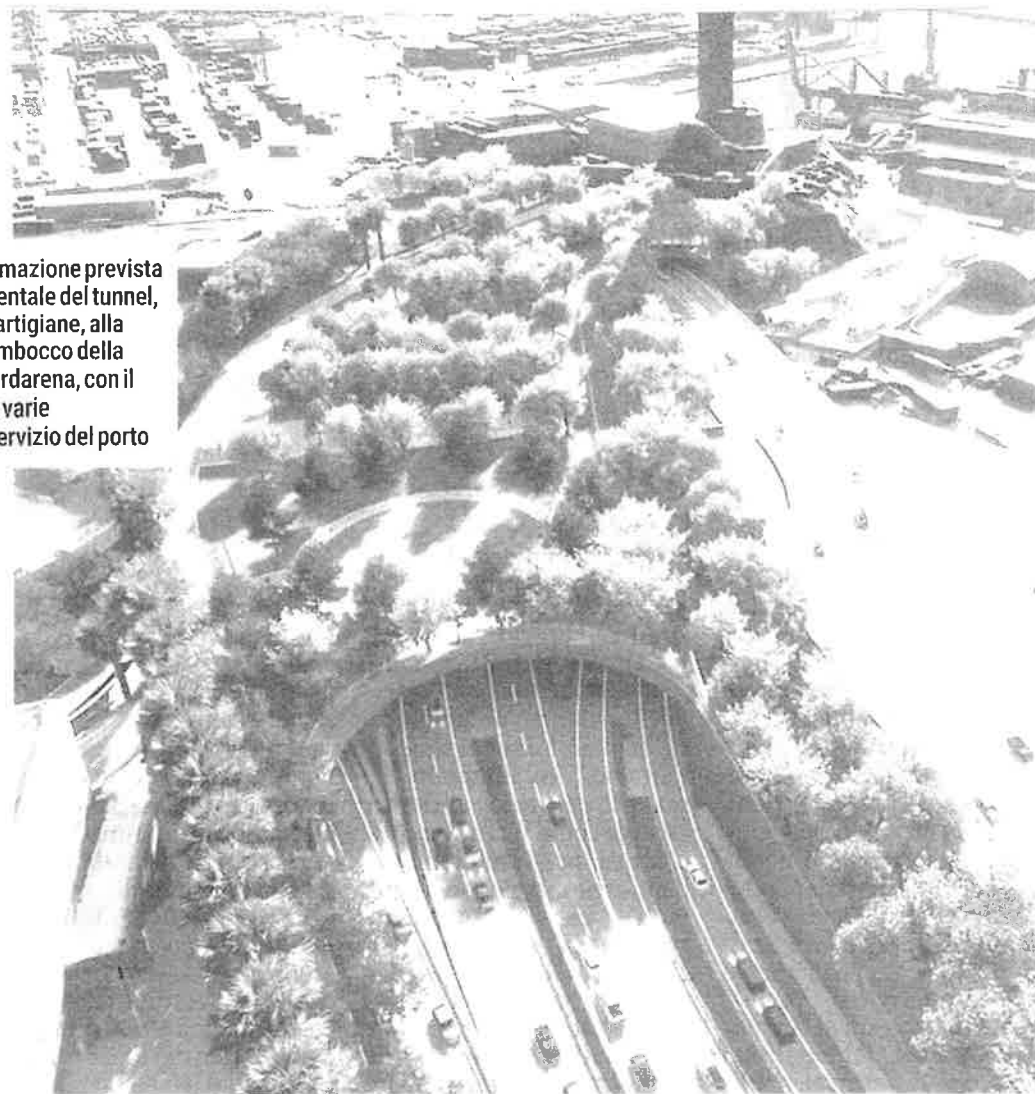
E proprio il vicinissimo porto è co-protagonista già in questa fase iniziale dei lavori, il cui avanzamento - guardando al primo lotto - ha sorpassato il 20%. Una caratteristica che è quasi un unicum di quest'opera, perché di norma città e scalo tendono a essere separati da una cesura invalicabile. Invece, ha finito per rientrare in questo appalto pure la demolizione del cosiddetto "giro Lanterna", lo svincolo circolare che abbraccia il faro simbolo della città - per raggiungere il qua-

le è stata allestita una rampa provvisoria - e che è stato chiuso per ragioni di sicurezza. «Una prima sezione è stata segata e portata al suolo - dice Selleri - ora continueremo a smantellarlo, in senso orario. In corrispondenza del traliccio sarà necessario interrompere l'elettricità, perché altrimenti la gru non potrebbe operare».

All'altro estremo dell'area di cantiere, nei pressi del varco Etiopia, sempre affollatissimo di Tir, è iniziato un altro degli interventi accessori ma indispensabili per realizzare quello principale, lo **scolmatore del rio San Bartolomeo**, che è stato tombinato in passato di pari passo con l'espansione del porto. Quest'opera in particolare è pen-



A sinistra la sistemazione prevista per l'ingresso orientale del tunnel, in viale Brigate Partigiane, alla Foce; a destra: l'imbocco della galleria a Sampierdarena, con il parco urbano e le varie infrastrutture a servizio del porto



sata per evitare rischi nell'area di imbocco del tunnel, perché potrebbe intercettare l'eventuale acqua in eccesso del rio, facendola sfogare altrove, a calata Massaua.

Bisogna spostarsi verso il mare, appunto, per raggiungere l'altra area dove le attività sono partite. A Calata Concenter, il dente tra banchine proprio di fronte alla Lanterna, sono iniziati i lavori per il riempimento dello specchio d'acqua. Una grande gru marittima ha iniziato a conficcare in mare i primi pali cilindrici da sedici metri l'uno, attorno ai quali saranno poi assicurate le cosiddette palancole, le paratie con cui rendere impermeabile la barriera che sbarrerà l'accesso all'acqua.

Per sfruttare il mare servi-

ranno poi i materiali scavati dalla talpa e condotti qui a ciclo continuo con dei trasportatori. In linea d'aria, sono solo alcune centinaia di metri. Gli stessi detriti che saranno

Autostrade per l'Italia assicura: «In linea coi tempi». Nel settembre 2029 l'inaugurazione

prodotti in abbondanza dalla macchina e che si conta di usare per chiudere anche la calata subito a est, vale a dire Giaccone. Realizzando così una nuova maxi banchina.

Il coordinamento, evidentemente, sarà essenziale. E lo è forse ancor di più la defini-

zione del futuro appalto per il lotto principale, da oltre 800 milioni. Il ministero delle Infrastrutture non ha infatti ancora sciolto la riserva sulle modalità di assegnazione. Le ipotesi in campo sono due: proseguire con Amplia - società controllata da Autostrade per l'Italia - già al lavoro a San Benigno, oppure bandire una gara. La concessionaria ha intanto messo a punto il progetto anche per quella fase, che presenta soltanto lievi modifiche rispetto alle versioni precedenti. Tra quelle più rilevanti, una differente organizzazione dell'altro grande cantiere che dovrà essere allestito, quello della Foce, per limitare le interferenze con viale Brigate Partigiane e il tratto iniziale della So-

praelevata. Un'icona genovese, di cui il tunnel subportuale, quantomeno nei piani iniziali, doveva rappresentare il superamento. Il progetto, al momento, ne prevede la demolizione di circa 400 metri in corrispondenza di Madre di Dio, ma il Comune ha chie-

sto di approfondire ancora, rimandando di fatto la decisione agli esiti di un'analisi ad hoc, da poco affidata a uno studio specializzato nella protezione del patrimonio culturale.

«Siamo in linea con i tempi che ci eravamo prefissati»,

chiosa Selleri. Quelli che vorrebbero le prime auto transitare nel tunnel subportuale nel settembre 2029. Ma, per farlo, vari tasselli sull'asse Genova-Roma - intesa quest'ultima anche come governo del porto - devono ancora allinearsi. —

PIETRO PICIOCCHI Genova, il sindaco facente funzioni risponde alle accuse dei 5 Stelle

«I Municipi sono fondamentali Lavoro nel rispetto dei territori»

L'INTERVISTA

Licia Casali / GENOVA

«Non mi faccio insegnare dalla sinistra come si gestiscono i Municipi. Da loro, anche su questo fronte, abbiamo ereditato solo inerzia e disastri».

Pietro Piciocchi, sindaco facente funzioni di Genova, risponde alle critiche di Michele Colnaghi, presidente pentastellato del Municipio Centro ovest, che sul *Secolo XIX* accusa Palazzo Tursi di calare progetti dall'alto, trascurando le manutenzioni nei quartieri.

Il Comune ha abbandonato Sampierdarena?

«Rispondo con un dato. Nel mese di gennaio il Centro ovest ha impegnato per le manutenzioni 192 euro, a fronte di una disponibilità immediata di 102mila euro. Credo che il presi-

dente Colnaghi farebbe bene a domandarsi se c'è qualcosa che non funziona nel suo Municipio».

Colnaghi chiede che i Municipi tornino ad avere dignità. Nel suo programma elettorale che peso avranno?

«I Municipi sono già al centro della nostra politica. Lo sono sempre stati ed è ora di smontare la contrapposizione artificiosa che la sinistra ha costruito tra Municipi e Palazzo Tursi, come se non fossimo la stessa cosa. Si deve lavorare insieme, anche sulle manutenzioni, non a compartimenti stagni. Li considero strumenti fondamentali per assicurare la partecipazione dei cittadini nelle scelte dell'amministrazione e l'ho sempre dimostrato: nei miei anni a Tursi ho sempre lavorato nel pieno rispetto dei territori. Di tutti, anche quelli di centro sinistra».

Anche con il Centro ovest?

«Eccome. Quando è crollato il soffitto della scuola Barabino,



Il sindaco facente funzioni Pietro Piciocchi

PAMBIANCHI

in via Buranello, siamo intervenuti insieme e in due mesi il problema è stato risolto. Quando il presidente Colnaghi ci ha chiesto di acquistare Palazzo Carpaneto lo abbiamo fatto. Abbiamo coinvolto il Municipio nelle de-

cisioni su tutti i progetti del Pnrr per Sampierdarena. Dire oggi che si è deciso di escludere questa parte di città dai programmi dell'amministrazione è offensivo. Al contrario il Centro ovest è uno dei Municipi in cui

abbiamo collocato più investimenti, oltre cento milioni di euro. Basta uscire dal palazzo municipale per rendersene conto: il rifacimento dei marciapiedi e delle alberature in via Sampierdarena è in corso. Poi c'è il progetto dei voltini di via Buranello: sono in ritardo, è vero, ma finalmente dopo decenni avranno un volto nuovo. Poi c'è il rifacimento di forte Belvedere, salita Millelire, il parcheggio di via Noli, la manutenzione del parco di Villa Scassi, la nuova strada per collegare il Campasso a Certosa, i 26 milioni per lungomare Canepa e altro. Ci vuole coraggio a dire che non c'è stata attenzione».

Sampierdarena paga anche uno scotto in termini di sicurezza

«Anche su questo fronte ci stiamo impegnando, iniziando dai Vigili di quartiere e dall'aumento della videosorveglianza. Ho voluto che la festa della Polizia locale si svolgesse a Sampierdarena per dare un segnale di attenzione. C'è in corso anche un lavoro sui presidi culturali: i Magazzini del Sale ospiteranno gli studenti dell'Accademia Ligustica mentre alla Fortezza andranno i giovani della scuola del Teatro Nazionale. Tutti interventi progettati insieme al Municipio».

Però la palestra di via Por-

ro, dice Colnaghi, rischia di chiudersi

«Non mi risulta. Mi ha chiamato due giorni fa per informarmi del guasto alla pompa di calore e ho messo a disposizione una squadra di tecnici per risolvere il problema».

Ma in bilancio quest'anno ci sono zero euro per lavori pubblici nell'area.

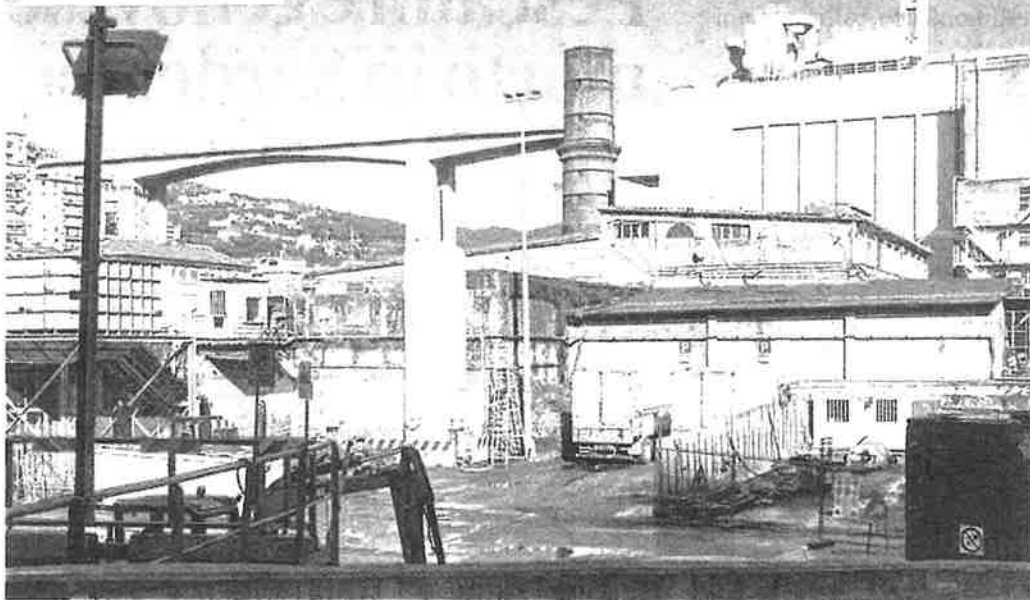
«Non è vero. Le aziende del Comune, in primis Aster, sono al servizio dei Municipi. Nel Centro ovest abbiamo in corso cantieri per milioni di euro, cosa che non è avvenuta in altre zone della città su cui abbiamo concentrato la programmazione 2025/2027».

Poi c'è il tema dei depositi chimici

«La procedura è avviata ma c'è un contenzioso in atto, attendo l'esito. Un grande porto non può non avere depositi chimici se vuole essere competitivo ma servono garanzie, ne parleremo dopo il pronunciamento del Consiglio di Stato».

In conclusione cosa vuole dire ai residenti del Municipio Centro ovest?

«Il loro territorio è fondamentale per la città, moltiplicheremo gli sforzi per risolvere le criticità. Lavoriamo insieme e smettiamola con le strumentalizzazioni politiche».



L'area della Volpara dove entro metà febbraio inizieranno le demolizioni

PAMBIANCHI

L'intervento (in ritardo) nella struttura di Amiu finanziato con fondi Pnrr. Al posto dell'inceneritore dismesso, isola ecologica e centro del riuso

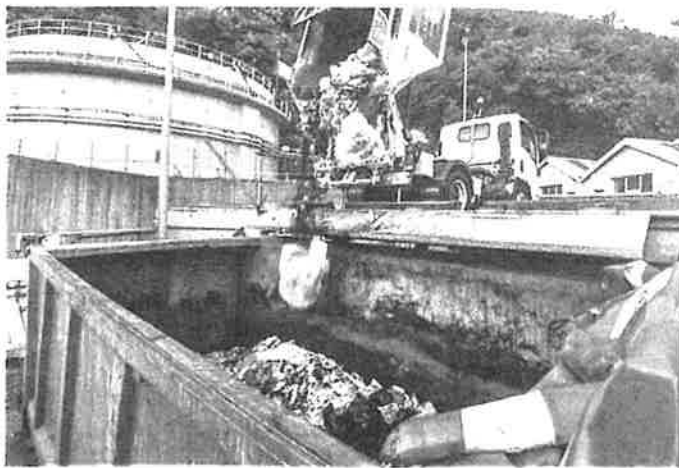
Volpara, via ai lavori per il recupero dell'area «Pronti alla demolizione della vecchia ciminiera»

IL CASO

Annamaria Coluccia

La ciminiera del vecchio inceneritore, dismesso, della Volpara adesso dovrebbe avere davvero le settimane contate. A **metà febbraio** è previsto, infatti, l'inizio dei lavori di demolizione dei vecchi impianti di Amiu che sono stati nel mirino di tante proteste degli abitanti della Valbisagno. Dopo di che inizieranno le opere di **riqualificazione** dell'area, che continuerà a essere utilizzata per una serie di attività dell'azienda che gestisce il ciclo dei rifiuti.

Saranno finalmente demoliti, quindi, il corpo dell'**inceneritore dismesso** ormai da molti anni e le **fosse** di carico e di stoccaggio dei rifiuti, che sono state chiuse tra la fine del 2019 e l'inizio del 2020. Anche



Una foto d'archivio dell'impianto della Volpara in funzione nel 2018

dopo il restyling, però, quest'area continuerà a essere utilizzata - in un contesto rinnovato - anche come cosiddetto centro di **trasferenza**, cioè per il **trasferimento dei rifiuti** dai camion utilizzati per lo svuotamento dei cassonetti ai mezzi che li trasportano negli impianti di trattamento. E ospiterà anche altre attività.

Verrà realizzata un'**isola ecologica** completamente rinnovata e dotata anche di aree per il conferimento di verde e ramaglie e apparecchiature elettriche ed elettroniche. Ci sarà pure un **centro del riuso** per la riparazione e la vendita di oggetti usati, e verranno realizzati **parcheggi pubblici** e un nuovo accesso da Lungobi-

sagno Dalmazia per separare il flusso di traffico dei cittadini privati da quello degli operatori.

Gli interventi di demolizione dovrebbero durare complessivamente circa **sei mesi**, ma anche prima che siano ultimati, potranno iniziare alcune opere di ricostruzione. Con l'obiettivo di terminare tutto nei **primi mesi del 2026**, visto che questo intervento è finanziato con una quota degli **8,7 milioni** di euro di fondi del **Pnrr** (il Piano nazionale di ripresa e resilienza) che Amiu si era aggiudicata per nove interventi. A febbraio 2023, quando erano stati presentati i progetti da realizzare con i fondi del Pnrr, l'allora assessore comunale all'Ambiente, **Matteo Camponora**, aveva annunciato un cronoprogramma che, per la Volpara prevedeva la «fine dei lavori il 30 giugno del 2025», e aveva prospettato anche la possibilità di accelerare rispetto a questa scadenza. Ma, evidentemente, non è andata così e, strada facendo, i **tempi** si sono notevolmente **allungati**. Alla fine del mese scorso Amiu ha anche chiesto e ottenuto dal Comune una proroga di sei mesi (fino al prossimo 29 giugno) del titolo edilizio e, quindi, del termine per l'inizio dei lavori. La richiesta è stata motivata con il fatto che non si era ancora chiusa la gara per l'aggiudicazione dei lavori e che si stava perfezionando l'acquisizione delle aree dove dovranno essere spostati i mezzi di Amiu per fare posto ai cantieri.

Dall'azienda confermano, però, che le opere di demolizione inizieranno a metà febbraio e assicurano che ci sono tutte le condizioni per **rispettare le scadenze del Pnrr**.

Riguardo poi alle aree dove trasferire temporaneamente i mezzi durante i lavori, ne sono state individuate due: una nella parte bassa di **Davagna**, dove dovrebbero essere spostati i mezzi meno utilizzati, e l'altra nella **zona della cava Cavalletti**, sempre in Valbisagno, destinata invece ai veicoli di uso quotidiano o comunque più frequente. Non è neppure escluso, tuttavia, che almeno durante alcune fasi dei cantieri, una parte dei mezzi possa sostare anche all'interno dell'area della Volpara. —

Pnrr e Liguria, ultima chiamata

di Aldo Lampani

Il Pnrr terminerà i propri effetti nel 2026. Per allora le opere finanziate con quei soldi dovranno essere terminate. Lo saranno? I Ministeri competenti in materia hanno punti di vista differenti. Chi parla con Bruxelles dice di no, chi parla con gli elettori italiani dice di sì. Per la Liguria lo stralcio dei fondi sarebbe un disastro? Probabilmente sì perché al Valico si fa riferimento anche per giustificare (costi compresi) la nuova diga foranea che trasformerà, o dovrebbe trasformare, il Porto di Genova Savona Vado ed il relativo traffico complessivo. Il manufatto sarebbe inutile, qualora non si aprissero nuove linee ferroviarie per smaltire il traffico di container che verrà scaricato dalle enormi navi che potranno scalare le banchine della Superba. Ma non c'è solo questo in gioco. Su tutto resta sempre quello che per Genova è da sempre il punto di riferimento: il proprio porto ed il commercio via mare. Il Terzo Valico dei Giovi dovrà essere la nuova linea veloce "ad alta capacità con la finalità di collegare il sistema portuale ligure con le reti ferroviarie del nord Italia e continentali attraverso i grandi corridoi ferroviari. L'opera serve per far fronte agli obiettivi fissati dall'Unione Europea: "entro il 2030 dovrà essere trasferito su ferro il 30% del traffico merci su strada, ed il 50% entro il 2050. L'opera si inserisce nel corridoio Ten-T "Reno-Alpi", ossia una rete ferroviaria lunga 3.900 chilometri che attraversa l'area più industrializzata e popolata d'Europa, collegandola al mare del Nord con i porti di Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Brugge e al mar Mediterraneo con il porto di Genova".

Dice Unioncamere che "la fragilità del sistema dei valichi alpini, pur avendo una dimensione europea, crea il maggiore impatto all'economia italiana e alle nostre imprese. L'intero interscambio commerciale dell'Italia che avviene via terra (180 milioni di tonnellate per un valore economico di circa 550 miliardi di euro) è influenzato dall'efficienza di tutti i valichi. Per la Germania, l'impatto dei valichi riguarda «solo» 41 milioni di tonnellate per un valore di 163 miliardi di euro". Il mare è oggi un'opportunità di sviluppo per la Liguria come forse mai prima. "conclude infatti Unioncamere che: "Un ruolo rilevante nello sviluppo economico della Liguria è rivestito dalla Blue Economy. Tra il 2021 e il 2023 il peso delle imprese attive nell'economia del mare in Liguria è cresciuto passando dal 9,7% circa al 10,5%, mantenendo la regione saldamente al primo posto in Italia. La Spezia è la prima provincia per incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale provinciale, Savona la sesta mentre Genova e Imperia sono al nono e decimo posto rispettivamente. In termini economici l'effetto moltiplicatore della Blue Economy sul valore aggiunto in Italia è in media 1,7, questo significa che per ogni euro di valore aggiunto prodotto nel comparto se ne attivano 1,7

nel resto dell'economia. Il Nord-Ovest è la regione dove il moltiplicatore è più alto, di poco superiore a 1,9 ed è attribuibile unicamente alla Liguria poiché è l'unica regione nella quale siano presenti zone costiere". Se non si comprende questa realtà, sono guai. Dal severo e preciso studio di Unioncamere esce un territorio ligure "prigioniero" di un traffico commerciale (e automobilistico) oltre la sostenibilità delle vie di percorrenza, tra l'altro per lunghi tratti a singhiozzo per cantieri continui, con la ferrovia che ancora non riesce a supportare movimenti sufficientemente sensibili di merci, lasciando porzioni eccessive al trasporto su gomma. Le vie alternative, quelle su rotaia, sono ancora di là da venire. Unioncamere ha studiato e letto i dati della Liguria e quelli delle altre Regioni. Ne ha messo i dati a confronto. Ed ecco che escono spaccati ed angolature importanti. I numeri sono questi: 954 chilometri di rete stradale, di cui il 10% composto da autostrade e il 17% da strade di rilevanza nazionale in gestione Anas; 488 chilometri di linee ferroviarie in esercizio, gestite da Rfi, 306 dei quali classificati come linee fondamentali, il 97% elettrificata il 68% a doppio binario. Sull'utilizzo, ecco il report: l'86,5% delle imprese della Liguria utilizza il trasporto tutto strada per l'approvvigionamento e la distribuzione dei prodotti. Il trasporto combinato strada - mare, con il 4,4%, ha un'incidenza, tra le scelte delle imprese, superiore alla media sia del Nord-Ovest (2,3%) che italiana (2,9%). Terzo è il trasporto combinato strada - aereo con l'1,1%. Le altre modalità hanno tutte percentuali residuali inferiori all'1%. In quanto regione di transito, "la rete stradale ligure è interessata da un intenso traffico veicolare originato dalle attività portuali e dalla mobilità di confine verso la Francia". Ed un dato per tutti certifica lo stato dei trasporti: "nel 2022 le tratte autostradali A7 tra Serravalle e Genova e A10 tra Savona e Genova sono state le più trafficate del Nord-Ovest con oltre 110mila veicoli medi giornalieri, di cui un quinto formato da mezzi pesanti". I limiti di sostenibilità sono davvero al limite o già ampiamente superati. Gli investimenti su rotaia (Terzo Valico, Pontremolese) e strade alternative (Gronda) sono soluzioni indispensabili per sciogliere il nodo scorsoio che strozza il territorio. Dal 2021 esiste il Pnrr ed il Pnc (Piano nazionale per gli investimenti complementari al Pnrr). Piani che alla Liguria hanno destinato enormi quote di denari, superiori a praticamente tutte le altre regioni italiane, in particolare proprio nel comparto della Rivoluzione Verde e Transizione Leggiamoli, a stralcio, ma virgolettati. Ecologica (Missione 2 energia rinnovabile e mobilità sostenibile) e ancor più per le Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile (Missione 3 interventi sulle reti ferroviarie, intermodalità e logistica integrata).

Vincenzi "La sinistra dica quale idea di sviluppo industriale vuole"

«La campagna elettorale deve entrare nei contenuti, non fermarsi soltanto a quelli che possono essere titoli sui giornali. Il centrosinistra si chiuda in una stanza e provi a uscire con una posizione condivisa sull'idea di sviluppo industriale della città. Cominciando magari dall'acciaio». Marta Vincenzi, già sindaca di Genova e presidente della Provincia, sprona la politica ad affrontare i temi dell'industria «non solo come emergenza, ma come elemento qualificante del futuro della città».

Impresa possibile, secondo lei?

«Questo non posso dirlo io, ma vedo riaffiorare temi industriali che già provammo in passato ad affrontare».

Ad esempio?

«Il forno elettrico».

Tema che pare diventato

trasversale, dalla Fiom al governatore Bucci. Anche lei affrontò questa opportunità poi tramontata vero?

«Quando c'erano condizioni differenti rispetto a oggi e i rapporti fra Taranto e Genova erano un'altra cosa fui io, che allora ero presidente della Provincia, a proporre di passare dopo la chiusura della cokeria al forno elettrico».

E ricorda la reazione di Riva?

«Benissimo. Era contrario. Ci furono riunioni infuocate. Io avevo con me un team di esperti e avanzammo proposte. Andai anche in Germania per capire come funzionava il forno. Ma lui sollevò una serie di obiezioni».

Poi però in Confindustria presentò il progetto del forno, vincolandolo però alla costruzione

"Il forno elettrico a Cornigliano? Fui io a proporlo da presidente della Provincia"



Marta Vincenzi Ex sindaca e presidente della Provincia

di una centrale elettrica, perché la potenza non era sufficiente per alimentare un impianto simile...

«Era un modo per farsi dire no, come si poteva immaginare una cosa così?»

E oggi?

«Molto è cambiato da allora, ma io vorrei vedere, da parte di chi organizza la campagna elettorale, un atteggiamento diverso».

In che senso?

«Vorrei che si entrasse nei contenuti e non fermarsi ai titoli. Il tema dell'Ilva, ad esempio, non può essere affrontato solo come emergenza lavorativa, ma come elemento qualificante della città. Ci crediamo o non ci crediamo? Che idea di città vogliamo? Probabilmente emergeranno anche posizioni

differenti, ma si cominci a ragionarne concretamente».

Lei a quale idea di città pensa?

«A un mix di funzioni che sanno convivere, perché il ruolo dell'industria dev'essere legato allo sviluppo urbanistico della città».

Alla fine il progetto del forno elettrico tramontò. Come peraltro appare anche oggi...

«Io ero in Provincia, era una mediazione difficile e sul tema c'era poco consenso. C'era invece chi già allora proponeva una Cornigliano senza più acciaio di nessun tipo. Via tutto e avanti con il porto e i container fino a Pontedecimo. La pensavo diversamente e lo penso anche oggi».

— **(massimo minella)**