

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nelle carte le pressioni di Bucci e Signorini per la Via di ribaltamento e diga a Genova

Nicola Capuzzo · Monday, May 27th, 2024

Infantile chiedere una norma per bypassare i pareri del Ministero dell'ambiente o della soprintendenza, più utile ricorrere al rodato metodo delle pressioni.

È quanto nel gennaio 2023 Paolo Emilio Signorini, allora presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova, oggi agli arresti nell'ambito dell'inchiesta della Procura che ha travolto il capoluogo ligure e il suo porto, conveniva con Marco Bucci, sindaco e commissario per il piano straordinario delle opere (non indagato).

È proprio sullo stato di attuazione di quest'ultimo che pare vertere la discussione fra i due captata dagli inquirenti. Dopo un accenno all'appalto n.3121 per il restyling della viabilità portuale, infatti, si passa al ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri Ponente e qui il tema è l'avvio del cantiere. Bucci chiede conferma che gli appaltatori possano partire “solo quando hanno la conferma del Ministero”.

Il riferimento è alla verifica di ottemperanza alle condizioni poste dal Ministero dell'ambiente per l'autorizzazione all'intervento, che [in prima battuta era stata negativa](#) e che l'Adsp aveva riavviato qualche settimana prima. “Si, eh... suggeriscono un intervento mio, tuo e di tutti e due su Atelli” risponde Signorini. Massimiliano Atelli era ed è (il suo mandato scade in questi giorni, ma resterà a occuparsi di progetti Pnrr e Piano energetico) il presidente della Commissione di Valutazione di impatto ambientale del dicastero, “sul quale bisogna intervenire per un sacco di cose” aggiunge Bucci, specificando di aver “altre 3, 2, 3” pratiche aperte al Ministero.

Insomma, l'iter per il via ai lavori del ribaltamento è sub iudice al Ministero e Bucci e Signorini concordano sull'opportunità di intervenire col massimo dirigente – che per Signorini “è pro-attivo con noi...” – mettendo insieme, per far economia di scala, altre non meglio precise esigenze da sottoporgli.

Un metodo consolidato da anni, riepilogano i due. “Ho fatto quella riunione con i presidenti di porti con Salvini” spiega infatti Signorini, riferendosi presumibilmente a un incontro della conferenza delle Adsp presieduta dal Ministro delle infrastrutture e preceduta da una [riunione](#) di Assoporti da cui in effetti emergeva quanto riferito di seguito: “I miei colleghi secondo me hanno fatto un errore perché gli hanno detto ‘devi approvare una norma che fa fuori l'ambiente, fa fuori la

sovraintendenza', che mi sembrano delle bambinate no? Viceversa bisogna fare come abbiam fatto noi in tutti questi anni...". "Certo" conferma Bucci, "cioè andare da questi qui..." riprende Signorini, "fare pressione..." completa Bucci: "Tagliarli fuori non si può, bisogna fargli solo pressione è tutto lì il discorso".

L'inchiesta non rivela se il viaggio romano ventilato da Bucci e Signorini si sia effettivamente svolto, ma l'ottemperanza per il ribaltamento arrivò due mesi dopo (anche se proprio in quest'ultime settimane il progetto è incappato in [nuovi problemi](#)). E, quanto alla pro-attività, di certo la Commissione di Via (per l'esattezza la sottocommissione guidata da Paola Brambilla) si dimostrò tale, quando poco dopo – forse una delle "altre 2-3" pratiche citate da Bucci – fra aprile e giugno [ignorò la "non ottemperanza"](#), rilevata dall'Istituto di geologia ambientale e geoingegneria del Cnr, ad alcune prescrizioni ante operam di materia geologica disposte per la Via della nuova diga foranea, di fatto consentendo l'avvio dei lavori.

La conversazione poi prosegue su altre opere del piano, in particolare il trasferimento dei depositi chimici e la nuova torre piloti (successivamente si accennerà anche a Concenter e tunnel subportuale), per poi spostarsi su un progetto ancora fuori dal piano: la realizzazione di 4 nuovi bacini di carenaggio di Tankoa Yachts, "che chiede 15 milioni" e "verrà il 25 da te" spiega Signorini. Il progetto a tutt'oggi non prevede finanziamenti pubblici, ma Tankoa ha [proseguito](#) l'iter e Bucci ha recentemente ammesso di [valutarne il supporto](#) e lo ha inserito nella propria bozza di "piano regolatore portuale".

Proprio questa è l'espressione che Bucci utilizza a riguardo di un ultimo argomento affrontato nella conversazione. "Allora prima cosa bisogna fare un incontro con Psa, bisogna sapere da loro definitivamente se gli va bene la proposta che gli abbiamo fatto, questo è per il piano regolatore..." dice il sindaco a Signorini: "Senti Giulio, gli dici un attimo senti vogliamo sapere se la proposta operativa che vi abbiam fatto ti va bene, perché parlano anche del canale... ce li sono... hanno... hanno fatto un piano, che lui ha e vogliamo vedere se si siamo d'accordo ok?" "perché il... stai a sentire il Municipio vorrebbe un canale anche piccolo, sai di cosa sto parlando no?" "se noi gli diamo quel canale piccolo, allora loro sono ok, poi con i cassoni hai capito?".

Giulio è presumibilmente Schenone, riferimento in Italia di Psa, multinazionale singaporiana concessionaria dei terminal Psa Pra' e Sech a Sampierdarena. La "proposta" parrebbe afferire lo sgombero del Sech a uso passeggeri, a fronte di un ampliamento del terminal praese, progetto da tempo perseguito da Bucci, anch'esso come Tankoa [in effetti inserito](#) nel 'suo' disegno di nuovo Piano Regolatore Portuale. Parte dell'operazione sarebbe l'escavo di un canale nautico, che Bucci ha poi inserito nel masterplan e che secondo questa conversazione il Municipio avrebbe chiesto come contropartita alla non opposizione all'installazione a Pra' della fabbrica dei cassoni della nuova diga. Una partita delicata per il sindaco, conclusasi come è noto con la rassicurazione verbale che la fabbricazione avverrà a Vado Ligure, ma col [mantenimento dell'autorizzazione](#) a costruire potenzialmente cassoni anche a Pra'.

Signorini coglie che "siamo in un tema negoziale" e, in conclusione, ne approfitta per introdurre all'interlocutore un altro argomento riguardante Schenone, citandone una lettera in qualità di rappresentante di Derrick, "dicendo guarda che Borzoli non è ancora pronta, lasciami ancora qui, ha scritto lui a Righi (allora direttore dell'Aeroporto, *ndr*). Righi interlocutoriamente gli dice 'eh ma no devi sgomberare', e ... vogliamo avere un approccio morbido...".

Il riferimento è alle aree dell'Aeroporto di Genova che Derrick, facente capo a Schenone, occupava

fino a tutto il 2022 come compensazione per il sacrificio di un deposito a Borzoli a funzione di cantiere del Terzo valico ferroviario. Scaduto il titolo, Aeroporto mise a gara le aree, aggiudicandole a Spinelli. Nel gennaio 2023 Derrick, impugnata (con successo, ma lo si scoprirà solo 8 mesi più tardi) la gara, cercava modo di non lasciare gli spazi aeroportuali.

“Ma se ... io posso aiutarlo, certo, posso aiutarlo” rispondeva il sindaco nell'affrontare, come Signorini li definisce nelle intercettazioni, ‘temi negoziali’ mediante ‘approcci morbidi’. Attualmente Derrick è ancora occupante delle aree in questione all'aeroporto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Il prossimo 14 giugno a Genova la prima edizione di “Mare, Finanza e Assicurazioni”

This entry was posted on Monday, May 27th, 2024 at 8:55 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.