

MEMORANDUM congiunto

tra Provincia di Savona, Comune di Savona, Comune di Cairo Montenotte per audizione in Senato in data 4 luglio 2022

Intervengo in questa audizione non solo in qualità di Presidente della Provincia di Savona ma anche in rappresentanza del Comune di Savona e del Comune di Cairo Montenotte che sono attraversati dall'impianto funiviario ospitandone rispettivamente la stazione di partenza e quella di arrivo. La coesione del territorio, degli EELL e delle forze economiche e sociali, dei rappresentanti istituzionali a tutti i livelli sono il primo elemento che vorrei porre alla vostra attenzione. Da diverso tempo è stato costituito un tavolo di coordinamento territoriale per affrontare la "vertenza Funivie" al quale partecipano la Provincia, il Comune di Savona, il Comune di Cairo Montenotte, le OOSS e Confindustria. Tale soggetto, lavorando in stretta relazione con la Regione Liguria e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha operato fin da subito in difesa dell'impianto e a tutela dei dipendenti nella consapevolezza che tali obiettivi potessero essere ottenuti solamente condividendo e sostenendo unitariamente un piano di rilancio che desse una prospettiva futura all'infrastruttura ed all'intera filiera. Se l'obiettivo di oggi è quello di capire quale possa essere la mission delle Funivie e quali strumenti industriali, economici e finanziari occorranza per rilanciarle, troverete nelle nostre risposte una coerenza ed un'unità di intenti frutto del lavoro di condivisione che citavo prima. La comunità savonese considera che le Funivie siano strategiche per l'economia del territorio e sostiene il piano industriale che prevede una forte integrazione tra ferro e fune, quindi tra funivia e treno, con la possibilità di legare in maniera ecologica e moderna le attività portuali con quelle retroportuali della Valbormida, anche in una logica di innovazione e differenziazione delle merci. Per questo la comunità savonese chiede che, senza ulteriori esitazioni, vengano dati poteri e risorse economiche adeguate al Presidente dell'Autorità di sistema portuale che è stato individuato per garantire la rimessa in esercizio dell'impianto e un nuovo affidamento in concessione. Mai come in questo caso con il termine "comunità savonese", rappresentiamo tutte le entità economiche, politiche e sociali del territorio: i lavoratori dell'impianto, ma anche i lavoratori del porto e quelli dell'Italiana Coke di Cairo la cui attività dipende fortemente dalla ripartenza delle Funivie (il ciclo economico ed industriale che si sviluppa intorno alle Funivie coinvolge oltre 1000 lavoratori); i cittadini del quartiere di Lavagnola, delle frazioni di Montemoro, Cadibona, Vispa, Ferrania, Bragno e San Giuseppe, attraversate ogni giorno da decine di camion e costrette a subire i disagi e, a volte, i danni, di questo continuo passaggio; gli operatori portuali locali che vedono nelle Funivie una risorsa sulla quale investire anche per poter differenziare i sistemi di uscita delle merci dal porto; gli Enti locali, le OOSS, le associazioni datoriali. Ho voluto insistere molto su questo elemento perché vorrei che fosse tenuto nella giusta considerazione. In un passato neanche troppo lontano, il nostro territorio ha vissuto vertenze economiche ed industriali che ne hanno lacerato il tessuto sociale. In molti di questi casi tuttavia, le Istituzioni locali e il Governo

centrale hanno dovuto compiere scelte necessarie e capaci di rispondere alle esigenze economiche ed industriali, ma che, al tempo stesso, hanno inevitabilmente ampliato quelle divisioni sociali, anziché sanarle. Da questo punto di vista, rispetto al passato, oggi si presenta uno scenario inedito, perché l'intera comunità locale è unita e convinta delle potenzialità dell'impianto. Oggi, forti di questa coesione, siamo qui per chiedere che il Governo per il tramite dei Ministeri di competenza, non abbia esitazioni.

Da questo punto di vista, apprezziamo che sia stata finalmente individuata una strada che potrà far ripartire l'impianto, anche se non è una componente irrilevante che si sia giunti a tutto questo dopo tanti, forse troppi, mesi di stallo. Proprio perché abbiamo già perso tanto tempo, dobbiamo dire con altrettanta fermezza che è necessario chiarire, già a partire dal decreto ministeriale stesso, alcuni nodi irrisolti che, se affrontati in maniera ambigua, rischiano di vanificare tutto il percorso, e con esso le risorse già stanziata ed investite. Per questo riteniamo che quanto contenuto nel decreto ministeriale individui sì una strada, ma lasci insoluti alcuni problemi centrali per la soluzione della vertenza. Per questo Vi chiediamo di farVi carico delle modifiche o integrazioni del Decreto indispensabile per cogliere gli obiettivi di rilancio prefissati.

Per dirlo in estrema sintesi: abbiamo bisogno di fare veloce e di avere le risorse necessarie per fare bene oltre che velocemente.

Il Presidente dell'Autorità Portuale deve essere messo immediatamente nelle condizioni di poter gestire l'impianto e di programmare gli interventi necessari per il ripristino, coordinandosi con il commissario per la ricostruzione Maugliane. Il decreto indica il termine ultimo del 31/12/2022 per l'affidamento dell'impianto al Presidente Signorini. Non è un termine confortante. Infatti, se questo passaggio non avverrà già a partire dalle prossime settimane, si rischia di compromettere la possibilità di intervenire in maniera coordinata ed efficiente sulla linea. Il conferimento immediato del mandato è necessario anche per poter provvedere da subito a predisporre la gara per l'affidamento dell'impianto e ricevere al più presto il mandato per gestirlo. E' necessario che il Presidente Signorini possa procedere con la massima urgenza ad avviare la procedura di evidenza pubblica necessaria per l'individuazione di un nuovo concessionario, prevedendo, nell'ambito della stessa procedura, la possibilità di affidare una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari. In questo modo potremmo creare da subito le condizioni per diminuire il numero di camion sulle strade e di avviare, ancora in fase di ricostruzione, attività che possano già da subito essere messe a reddito. E' necessaria la proroga degli ammortizzatori sociali per i lavoratori e, in questo, bisognerà che il Ministero competente si coordini con la Regione per trovare le modalità normative corrette. Tuttavia, il rapido affidamento della gestione, l'avvio della gara e la possibilità di utilizzo dei parchi ferroviari, potrebbero fin da subito mitigare, anche se non annullare, il ricorso agli ammortizzatori sociali. Non solo, ho già fatto riferimento ai danni provocati dal continuo passaggio dei camion sulla SP29. Nel corso di questi anni, da quando i "vagonetti" sono fermi, sono aumentati gli incidenti e, in qualche caso, i

cedimenti di tratti stradali. Tutto questo, oltre a comportare disagi per i residenti, blocca l'unica arteria di collegamento con la Valbormida oltre all'Autostrada, e costringe a costosi interventi di ripristino. Con le Funivie funzionanti erano attive delle ordinanze comunali che impedivano il passaggio dei mezzi pesanti per le vie cittadine. Oggi, a Funivie ferme, richiamare il rispetto di quelle ordinanze significherebbe far fallire alcune attività economiche. Consentire il passaggio dei camion però, significa stressare strade non adatte a ricevere quel tipo di traffico. Questo ragionamento mi consente di legarmi al secondo tema che vorrei porre alla vostra attenzione. Il ripristino dell'impianto funiviario richiede un'importante investimento finanziario. Non spetta a me entrare nel merito degli interventi di ripristino ulteriori a quelli a cui dovrà provvedere il commissario per la ricostruzione Mauglione. Da questo punto di vista, ci sono le relazioni tecniche, con tanto di Piani economici e finanziari che ci auguriamo possano essere oggetto di attenta valutazione. Senza entrare nel tecnico, si può affermare che questi anni di forzato inutilizzo hanno procurato ulteriori deterioramenti dell'impianto a fronte dei quali sarà necessario intervenire sul cavo, sugli altri piloni, sui vagonetti stessi, sul terreno circostante e sulle stazioni intermedie. Per questa ragione, il Presidente dell'Autorità portuale dovrà essere dotato da subito delle risorse necessarie per far fronte agli interventi per la messa in pristino degli impianti. Ancora una volta i tempi non sono una variabile indipendente. Se il Presidente Signorini avrà da subito a disposizione una dotazione finanziaria coerente con il piano economico e finanziario degli interventi necessari, si potrà far fronte ad investimenti sì ingenti, ma forse inferiori ai costi economici e sociali che sta comportando l'inutilizzo dell'infrastruttura oltre che le spese per la manutenzione straordinaria delle strade.

In conclusione, ogni giorno in più che passa con l'impianto fermo, aumentano i disagi, i costi sociali, le perdite economiche. Quella che ci si presenterà nelle prossime settimane sarà l'ultima occasione per avviare un reale e veloce processo di rilancio dell'impianto. Per farlo bisogna investire in un piano industriale ambizioso, ecologico, funzionale. Se non si coglierà questa occasione, si dovranno investire le stesse risorse, ma per tamponare le conseguenze della mancata ripartenza, senza che ci sia un ritorno in termini di produttività. La comunità savonese è unita e determinata a ripartire, chiediamo a questa commissione, al Governo e al Ministero di far proprie le nostre ambizioni.