



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE CONSILIARE V - TERRITORIO

Seduta pubblica del 15 gennaio 2014

VERBALE

La riunione ha luogo presso la Sala Consiliare di Palazzo Tursi.

Assume la Presidenza il consigliere Antonio Bruno.

Svolge le funzioni di Segretario la signora Maria Grazia Merlini.

Ha redatto il verbale la società Pegaso.

Alle ore 14:33 sono presenti i Commissari:

6	Anzalone Stefano
7	Balleari Stefano
11	Bruno Antonio Carmelo
15	Caratozzolo Salvatore
12	Chessa Leonardo
8	De Pietro Stefano
2	Gioia Alfonso
16	Grillo Guido
13	Lauro Lilli
14	Lodi Cristina
17	Muscarà Mauro
3	Musso Enrico
18	Musso Vittoria Emilia
4	Nicolella Clizia
9	Pastorino Gian Piero
5	Putti Paolo
1	Vassallo Giovanni
10	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Malatesta Gianpaolo
2	Mazzei Salvatore
3	Padovani Lucio Valerio
4	Pignone Enrico

Assessori:

1	Bernini Stefano
---	-----------------

Sono presenti:

Dott. Ferdinando De Fornari (Dirigente Urbanistica); D.ssa Marina Pedevilla (Affari Giuridici Urbanistica); D.ssa Silvia Capurro (Direttore Urbanistica); consulente PDL arch. Baldi; D.ssa Carla Pedrazzi (S.O.I) Dott. Mauro Tallero (S.O.I.)

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta. Pone quindi in discussione il seguente argomento:

1) PROPOSTA N. 467 del 12/12/2013

PROPOSTA N. 83 DEL 19/12/2013

ALLARGAMENTO DELL'AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO PER L'ASSEGNAZIONE DEI POSTI AUTO, REALIZZATI IN DIRITTO DI SUPERFICIE SU AREE DI PROPRIETA' COMUNALE, AI SENSI DELL'ART. 8, COMMA 3, DELL'AVVISO PUBBLICO APPROVATO CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 95 IN DATA 13 LUGLIO 2000.

2) PROPOSTA N. 452 del 10/12/2013

PROPOSTA N. 80 DEL 12/12/2013

ADEMPIMENTI CONSEGUENTI ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 1280/2012 E CORRELATO PARERE MOTIVATO N° 27 DEL 9 OTTOBRE 2012, INERENTE LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PROGETTO PRELIMINARE DEL P.U.C. DI GENOVA.

APPROVAZIONE DI DOCUMENTO DI ANALISI DELLE PRESCRIZIONI REGIONALI E IPOTESI DI RECEPIMENTO, CON CONSEGUENTE DETERMINAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO PER L'ESAME DELLE OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO PRELIMINARE DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE, ADOTTATO CON DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 92 DEL 7 DICEMBRE 2011, NONCHÉ DELLE LINEE DI INDIRIZZO PER L'OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI REGIONALI RIGUARDANTI LA "VARIANTE GENERALE DEL SETTORE ABITATIVO – ADEGUAMENTO DEL PUC AI SENSI DELLA L.R. 38/2007, ART. 26", ADOTTATA CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 4 /2011 E APPROVATA CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 67/2011, ESPRESSE CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 1369 DEL 16.11.2012, AI SENSI DELL'ART. 26 COMMA 4 LETT. A) DELLA LEGGE REGIONALE N.38/2007 E S.M. E GIA' PARZIALMENTE RECEPITE CON D.C.C. N. 12 DEL 28.02.2013. ULTERIORI DETERMINAZIONI IN MERITO AL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL P.U.C. DI GENOVA.

BRUNO - PRESIDENTE

"Buongiorno. Iniziamo questa Commissione che ha due punti all'ordine del giorno: l'allargamento dell'ambito territoriale di riferimento per l'assegnazione dei posti auto realizzati in diritto di superficie su area pubblica comunale, cosiddetti parcheggi fai-da-te; seguirà la prosecuzione dell'illustrazione della proposta n. 80 relativamente al documento di analisi delle prescrizioni regionali e al recepimento sulla VAS regionale sul PUC comunale".

APPELLO

BRUNO - PRESIDENTE

"Chiedo ai consiglieri di prendere posto e darei la parola all'Assessore e agli uffici per la presentazione della proposta di allargamento dell'ambito territoriale di riferimento per assegnare i posti auto dei parcheggi fai-da-te".

ASSESSORE BERNINI

"Sarò brevissimo perché la costa migliore è l'illustrazione degli uffici, che hanno anche le *slide* per vedere anche graficamente, con individuazione delle aree specifiche, come si pone la questione. Si tratta di una delibera che riguarda i posteggi cosiddetti fai-da-te già costruiti. Non ci sono nel futuro posteggi che dovrebbero essere realizzati nel nostro territorio. Alcuni di questi parcheggi fai-da-te realizzati anche anni fa non sono stati completamente venduti, alcuni anche per caratteristiche particolari del territorio in cui sono stati realizzati per cui il perimetro entro cui individuare la pertinenzialità di questi box da una parte non aveva nessuna abitazione e di conseguenza limitava l'area di possibile vendita. Lasciare vuoti dei box invenduti non è senza dubbio nell'interesse neanche della comunità in quanto questa normativa era nata proprio per togliere dalle strade le macchine. La proposta che fanno gli uffici è quella di ampliare, anche se leggermente, il raggio di inserimento di questi box nella possibilità di renderli pertinentziali agli appartamenti nella speranza che questo possa saturare queste opere e quindi svolgere la funzione per cui fu realizzata questa norma e resa possibile nel territorio. Per questo si prende in considerazione, ma vi spiegheranno poi gli uffici, il confine delle vecchie circoscrizioni, anche perché molti di questi posteggi furono progettati e avviati quando ancora c'erano le circoscrizioni. Quindi il raggio di interesse della norma farà riferimento all'area urbanistica limitata dal confine delle vecchie circoscrizioni e non dei Municipi.

La cosa migliore, come dicevo, è vedere anche con degli esempi qual è la modifica che viene proposta".

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"Buongiorno. I parcheggi fai-da-te sono dei parcheggi previsti dalla Legge Tognoli, la legge 122/1989, in particolare sono quelli disciplinati dall'articolo 9, quarto comma, della legge. La legge in realtà declina più fattispecie di pertinenzialità. In particolare quelli di cui siamo parlando sono quelli indicati al quarto comma dell'articolo 9, cioè sono quei parcheggi realizzati nel sottosuolo di aree pubbliche. Per cui il Comune individuava e poi metteva a bando queste aree pubbliche e, attraverso le proposte presentate, selezionava il progetto che riteneva più confacente rispetto ai criteri stabiliti dall'avviso/invito e in quel caso veniva concesso il cosiddetto diritto di superficie e la contestuale sistemazione della copertura come spazio pubblico. Questo è il comun denominatore per tutti gli interventi che sono stati realizzati e per quelli ormai residuali ancora in corso di esecuzione.

Nella storia dei fai-da-te i bandi sono stati quattro. Il primo risale al 1993 e successivamente sono stati emanati bandi nel 2000, nel 2001 e nel 2004. La delibera si concentra esclusivamente sul secondo, terzo e quarto bando, escluso il primo in quanto il primo è praticamente ormai completamente attuato, tutti i parcheggi sono stati affidati e quindi problemi di affidamento in rapporto pertinenziale sostanzialmente non ce ne sono più, mentre per i tre bandi del 2000, 2001 e 2004 la delibera tenta di mettere anche un po' di ordine rispetto ad una serie di partite economiche che riguardano, ad esempio, nell'interesse della pubblica amministrazione, il pagamento del diritto di superficie o, laddove dovuto, il pagamento degli oneri di urbanizzazione, nel senso che venendo meno la vendita di questi box posti auto, non viene versata la quota corrispondente al diritto di superficie e laddove i box non vengono venduti (perché c'è questa possibilità e vedremo adesso in che maniera) senza pertinenzialità, non sono pagati i corrispondenti oneri di urbanizzazione. Ormai penso che sappiamo tutti che se un posto auto viene venduto in termini commerciali senza il vincolo di pertinenzialità rispetto all'unità immobiliare, il parcheggio è sottoposto al pagamento della quota afferente gli oneri di urbanizzazione, invece se è vincolato, ai sensi di legge gli oneri di urbanizzazione non sono dovuti. E' dovuto sempre e comunque il

pagamento del diritto di superficie, che è appunto il valore della quota d'area che l'amministrazione ha messo a disposizione degli operatori.

In particolare la legge 122/1989 ha trovato poi una sua evoluzione con la legge regionale 10/1997. Di fatti oggi in Liguria facciamo ormai riferimento a questa legge regionale, la quale ha meglio specificato e introdotto proprio la possibilità di prevedere l'affidamento dei parcheggi anche senza rapporto di pertinenzialità. Qual è la caratteristica principale? Innanzitutto la legge individua due fasce: 300 metri e 600 metri rispetto all'area di intervento. Nella prima fascia, quella più piccola, tra 0 e 300 metri, doveva essere e deve ancora oggi essere individuata la quota del 50 per cento della capienza dell'autorimessa come vincolata in rapporto di pertinenzialità, cioè almeno il 50 per cento, la metà dell'autorimessa, dei posti auto dell'autorimessa, doveva essere pertinenziale ad unità immobiliari ricadenti nel raggio di 300 metri. Oltre questo 50 per cento c'era poi la possibilità di affidare, sempre e comunque in rapporto di pertinenzialità, a scelta dell'acquirente, tra i 300 e i 600, o altrimenti senza rapporto di pertinenzialità.

Uno degli obiettivi di questa delibera è quello di estendere il secondo raggio, quello dei 600 metri, perché il primo, quello che va tra 0 e 300, non può essere modificato in quanto era presupposto fondamentale dell'avviso/invito e deve essere garantito. Se noi andassimo a toccare questo aspetto, in realtà rimetteremmo in gioco uno degli elementi qualificanti della selezione e quindi potrebbe essere contestata questa operazione. Invece per il secondo raggio, basandosi in particolare su un punto dell'avviso/invito (mi riferisco in particolare all'articolo 8 dell'avviso/invito), c'è la possibilità per l'amministrazione di rivedere l'ambito territoriale di riferimento ed è proprio quello che si propone con questo provvedimento deliberativo.

Nel tempo, poi, abbiamo ancora avuto delle novità legislative, mi riferisco in particolare al cosiddetto Decreto Monti. Con il Decreto Monti si estende il concetto di pertinenzialità dei parcheggi. In realtà ci sono state diverse fasi nella costruzione di questo decreto. In una prima fase il decreto non si riferiva ai parcheggi cosiddetti fai-da-te, nella versione definitiva, poi convertita in legge, si fa anche esplicito riferimento alla possibilità di svincolare i parcheggi affidati in rapporto pertinenziale. A dire il vero il Decreto Monti introduce una cosa che nel concetto di pertinenzialità è assolutamente rivoluzionaria perché dice "nell'ambito del comune", quindi, in via del tutto teorica, una unità immobiliare a Nervi potrebbe avere un parcheggio a Voltri. Non è questo il caso in quanto noi siamo legati all'avviso/invito che stabilisce determinate regole e quindi a quelle noi dobbiamo attenerci, però in questi mesi e nei mesi scorsi sono arrivate richieste di svincolo di posti auto che l'amministrazione sta prendendo in considerazione e riconosce, ripeto, ai sensi di questa normativa nazionale che non possiamo disattendere, quindi dobbiamo per forza necessariamente applicare questa disciplina. In questa delibera troverete dei passaggi dove si fa riferimento anche a questa possibilità. Per chi volesse comunque verificare il Decreto Monti, è il decreto-legge 5/2012 convertito nella legge 35/2012, che ha per titolo: "Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo".

Altro elemento importante: per misurare i 600 metri si faceva riferimento al percorso pedonale. Vi potete immaginare la difficoltà, soprattutto in un territorio urbanizzato come quello genovese, di riuscire ogni volta ad individuare l'esatto soddisfacimento di questo parametro. Noi con questa delibera, per quanto riguarda la seconda fascia, ribadisco (cioè quella che attiene ai 600 metri, e vedremo come viene proposta l'estensione), parliamo invece di un raggio, di semplicemente un raggio, che è molto più semplice da verificare e da misurare.

La delibera che cosa fa? Prendendo atto della difficoltà, oggi, di poter portare a completamento la vendita di questi box posti auto (ripeto, per la maggior parte già realizzati), si pensa di estendere il raggio verso il perimetro, come diceva poc'anzi il Vicesindaco, delle circoscrizioni nel caso di parcheggi per i quali si voglia prevedere il vincolo di pertinenzialità, mentre nel caso in cui si voglia vendere commercialmente senza alcun vincolo si pensa di estendere il raggio oltre il perimetro del Municipio.

Io ho portato delle simulazioni che abbiamo fatto per farvi capire quali sono gli effetti di questa norma in maniera da comprendere esattamente cosa succede. Dovreste riuscire a percepire intanto un pallino verde pieno, che è la localizzazione dell'intervento, in questo caso è l'autorimessa di corso Dogali. Se riuscite a vedere, attorno al pallino verde pieno c'è un cerchio verde e quel cerchio verde rappresenta il raggio dei 600 metri. Cosa è successo nelle valutazioni che abbiamo fatto? Un'autorimessa, se ci fossimo fermati semplicemente a dire che vale a raggio più ampio che da 600 metri viene esteso a 1 chilometro (il chilometro è il raggio più ampio nero, si sovrappone, è un po' nero e un po' rosso e adesso vi spiego perché, è il secondo raggio), la prima estensione passerebbe da 600 metri a 1 chilometro, ma io potrei avere un'autorimessa localizzata, ad esempio, vicino al perimetro delle vecchie circoscrizioni e allora questo effetto verrebbe praticamente annullato. Entra in gioco, quindi, l'estensione da 600 metri ad un 1 chilometro, per cui si dice: o all'interno della circoscrizione o comunque entro il raggio di 1 chilometro. Per cui se ho l'autorimessa che è vicina al perimetro della circoscrizione per cui questo effetto di estensione non si avrebbe, ottengo l'effetto di estensione perché amplio il raggio da 600 metri a 1 chilometro. Lo stesso principio vale nel caso in cui mi riferisco al perimetro dei Municipi. L'area tratteggiata con bande rosse è l'area che verrebbe individuata nel raggio dei 600 metri e che avrebbe invece una sua ulteriore estensione nel momento in cui dico che mi riferisco alla circoscrizione. Vedete che supera il perimetro verde l'area a banda rossa..."

(Intervento fuori microfono)

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"Ripeto, il primo raggio, che è quello più piccolo, rappresenta il raggio di 600 metri ed è colorato in verde. In questo momento all'interno di quel raggio io posso, ai sensi dell'avviso/invito, individuare il 50 per cento della capienza dell'autorimessa ed affidare quei posti auto box o in rapporto pertinenziale o liberi. Questa è la regola attuale. Siccome non si riesce perché il raggio è abbastanza piccolo, la proposta è quella di estendere quel raggio al perimetro della circoscrizione. Il perimetro della circoscrizione è quello che percepite con le bande rosse. Però, siccome ci possono essere delle autorimesse che sono localizzate vicino al perimetro della circoscrizione, questo effetto sarebbe nullo, allora regola dice: o il perimetro della circoscrizione o almeno entro un chilometro. Il chilometro qual è? E' il secondo raggio, quello più grande; sono due raggi, uno più piccolo e uno più grande. Per farvi comprendere meglio ancora quale sarebbe l'area che verrebbe inclusa all'interno di questo raggio, l'abbiamo campita con il tratteggio rosso. I perimetri rossi che vedete sono i perimetri delle vecchie circoscrizioni, mentre quelli blu sono i perimetri dei Municipi. Con questa modifica, i parcheggi che io avrei dovuto assegnare nel raggio 300 e 600 con le regole che vi ho spiegato adesso, li posso assegnare con le stesse situazioni, però estendendo al chilometro rispetto al perimetro della circoscrizione o del Municipio, a seconda che io lo voglia attribuire al rapporto pertinenziale oppure libero da vincolo di pertinenzialità. Questo è il contenuto della delibera.

Vi aggiungo anche un po' di numeri. Stiamo parlando in particolare di 22 localizzazioni, di 22 aree, e di una capienza complessiva in termini di posti auto di 2063 posti auto. Di questi non sono stati assegnati ancora 834 posti auto. E' interesse dell'amministrazione assegnarli per poter concludere tutti i provvedimenti amministrativi, che tra l'altro, vi posso garantire, impegnano nella gestione perché sono avvisi estremamente complessi, quindi impegnano molto nella gestione amministrativa, il collega geometra Tacchino è quotidianamente impegnato a verificare queste cose. Soprattutto l'amministrazione oggi è creditrice di cifre abbastanza considerevoli, soprattutto per quanto riguarda, ripeto, il diritto di superficie dovuto dagli operatori, quindi c'è tutto l'interesse affinché queste operazioni si concludano e venga pagato il diritto di superficie. Peraltro, altro

aspetto importante, siccome c'è una serie di partite economiche ancora aperte con una serie di operatori, coloro che vorranno usufruire di questa possibilità dovranno innanzitutto mettersi in ordine con il pagamento o degli oneri dovuti o del diritto di superficie, altrimenti non verrebbe riconosciuta questa possibilità. Una volta assolti gli obblighi pregressi, potranno usufruire di queste estensioni. So che è abbastanza complicato, però non potevo essere più semplice.

Un ulteriore elemento riguarda la tariffa. Abbiamo individuato una lieve maggiorazione della tariffa per coloro che usufruiranno di questa maggiore estensione, nel senso che siccome in passato si era operato a ribassare il valore del diritto di superficie perché il diritto di superficie, in termini tariffari, era stato stabilito nel 1993 e i bandi successivi del 2000, 2001 e 2004 avevano fatto riferimento sempre a quei valori del diritto di superficie, e si era anche stabilito di abbassare, abbattere quelle tariffe di una percentuale a seconda che ci si ritrovasse tra 0 e 300 o 300 e 600, in questo caso abbiamo diminuito l'abbattimento perché non potevamo fare altrimenti, altrimenti avremmo disatteso di nuovo una regola dell'avviso/invito. Questo è quanto".

BRUNO - PRESIDENTE

"Volevo chiedere tre cose. La prima è: rispetto agli altri parcheggi pertinenziali, quelli non fai-da-te, questi parcheggi fai-da-te hanno usufruito di un trattamento economico differente e in che modo? Cioè, se uno costruisce un parcheggio pertinenziale vicino al proprio appartamento in area privata, ha un trattamento economico e normativo diverso oppure no? Questa è la prima domanda, risponda pure, prego".

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"I riferimenti normativi sono diversi, nel senso che io ho esordito dicendo che stiamo parlando dei parcheggi ai sensi dell'articolo 9, quarto comma. Se oggi realizzo un parcheggio pertinenziale mi riferisco all'articolo 9 e altri commi, quindi il riferimento normativo è diverso, ma la regola sugli oneri di urbanizzazione è la stessa, per cui se ho il parcheggio in maniera pertinenziale non pago gli oneri di urbanizzazione, come in questo caso; la differenza è il diritto di superficie se realizzo il parcheggio a casa mia. In questo caso queste autorimesse sono realizzate nel sottosuolo di proprietà comunale, quindi c'è il diritto di superficie, che dura novant'anni".

BRUNO - PRESIDENTE

"Invece il diritto di superficie viene pagato all'atto della vendita del box e non della costruzione?"

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"La metà alla consegna dell'area per la realizzazione, l'altra metà al collaudo tecnico-amministrativo. Il problema infatti è che oggi abbiamo delle partite aperte perché, pur in presenza di collaudo tecnico-amministrativo, questo corrispettivo non è ancora stato versato".

BRUNO - PRESIDENTE

"Chiedo scusa ai colleghi, ma erano due domande che già sentito serpeggiare. Ora interviene Grillo, poi Nicoletta, Muscarà, De Pietro e Vassallo".

GRILLO (P.D.L.)

"In riferimento ai parcheggi programmati e realizzati io ho una documentazione che ho visionato, è la documentazione a corredo della delibera del 2000, dove erano individuati i parcheggi che era possibile realizzare e quelli che invece venivano accantonati in quanto o non più di attualità o non più ovviamente idonei per essere realizzati. La prima domanda è: volevo sapere se le strutture di piazzale Mazzini, corso Dogali, piazza Ghiglione, via Coronata, via Hermada, piazza Rapisardi, via Reggio, via Tagliamento, via Liri, via Cocito, via Pagdora, via Monte Zovetto intanto sono state realizzate in quanto dopo queste abbiamo visto negli allegati ulteriori notizie. Prima domanda.

Seconda domanda. Ho rilevato dall'avviso pubblico per la cessione del diritto di superficie, in rapporto alle normative in vigore e alle delibere assunte da parte del Consiglio comunale, i novant'anni. Ora, mi riservo in Consiglio comunale di presentare dei documenti riferiti soprattutto all'esigenza di modificare o di revisionare l'atto di avviso pubblico e la convenzione, soprattutto per il futuro, perché facciamo un'ipotesi: se c'è un parcheggio interrato che comunque rientra nella normativa di cui oggi si parla e che non è di dimensioni tali da poter essere ammortizzato nei novant'anni, perché prevedere i novant'anni?

Poi vi sono delle esigenze di verifica, di controllo sui parcheggi già realizzati in riferimento a quanto era previsto negli atti convenzionali, quindi la dotazione del verde soprastante, i parcheggi, e poi ci sono i controlli, previsti nei documenti, che l'amministrazione comunale deve effettuare al fine di verificare che i lavori siano realizzati in modo adeguato e che ovviamente coincidano con gli atti deliberativi adottati dalla Giunta. Recentemente abbiamo visitato il parcheggio in fase di costruzione in via Monte Zovetto e mi chiedo fino a che punto e in che misura l'amministrazione abbia prodotto i controlli dovuti se abbiamo registrato una situazione da mesi che crea molte preoccupazioni.

Mi fermo qui per il momento, ma a mio giudizio sia l'atto convenzionale che l'avviso pubblico – a prescindere che poi non possa anche prevedere un ridimensionamento rispetto ai novant'anni in rapporto all'entità della cifra che viene investita per realizzare questo parcheggio – debbono essere rivisitati, commentati, valutati, considerato soprattutto il tempo trascorso.

Poi in uno di questi due atti, l'avviso pubblico, ho notato che alcune parti sono state evidenziate in neretto rispetto al testo; volevo sapere se sono parti oggetto di qualche modifica avvenuta in passato su questo testo, perché se è così non ci è stata allegata la versione precedente. Comunque volevo conoscere le motivazioni per cui in molti articoli sono state evidenziate in neretto parti della dicitura di questi articoli".

BRUNO - PRESIDENTE

"Architetto, se vuole rispondere subito, prego, così dopo diamo la parola ai colleghi".

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"Rispetto all'elenco di parcheggi che lei ha citato, con una delibera, la n. 96 del 13 luglio 2000, è stata fatta la ricognizione dello stato delle iniziative in materia di parcheggi privati in aree pubbliche, per cui alcuni parcheggi sono stati confermati, altri invece sono stati annullati in termini di previsione. Per quanto riguarda il bando del 2000 ad oggi noi abbiamo nove aree e sono: piazzale Mazzini, corso Dogali, via Cervetto, piazza Rapisardi, via Liri, via Nizza, via Monte Zovetto, via Era, via Casotti. Di queste, due, via Cervetto e via Monte Zovetto, sono ancora in corso di esecuzione. Per quanto riguarda la capienza totale di queste nove aree, stiamo parlando di 708 posti

auto, di cui 211 non assegnati. Il numero è abbastanza rilevante perché ci sono ancora due parcheggi in corso di esecuzione, da finire.

Sulla questione del rapporto tra diritto di superficie e dimensione del parcheggio, questo è un aspetto tecnico sul quale non posso essere del tutto d'accordo in quanto nel momento in cui un'amministrazione emette un bando e stabilisce delle regole, quindi fa un avviso pubblico, io che propongo una determinata soluzione e studio in termini di fattibilità economica e tecnica..."

(Intervento fuori microfono)

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

" Scusi se non ho capito. Per quanto riguarda le previsioni, qui poi lascio la parola al Vicesindaco, ma in questo momento non c'è ipotesi di nuove aree per parcheggi. Resta comunque difficile, se non detto subito, modificare le regole in corsa, cioè se il diritto di superficie viene stabilito in novant'anni da subito nell'avviso/invito, quello deve essere per tutte le possibili proposte..."

(Intervento fuori microfono)

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"Sì, anche per le nuove. L'amministrazione può scegliere, può anche stabilire, ad esempio, in sessant'anni il diritto di superficie, ma in quel caso, siccome non è l'amministrazione che ha a disposizione degli studi di fattibilità in termini tecnico-economici, quei sessant'anni potrebbero in quell'ipotesi non essere sufficienti per ammortizzare l'operazione, tutto qua. Dovrà tenere conto di questo aspetto nel momento contingente nel quale si emettono i bandi, della dimensione dei bandi, del valore dell'operazione esattamente in quel momento o in proiezione, nel senso che si dovrà tenere conto dei tempi di affidamento, realizzazione e così via. Comunque raccolgo questa sua segnalazione, che però, come lei sottolinea, vale per il futuro, non vale per il passato.

Per quanto riguarda le verifiche, intanto ogni autorimessa con relativa convenzione prevede un collaudo tecnico-amministrativo in corso d'opera e finale, per cui c'è una figura terza, un soggetto terzo che ha il compito di seguire lo stato di avanzamento dei lavori. Poi nell'ambito del Comune c'è un ufficio, il geometra Tacchino è il responsabile, che segue, come vi dicevo, l'attuazione, o altrimenti, ad avvenuta realizzazione, la gestione degli aspetti amministrativi riguardanti sia il pagamento dei corrispettivi che l'affidamento, la circolazione dei posti auto.

Quello che l'amministrazione non può fare, come purtroppo sta accadendo oggi in molti casi, è regolare il destino degli operatori, cioè se un operatore fallisce o entra in difficoltà, l'amministrazione o quantomeno gli uffici o lo stesso collaudatore tecnico-amministrativo poco possono fare sul destino di quella società, perché se fallisce bisognerà farsi carico, come stiamo tentando di fare nel caso di Monte Zovetto, quantomeno di mettere in sicurezza l'area e di porre tutti i rimedi possibili. Però prima di avviare eventualmente l'escussione di fideiussioni (perché l'amministrazione si fa anche consegnare delle fideiussioni a garanzia della realizzazione delle opere), questo non sempre è così scontato e semplice, soprattutto nel momento in cui si sviluppa un fallimento. Come sappiamo tutti, nel momento in cui entra una curatela fallimentare, non è detto che ci sia la possibilità di escutere direttamente. Questo lo posso dire con una certa cognizione di causa perché ci sono contenziosi, stiamo tentando su tutta una serie di situazioni estremamente difficoltose di avviare le procedure di escussione delle fideiussioni. Fermo restando il fatto che poi, nel momento in cui il Comune riesce anche ad introitare quei soldi, è lui che in quel momento deve

attivarsi, operare ed utilizzare quei soldi per gli obiettivi che la fideiussione copriva, non è che può fare altre cose, per cui teoricamente dovrebbe realizzare il completamento dei lavori se iniziati e non portati a termine".

BRUNO - PRESIDENTE

"Prego, collega Nicolella".

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

"Grazie, Presidente. Se ho capito bene, l'ammontare dei posteggi costruiti e non venduti copre circa il 40 per cento, cioè i posteggi non venduti sono 834 su 2063 costruiti, perciò arriviamo al 40 per cento di posteggi fatti con concessione di suolo pubblico. C'era un calcolo di previsione? Un 40 per cento di errore, diciamo così, non è poco, per cui immagino che l'amministrazione comunale, dando in concessione il suolo pubblico, avesse fatto una previsione, su cui poi incide la crisi, incide il calo dei trasporti, ma se non l'ha fatta è bene, che la faccia ora, nel senso che l'estensione del vincolo di pertinenzialità immagino che, secondo i calcoli del Comune, andrà a coprire... non so... vorrei sapere che percentuale dei posteggi invenduti, perché cambiare regole che poi incidono così sull'assetto urbanistico... Ricordo che ad esempio, mi sembra, e chiedo conferma, i posteggi fai-da-te vanno in deroga alla regola generale che nei centri storici non possono essere costruiti posteggi interrati, correggetemi se sbaglio, invece in centro storico sono stati costruiti posteggi fai-da-te perché fai-da-te. Così come le agevolazioni fiscali che sono state concesse agli acquirenti sono state concesse in virtù del fatto che avessero delle caratteristiche, che adesso noi andiamo a sovvertire perché questi posteggi non sono venduti. Allora le sovvertiamo perché sappiamo che questo porterà l'amministrazione a rientrare delle morosità dei costruttori oppure no? E, se ho capito bene, sul posteggio pertinenziale sono dovuti i diritti di superficie, ma non gli oneri di urbanizzazione, quindi noi estendendo l'area di pertinenzialità ci diamo un po' la zappa sui piedi..."

(Intervento fuori microfono)

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

"No, non ce la diamo, quindi ci guadagniamo. Ma a parte questo, qual è l'interesse vero dell'amministrazione pubblica? Io sono proprietaria di un posteggio pertinenziale, ho iniziato a pagarlo quando ancora era nella pancia e c'è da chiedersi: il collaudo tecnico-amministrativo che viene fatto darà l'autorizzazione alla vendita, immagino che l'autorizzazione alla vendita venga fatta quando il costruttore ha dato il proprio corrispettivo; se non fosse così sarebbe molto spiacevole pensare che abbiamo dato un diritto di superficie senza essere pagati, perché chiunque di noi, se costruisce una cosa su un terreno, prima la paga. Per cui è una situazione estremamente delicata, che definirei imbarazzante, in cui noi andiamo a cambiare una regola che ha dato luogo a dei privilegi, chiamiamoli così, senza la certezza, o magari la certezza c'è, dell'interesse e del ritorno per la collettività. Se potete chiarirmi questi due punti, grazie".

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"Intanto il suo intervento non è esattamente corretto in una parte, ma per colpa mia, nel senso che quando io ho citato gli 830 posti auto non ancora assegnati, non ho specificato che dentro questi 830 posti auto sono compresi quelli riguardanti le autorimesse in corso di esecuzione..."

(Intervento fuori microfono)

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"Allora se lo avevo detto non è neanche colpa mia..."

Se andiamo a prendere la capienza delle autorimesse in corso di esecuzione, questi 830 si riducono in maniera abbastanza significativa, basti pensare al parcheggio di via Montaldo, che probabilmente (è ancora in istruttoria) non verrà neanche più realizzato, che ammonta a 304 posti auto, per cui dagli 800 togliendone 300 scendiamo già a 500. Dobbiamo togliere poi altri 39 posti auto per via Cervetto, che è in corso di esecuzione, dobbiamo togliere poi altri 141 posti auto che sono quelli di via Monte Zovetto, che è in corso di esecuzione. Per cui..."

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

"In corso di esecuzione certe volte sottende uno stato di avanzamento dei lavori tale da rendere auspicabile invece la conclusione dei lavori, come in viale Monte Zovetto, dove adesso abbiamo il buco e io mi rendo conto che bisogna trovare la maniera eccetera, però cosa vuol dire che probabilmente non verranno fatti in via Montaldo? Che non verranno fatti assolutamente, punto?"

(Intervento fuori microfono)

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

"Quindi non contiamoli..."

(Intervento fuori microfono)

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

"Questo mi conforta. Quindi arriviamo a quante unità non vendute?"

(Intervento fuori microfono)

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

"Circa 400, va bene, che fa sempre il 20 per cento comunque".

BRUNO - PRESIDENTE

"Muscarà, prego".

MUSCARÀ (MOVIMENTO 5 STELLE)

"Grazie, Presidente. Anch'io come la Consigliera che mi ha preceduto stento a trovare dove sia l'interesse dell'amministrazione in questa operazione, anche perché lei, architetto, ci ha detto che le aziende che hanno fatto questo investimento avrebbero dovuto consegnare metà dell'importo riguardante il diritto di superficie all'atto della consegna della superficie, quindi vorrei già una risposta su questo, non so se da lei o dal Vicesindaco, vorrei sapere se di tutti i progetti che sono stati fatti è stato incassato il 50 per cento. Se è stato incassato, bene; se non è stato incassato, vorrei che mi spiegasse come mai si è proceduto poi ai lavori. Poi l'altra parte, che doveva essere consegnata al momento del collaudo, se ho capito bene non è stata percepita dall'amministrazione, quindi mi domando quali misure legali abbia preso l'amministrazione comunale verso queste aziende che non hanno ottemperato visto che io mi sono letto l'articolo 9, comma 4, al quale faceva riferimento lei, architetto, e l'articolo dice: *"la costituzione del diritto di superficie è subordinata alla stipula di una convenzione nella quale siano previsti: a) la durata della concessione del diritto di superficie per un periodo non superiore a novant'anni"* – e questo abbiamo appurato che c'è – *"b) il dimensionamento dell'opera e il piano economico-finanziario previsti per la sua realizzazione"* – quindi qui c'era il rischio dell'impresa; l'impresa, quando si è presa questo impegno, doveva avere questo piano finanziario ed era compito dell'amministrazione comunale verificare che fosse veritiero – *"c) i tempi previsti per la progettazione esecutiva, la messa a disposizione delle aree e l'esecuzione dei lavori; d) i tempi e le modalità per la verifica dello stato di attuazione nonché le sanzioni previste per gli eventuali inadempimenti"*. Quindi io le chiedo: nella convenzione che era stata fatta a suo tempo ci saranno state, come previsto nel punto d), delle sanzioni, allora vorrei sapere se queste sanzioni sono state applicate, perché mi sembra che qua il favore, più che all'amministrazione e ai cittadini, viene fatto alle aziende che costruiscono i parcheggi, che probabilmente avevano fatto delle cattive valutazioni, e noi, visto che ora loro hanno fatto un bagno di sangue di investimento, dobbiamo andare a coprire questo buco che hanno avuto permettendo di allargare un'area di pertinenzialità. Cosa che secondo me non va nel senso di quello che doveva essere lo spirito della legge, cioè creare dei parcheggi che in qualche modo fossero di utilità per chi abitava in quelle zone. Aumentando queste aree rischiamo invece di mantenere purtroppo le strade intasate dalle auto posteggiate e magari i parcheggi vengono acquistati da cittadini che abitano in tutt'altra parte della città, quindi secondo me qui non andiamo a fare l'interesse dei cittadini, bensì quello delle aziende che hanno costruito e ora non riescono a realizzare profitto. Grazie".

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"Sul pagamento del diritto di superficie per il 50 per cento, la risposta è sì. Per quanto riguarda le quote del diritto di superficie di cui il Comune è ancora creditore, in realtà, come nel caso dei posti auto non ancora assegnati, la grossa fetta riguarda le autorimesse ancora in corso di esecuzione. Per un'altra autorimessa, che è quella di Villa Fiammetta, abbiamo un contenzioso aperto con la nostra Avvocatura. Nel momento in cui succedono queste cose, l'unica possibilità è avviare dei contenziosi, non è che possiamo fare altrimenti.

Per quanto riguarda il tema delle sanzioni, le sanzioni sono quelle di carattere edilizio che possono essere attribuite in caso di non rispetto dei progetti, non rispetto delle modalità esecutive e così via. Sia il regolamento edilizio comunale, sia la legge regionale in materia edilizia, la legge regionale 16/2008, stabilisce le sanzioni che possono essere erogate. Dopodiché, nel momento in cui non vengono pagati gli oneri, c'è la possibilità di mettere a ruolo gli oneri di urbanizzazione dovuti, ma questa è una regola che vale per i fai-da-te come per qualunque progetto edilizio. Noi abbiamo sempre due possibilità di operare: intanto scattano le sanzioni sui ritardati pagamenti e poi scatta l'escussione delle fidejussioni; nel caso di difficoltà di escussione, c'è la messa a ruolo degli

oneri di urbanizzazioni. Ma non è detto che poi queste operazioni producano risultati perché sappiamo che la messa a ruolo non è che produca sempre risultati, ma questa è la possibilità operativa che c'è.

In realtà, forse l'ho sottolineato poco, il riferimento al Decreto Monti è un elemento di novità forte nel concetto di pertinenzialità di questi parcheggi. Tra l'altro rispetto all'intervento che faceva poc'anzi la Consigliera sulla possibilità di deroga, lei in qual caso si riferiva al comma 1 dell'articolo 9 perché il comma 1 dell'articolo 9 della Legge Tognoli consente la realizzazione di autorimesse in deroga alla strumentazione urbanistica nelle aree di pertinenzialità interrata. Il Comune di Genova nell'interpretare questa norma è sempre stato molto restrittivo, pretendeva che ci fosse una stretta relazione tra l'area oggetto di intervento e gli edifici circostanti. Abbiamo preso qualche scoppola di recente dai TAR che hanno interpretato invece in maniera diversa, più estensiva la possibilità di realizzare autorimesse e di riconoscere il bacino d'ambito. Quindi non sempre siamo aiutati dalla giurisprudenza in questo senso ed è proprio uno dei temi sui quali oggi dobbiamo anche riflettere in termini generali sulla questione dei parcheggi in quanto sono sempre più frequenti le proposte di realizzazione di parcheggi in deroga su questi presupposti, cioè sul fatto che oggi come oggi c'è la possibilità di realizzare questi parcheggi nel sottosuolo di aree senza più quel vincolo che noi abbiamo sempre in qualche modo preteso in termini di distanza tra l'area dell'autorimessa e gli edifici circostanti, in virtù, appunto, di giurisprudenza che si sta consolidando in un senso diverso".

BRUNO - PRESIDENTE

"Collega De Pietro, prego. Poi Vassallo".

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

"Grazie. Intanto vedo che ha padronanza dei dati. Li ricorda tutti a memoria o ha qualcosa di scritto? Ovviamente era una battuta. Da questo punto di vista direi che, come abbiamo già detto molte altre volte, crediamo che le proposte di delibera della Giunta dovrebbero essere accompagnate sempre e comunque da tutta la documentazione che verrà utilizzata in Commissione in modo che i consiglieri abbiano modo... Abbiamo visto anche la consigliera Nicoletta, che sappiamo essere una persona molto attenta, non aveva capito delle cose, perché è chiaro che, in mezzo a tanti numeri, seguire è difficile. Quindi chiederemmo gentilmente agli uffici di far avere ai consiglieri tutta la documentazione, includendo l'elenco di tutte le autorimesse con posteggi che ci sono da vendere a Genova, comprese quelle che sono ancora in costruzione, comprese quelle che sono autorizzate ma i cui lavori non sono ancora iniziati, e con la situazione delle vendite per ogni autorimessa ed eventualmente, se fosse possibile, anche con un'idea dei prezzi dei box.

Poi mi farebbe piacere avere dagli uffici un parere, che immagino voi vi siete fatti avendo grande esperienza dell'argomento, su come mai non vengono venduti questi box. I casi sono due: o sono troppo cari, o non c'è bisogno in zona di box, per cui o era sbagliato il piano industriale di chi ha costruito il posteggio, oppure evidentemente per qualche motivo non riesce ad abbassare i prezzi.

Inoltre volevo chiedere se ci sono impedimenti di tipo normativo per poter fare causa ai costruttori che non hanno pagato i diritti di superficie o comunque che non hanno i conti a posto con il Comune, per poter fare un recupero crediti abbastanza rapido, come si fa con qualsiasi cittadino che si trova ad avere a che fare con la giustizia e ovviamente ha torto. Vediamo costantemente Equitalia che vende all'asta casa di persone che magari hanno semplicemente perso il lavoro e non riescono a pagare le tasse che i Comuni imputano loro e poi invece vediamo realizzate dei favori ad aziende che altrettanto come i cittadini non pagano le tasse perché magari sono in difficoltà, però hanno dei beni da poter impegnare, per cui se alcuni di quei box fossero venduti all'asta a prezzo

d'asta, sono sicuro che qualche d'uno si riuscirebbe a venderlo per ottenere il risarcimento per il Comune.

Poi una cosa volevo capire: immagino che questa normativa, che io ho scorso un po' velocemente, si riferisca anche alle nuove costruzioni che saranno autorizzate nel futuro, o sbaglio?"

(Intervento fuori microfono)

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

"E' solo per l'esistente, benissimo.

Forse per riuscire ad invogliare i costruttori a rendere più appetibile il prezzo di vendita di questi box in modo da consentire anche all'amministrazione di poter rientrare con i propri crediti, si potrebbe utilizzare quello che negli anni Ottanta nei Ministeri girava come parola d'ordine cioè il "sistema spintaneo": se noi dicessimo che non diamo più alcuna autorizzazione a costruire altri box nell'ambito delle aree dei posteggi ancora da vendere, forse riusciremmo ad invogliare i costruttori a, pur di costruire nuovi box, vendere in qualche modo l'esistente. Questa è una delle soluzioni che propongo. Grazie".

BRUNO - PRESIDENTE

"Prego, architetto".

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"Sulla questione del recupero crediti saremo costretti – come, ripeto, in diversi casi già stiamo facendo – ad avviare dei contenziosi. Sono un po' pessimista sui tempi di questi contenziosi.

Sul fatto che una quota di queste autorimesse non sia stata venduta non sta a me commentare e spiegare quello che è il momento contingente. Stiamo parlando di parcheggi pensati e nati ventitré anni fa, nel frattempo è cambiato il mondo.

In realtà, oltre a questa situazione, il Decreto Monti, che ha in qualche modo semplificato e ha liberato la circolazione, come vi dicevo prima, di questi parcheggi, ha anche contribuito in qualche modo ad ammortizzare questa richiesta, questa esigenza di richiesta, perché, anziché comprarne di nuovi, c'è la possibilità oggi di farli girare e con un concetto di pertinenzialità completamente diverso. Questo è un aspetto assolutamente importante.

Il sistema che lei suggeriva, innanzitutto anche se io sono assicurato, in realtà tutta l'assicurazione non basterebbe perché stiamo parlando di istanze e di dinieghi ad istanze e laddove l'istanza fosse legittima sotto il profilo urbanistico ed edilizio, io dovrei pagare i danni per quanto riguarda il diniego. Si è pensato anche, in parallelo ai contenziosi che stiamo portando avanti, ad un sistema che vuole essere incentivante nei confronti delle imprese, che non significa precludere la possibilità per l'amministrazione di avviare dei contenziosi, ma semplicemente di ottenere prima forse quanto dovuto, tecnicamente parlando questo mi sento di esprimerlo, senza effetti devastanti sul concetto iniziale dell'operazione..."

PEDEVILLA – URBANISTICA

"Scusate, mi introduco. Ho seguito soprattutto dal punto di vista giuridico-amministrativo l'atto e mi premeva dare una precisazione sulla portata del cambiamento normativo che sta a monte. La prima versione della Legge Tognoli, la 122/1989, riproposta dalla legge regionale 10/1997,

prevedeva che i parcheggi pertinenziali non potessero circolare pena la nullità degli atti di trasferimento. Quindi partiamo da un quadro originario in cui la circolazione era vietata e sanzionata con una sanzione molto pesante quale la nullità degli atti ed arriviamo ad una situazione attuale in cui la circolazione è consentita. Questo mi premeva chiarirlo per dare la portata del cambiamento che il legislatore ha introdotto e a cui l'azione amministrativa non può che adeguarsi. "Circolare" vuol dire vendere e trasferire".

BRUNO - PRESIDENTE

"C'era il collega Vassallo che si era iscritto prima, poi c'era stato quel quiproquo, quindi do la parola a lui. Prego".

VASSALLO (P.D.)

"Grazie, Presidente. Io contrariamente ai colleghi che mi hanno preceduto non ho perplessità su questa delibera, anzi, devo dire che mi sembra una cosa intelligente, nel senso che va nell'interesse di tutti i soggetti che sono in qualche modo coinvolti. E' vero quello che dice il collega Muscarà, nel senso che noi facciamo un piacere a delle aziende che, avendo fatto degli investimenti, possono magari oggi ritrovarsi con l'acqua alla gola da un punto di vista finanziario, è vero, ma stiamo parlando di aziende e non è che un'azienda meccanica è un'azienda che va sostenuta e un'azienda edile è un'azienda di delinquenti che va lasciata al proprio destino. Sono tutti imprenditori, i lavoratori che ci lavorano sono tutti lavoratori. Se questo sostegno ad un interesse privato andasse contro l'interesse complessivo della collettività o contro l'interesse legittimo di altri cittadini, sarebbe una cosa negativa, sarebbe giustamente un atto da rilevare e non da sostenere perché evidentemente si tratta di contrasti di interessi.

Però c'è l'interesse, oltre che, appunto, di queste imprese, anche dei cittadini che vogliono acquistare e che quindi patrimonializzano la propria realtà individuale, fanno in qualche modo anche un investimento, oltre che farsi una facilitazione per la loro vita. Devo dire che se ci fosse un'apertura totale per cui da 600 metri passiamo al fatto che ognuno può comprare in qualunque zona della città, mi sembrerebbe un'esaltazione del dato economico con nessuna conseguenza dal punto di vista della viabilità e di una razionalità dei comportamenti. Però qui parliamo di andare da 600 metri a 1000 metri, non c'è una devastazione e una polverizzazione di queste presenze.

E' anche un interesse dell'amministrazione – e la collettività non è il Comune, la collettività è la somma dei cittadini – l'amministrazione comunale comunque ha un'utilità perché c'è la presumibile opportunità oppure comunque c'è l'opportunità che rientri di alcune situazioni di esposizione nei confronti delle aziende.

Devo dire che non vedo controindicazioni, vedo dei possibili, ancorché non certi, ma possibili percorsi che vanno nel senso degli interessi, oltre che naturalmente tutti legittimi, anche di soggetti diversi, noi compresi, per cui in questo modo tutti insieme abbiamo tutti delle utilità. Quindi, non vedendo questioni negative, ma vedendo solo possibilità di valutazioni positive, chiudo come ho aperto questo intervento, nel senso che non ho perplessità e che secondo me è un provvedimento intelligente e che va portato avanti".

BRUNO - PRESIDENTE

"Grazie. Collega Putti, prego".

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

"Io faccio un po' più fatica del collega Vassallo invece, faccio fatica anche dal punto di vista lessicale perché mi state dicendo che "pertinenziale" è un'altra roba da quello che intendo io e che "pertinenziale" e "vicino" non sono più le parole in cui io mi riconoscevo prima, cioè un box al Lagaccio può essere comprato anche da uno che abita a Portoria e mi state dicendo che questa roba qua può rientrare quasi nel pertinenziale..."

(Intervento fuori microfono)

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

"Dite ai confini del Municipio e il Lagaccio è ai confini del Municipio Centro-Est..."

(Intervento fuori microfono)

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

"Insomma, andando su questa linea vale un po' tutto. Per esempio un rapinatore può dirmi che non mi ha rapinato, che ha prelevato momentaneamente i miei soldi e poi in un'altra vita me li restituirà; oppure un aggressore, sull'onda di quello che diceva il collega Vassallo, mi ha picchiato causandomi un danno, però fa lavorare un medico, un infermiere, fa lavorare qualcuno che sta al pronto soccorso. Di questo passo veramente vale qualsiasi cosa. Io, onestamente... Se non riconosciamo neanche il fatto che un'impresa ha un rischio d'impresa... Abbiamo fatto una legge, che per me era una cosa invereconda, per facilitare la costruzione di box. Siamo qua che lottiamo con un territorio che non ha più drenaggio, che sta crollando, per cui l'Assessore ci dice che dobbiamo andare a cementificare un po' più su perché giù abbiamo cementificato tutto e sopra c'erano i mulini che salvavano tutto e allora lassù dobbiamo farci delle case. Adesso abbiamo fatto fare dei box, non riescono a venderli, abbiamo dato la possibilità a chi li compra di detrarsi il 55 per cento o quello che era la percentuale. Insomma, abbiamo fatto qualsiasi cosa e ora andiamo anche a cambiare il vocabolario. Mi chiedo veramente il poveraccio che non ha una media impresa perché non è muratore di Vico degli Adorno o di chissà dove, il poveraccio che non ha una media impresa che cosa ci potrebbe dire, forse ci potrebbe dire: Comune, io non posso pagarti l'IMU, non te la pago se non mi fai fare sulla terrazza sopra il mio piccolo appartamento in via Vico degli Adorno un posto dove posso invitare tutti a fare dei cocktail gratuitamente cambiando quello che è il PUC del Comune di Genova. Io veramente non riesco a comprenderla questa roba. Sarò "tanardo" può darsi e accetto questa eventualità, ma quantomeno mi sembra che ci siano forti perplessità su quello che mi state proponendo".

BRUNO - PRESIDENTE

"De Pietro, prego".

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

"Intanto il cambiamento di parole, Paolo, c'è già stato perché, per esempio, i posti a piazza Solari si vendono come posteggi interrati mi risulta, perché l'indirizzo è stato messo lì sopra, però quello è un palazzo, quindi il cambiamento di parole c'è già stato.

Stavamo guardando sempre quell'articolo della legge che dice che i Comuni possono mettere a punto un piano per i posteggi, si dice, appunto, "possono" non "sono obbligati", quindi se dovessimo dare l'autorizzazione a fare posteggi solo in quelle aree dove tutti gli altri posteggi sono già stati venduti non vedo come lei dovrebbe rischiare di mettere mano alla sua assicurazione. Quel piano potrebbe essere aggiornato di anno in anno tenendo conto di autorizzare i posteggi solo nei posti dove ormai gli altri posteggi sono già stati venduti".

BRUNO - PRESIDENTE

"Adesso c'è Caratozzolo e Muscarà, poi facciamo rispondere alle domande. Prego".

CARATOZZOLO (P.D.)

"Grazie, Presidente. La mia non è tanto una domanda, quanto una considerazione anche alla luce dell'intervento del collega Putti. Io capisco perfettamente le considerazioni di massima che ha fatto il consigliere Putti, però è altrettanto vero quello che ha detto il collega Vassallo perché, in effetti, quando si parla di lavoro, tutto il lavoro è nobile. Nel caso specifico non mi pare che ci sia un danno, con questa delibera almeno, rivolto a qualcuno in particolare o a una qualche categoria in generale. C'è soltanto una delibera che porta a consentire una possibilità in più per collocare questi locali rimasti non collocati, tutto lì. In questo modo si consente semmai: 1) alla civica amministrazione di acquisire degli introiti in più che oggi non ci sono; 2) ai cittadini di acquisire dei box, cosa che altrimenti non potrebbero fare; 3) agli impresari di rientrare di una qualche spesa per cui si sono esposti. Io capisco che il rischio d'impresa fa parte ovviamente di chi investe, per cui se ci guadagno, ci guadagno, ma c'è anche il rischio di perderci, questo lo capisco perfettamente, ma con questa delibera non mi pare che si danneggi nessuno in generale, soprattutto considerato che si rivolge a qualcosa che esiste già, non per quanto riguarda nuovi eventuali insediamenti, nuovi eventuali immobili. Non dico che sia una sanatoria, ma è una strada in più per risolvere una problematica per il Comune, per i cittadini e per le imprese. Per cui, per quanto mi riguarda, mi sembra quasi, non dico di buonsenso perché non voglio essere di parte, ma mi sembra soltanto che vada a rispondere a delle esigenze create anche dal momento storico, dalla contingenza economica che stiamo vivendo. Quindi, per quanto riguarda almeno noi come parte politica, siamo totalmente in accordo con la proposta presentata".

MUSCARÀ (MOVIMENTO 5 STELLE)

"In riferimento proprio a quello che hanno detto i miei colleghi poc'anzi, cioè che questa è una cosa interessante perché in fondo non danneggia nessuno, devo dire che in realtà invece ha danneggiato i cittadini genovesi perché si sono visti costruire dei posteggi in zone dove non era necessario costruire. Tra l'altro la legge parla proprio di "disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate", quindi è chiaro che era nata per risolvere dei problemi in zone delle città particolarmente popolate. Ora invece noi andiamo a modificare queste aree per in qualche modo giustificare la costruzione di parcheggi che non dovevano neanche essere addirittura autorizzati dall'amministrazione perché non esisteva la necessità di realizzare parcheggi in quelle aree. Io vorrei invitare il collega Vassallo e il collega Caratozzolo ad andare in via Monte Zovetto, non so se c'erano quando siamo andati a fare la Commissione lì: quello è un chiaro esempio del danno che è stato arrecato ai cittadini genovesi nel momento in cui si è deciso di realizzare un parcheggio, che peraltro non è stato più terminato proprio per questi motivi, perché non si riescono a vendere i parcheggi. Questo ci è stato detto

anche dai cittadini, i quali ad oggi sono sottoposti a gravissimi disagi, abbiamo visto che non hanno neanche la possibilità di accedere al portone di casa. Questi sono i motivi per i quali non si doveva concedere la licenza alla costruzione di parcheggi dove non era necessario realizzarli e tanto meno oggi andare a riparare ad errori di valutazione non nostri, ma di aziende che spontaneamente hanno chiesto di fare questi posteggi, quindi non li hanno fatti per un'opera di beneficenza ma per un puro interesse, quindi non vedo proprio quale sia l'interesse nostro ad andare incontro ad errori di altre persone. Fermo restando che è chiaro che è importante il lavoro di chi opera in queste aziende, ma purtroppo come il cittadino che è obbligato a pagare le tasse e se non lo fa gli vengono requisiti i propri beni, non vedo perché le aziende possano fare quello che vogliono e alla fine vengono anche in qualche modo aiutate dall'amministrazione comunale. Grazie".

BRUNO - PRESIDENTE

"De Pietro, prego".

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

"Rinuncio, grazie".

BRUNO - PRESIDENTE

"Grazie.
Prego, Pignone".

PIGNONE (LISTA MARCO DORIA)

"Al di là della questione tecnica, economica ed oneri di urbanizzazione, mi viene in mente anche altro, nel senso che la Legge Tognoli del 1989 – e da allora, come diceva l'architetto, è passata un'eternità – nasceva su un concetto assolutamente condivisibile per me, ovvero quello di togliere la problematica delle automobili e regolamentare la sosta, per cui si incentivava la costruzione di questi posteggi. Io adesso mi domando però: visto che siamo qui a discutere anche di queste cose e visto che stiamo parlando del passato, diciamo che rispetto a questa delibera, per aiutare chi ha costruito o sta costruendo (ma adesso non voglio entrare nel merito di questa questione), forse sarebbe anche opportuno (questo più che altro è un dettaglio politico, non tecnico) far sì che applicando questa legge ci fosse anche tutta una serie di operazioni politiche per incentivarla questa sensibilità, per cui anche nel PUC io ipotizzo che si potrebbe fare un ragionamento proprio per dare significato a queste operazioni, per cui andare a verificare dove ci sono i parcheggi, in che quantità; insomma, fare tutta un'elaborazione in modo tale da disincentivare la sosta in superficie, per cui dare più possibilità alle aree pedonali, cioè fare un ragionamento un po' più ampio. Era semplicemente una considerazione".

BRUNO - PRESIDENTE

" Collega Anzalone, prego, per il suo primo intervento".

ANZALONE (GRUPPO MISTO)

"Grazie, Presidente. Volevo evidenziare che se la maggioranza ha dei problemi, se ne può discutere tranquillamente in altra sede, questa è una Commissione consiliare. Se i gruppi di maggioranza puntualmente contrastano una proposta di delibera presentata dalla propria Giunta, lo possono fare in altra sede. Noi siamo qua per parlare di questa delibera e i colleghi del Movimento 5 Stelle hanno sollevato alcune perplessità, ma se la stessa maggioranza entra nel merito, come abbiamo sentito dalla Lista Doria, criticando di fatto parti importanti di questa delibera, lo può fare benissimo, ci mancherebbe altro, ma è la maggioranza e qui non si capisce più nulla. Siamo in un Consiglio dove ci sono dei gruppi consiliari e voi siete in maggioranza e in opposizione. Qua puntualmente si fa sempre il gioco delle tre carte! O si è di opposizione e allora si fa come fa il Movimento 5 Stelle che fa la propria attività, o se uno è di maggioranza e puntualmente viene qua ed entra nel merito di ogni cosa per ostacolare la Giunta, allora che lo faccia in un'altra sede, perché noi, qua... Per carità, siamo stati convocati da lei, Presidente, siamo pagati, siamo pagati dai cittadini, ma che dobbiamo sentire anche queste sceneggiate da parte di coloro che stanno sostenendo la Giunta e il Vicesindaco Bernini mi sembra proprio l'apoteosi della politica!"

BRUNO - PRESIDENTE

"Chiede di intervenire per fatto personale, collega Nicolella? Per fatto "personal-politico"? Prego".

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

"Proprio oggi sentire una lezione di politica da un gruppo che ha evidenti problemi relativi al modo di fare una vecchia politica mi sembra assolutamente fuori luogo. Il fatto che si entri nel merito delle questioni e che si discuta di aspetti tecnici delle delibere non mi sembra sia equivalente al dare addosso alla Giunta..."

(Intervento fuori microfono)

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

"Cosa sto dicendo? Sto dicendo che probabilmente in quest'Aula ci sono retaggi di vecchia politica che l'affrontare problemi ponendo delle questioni, delle domande tecniche vuole superare, per cui..."

(Intervento fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

"Va bene, va bene, collega, parli a me. Se vuole parlare, si iscriva. Adesso c'è Grillo..."

(Intervento fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

"Vuole parlare per fatto personale prima di Grillo? Collega Grillo, c'è Anzalone che vuole... collega Grillo, faccia intervenire il collega Anzalone... Allora prego".

GRILLO (P.D.L.)

"Per quanto mi riguarda invece io ritengo che in questo ciclo amministrativo si sia alquanto modificato in positivo il clima che si vive in quest'Aula. Un consigliere comunale può essere eletto in maggioranza o in minoranza, però un consigliere comunale conserva la sua autonomia di giudizio sugli atti che la Giunta propone. Questo ciclo amministrativo è ricco di contributi portati da consiglieri di maggioranza e magari già assessori nel precedente ciclo amministrativo e io credo che le critiche, i suggerimenti, le proposte siano finalizzate ad operare per il meglio. Quindi io mi dissocio dalla dichiarazione del collega Anzalone, io mi auguro che invece questa autonomia..."

(Intervento fuori microfono)

GRILLO (P.D.L.)

"Mi dissocio nel senso che non ne condivido l'intervento. Io mi auguro invece che in questo nuovo clima che si è instaurato in questo ciclo amministrativo, i contributi portati siano tutti finalizzati a migliorare gli atti amministrativi e le delibere, non tanto per i regolamenti in vigore che non possono essere modificati, ma quanto per il futuro. E a mio giudizio, per quello che dovrà accadere in futuro sui parcheggi tipo quelli di cui oggi discutiamo, regolamenti e convenzioni possono essere modificati in positivo ed è quello che io farò presentando dei documenti nella seduta consiliare quando questa pratica sarà iscritta".

BRUNO - PRESIDENTE

"Prego, collega Anzalone, per fatto personale".

ANZALONE (GRUPPO MISTO)

"Grazie, Presidente. Io peso abbastanza bene le parole, Presidente, infatti nel mio intervento non ho palato della consigliera Nicoletta, ho parlato delle forze politiche, perché il mio era un intervento politico, non su singoli consiglieri. E anche il consigliere Grillo è intervenuto non comprendendo bene il mio intervento, perché, Consigliere, a lei che è di opposizione e che vuole sostenere la Giunta Doria, le chiedo: la sua posizione è una posizione di Forza Italia o del PDL? Perché anche lei... Lei a parole fa tante cose, ma la coerenza lei proprio non sa neanche dove sta di casa, perché la sua forza politica a livello nazionale ha dato vita ad una nuova forza politica, ad un nuovo partito e lei rimane ancora in un partito PDL non si sa per quale motivo, non ha neanche la coscienza e la forza di prendere coraggio e di fare le scelte che ha fatto il suo partito a livello nazionale e dare vita ad un gruppo consiliare, cosa che hanno fatto a livello regionale. Allora quando si parla di coerenza, consigliere Grillo, guardi in casa sua, guardi cosa fa lei invece di criticare gli altri!"

(Intervento fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

"Va bene, però... Collega Grillo, calma! Prego, continui Consigliere, però poi torniamo all'argomento".

ANZALONE (GRUPPO MISTO)

"E appunto, torniamo all'argomento, ho detto: visto che si parla di una delibera presentata dalla Giunta Doria e quindi dalla maggioranza, se più volte ci sono dei problemi di pancia nella maggioranza, che se ne discuta in altra sede, esistono le riunioni di maggioranza, che io sappia, per questo motivo, Presidente. Poi, peraltro, non sappiamo neanche lei se è presidente di questa Commissione in rappresentanza dell'opposizione o della maggioranza. In questo Consiglio comunale ce n'è per tutti, Presidente, perché c'è gente che fa il Presidente di Commissione in capo alla maggioranza e poi vota sempre contraria alle delibere della maggioranza stessa, quindi, voglio dire, ce n'è per tutti".

(Interventi fuori microfono)

PIGNONE (LISTA MARCO DORIA)

"Intervengo per far regolamentare i lavori. E' già stato fatto il terzo intervento da parte del Consigliere ed è assolutamente ininfluyente con i lavori di questa Commissione. Io chiedo semplicemente un regolamento adeguato dei lavori e questo non mi sembra un fatto personale".

BRUNO - PRESIDENTE

"Secondo me, colleghi, potremmo, dopo aver sviluppato un ragionamento politico sicuramente interessante, riprendere i lavori sulla delibera. Collega Anzalone, prego".

ANZALONE (GRUPPO MISTO)

"Se il capogruppo Pignone non ha capito ce ne faremo una ragione".

BRUNO - PRESIDENTE

" Riprendiamo con le risposte dell'Assessore e degli uffici".

ASSESSORE BERNINI

"Darò risposte di tipo politico ad alcune questioni che sono state evidenziate e anche qualche risposta di carattere numerico per la precisione dei dati, altrimenti ragioniamo solo sulle sensazioni e non sui dati concreti.

Per quanto riguarda le prospettive che ci sono in merito alla realizzazione di nuovi posteggi, non esiste oggi intenzione da parte della civica amministrazione di fare nuovi bandi che seguano questo percorso. L'ultimo atto compiuto non più di due settimane fa dalla Giunta comunale genovese è stato quello di depennare uno di quelli ancora in istruttoria di posteggi fai-da-te, quello situato in piazza Ragazzi del 99 nel Levante, anche per questioni connesse al fatto che la realizzazione avrebbe comportato degli artifici tecnici che facevano venire meno anche il motivo per cui si era deciso di farlo lì con la possibilità di creare poi spazi pubblici sopra eccetera. Quindi non ce ne sono, è aperta l'istruttoria soltanto di quello di via Montaldo-Burlando, su cui però interviene un altro elemento che dobbiamo considerare se vogliamo discutere di queste questioni, che è che oggi il mercato non intende fare nuovi posteggi di questo tipo, quindi non esistono

neanche nel caso di questo che è in istruttoria intenzioni esplicitate di continuare a sviluppare l'istruttoria presentando il progetto definitivo.

Stiamo quindi parlando soltanto di quello che abbiamo già comunque, nel bene o nel male, ereditato nel momento cui siamo stati eletti qua dentro e cerchiamo di sistematizzare al meglio quello che abbiamo. I veri numeri, per essere chiari, non portano al 40 per cento ma ad una cifra molto più ridotta. I posti macchina invenduti in contenitori già completati sono soltanto 301, pari al 14,6 per cento del totale. Questi sono, ahinoi, concentrati in alcune situazioni specifiche. Il primo bando ha soltanto 12 posteggi invenduti, abbiamo invece situazioni dove i posteggi invenduti sono particolarmente elevati e sono collocati in particolare o a Ponente, uno addirittura nel Medio Levante, in situazioni specifiche, oppure abbiamo quello di cui vi parlavo prima di corso Europa, dove tutta una fetta del raggio di pertinenzialità non ha abitazioni, cioè non è accessibile. Quindi stiamo parlando di qualcosa che si ridimensiona dal punto di vista dei numeri totali. Gli invenduti sono anche quelli che sono in fase di realizzazione, i 39 di via Cervetto, che sono quasi completati, e i molti di più di via Monte Zovetto, su cui non sappiamo quale sarà il percorso finale e stiamo lavorando per vedere se è possibile chiudere la situazione per avere un minor danno possibile per la popolazione vedendo se si riesce comunque a salvare anche il lavoro fatto sino ad oggi. Per cui non stiamo ragionando su un adeguamento della politica dei parcheggi nella città, ma stiamo ragionando su una sanatoria che consenta di dare maggior valore a quella che era la *ratio* di quelle norme, cioè togliere dalla strada le macchine, metterle sotto eccetera.

E' vero che questo si deve accompagnare ad una politica fatta da parte dei costruttori di riduzione consistente del prezzo, però questo sta avvenendo. E' anche vero che se io sono un compratore (uno di quelli che ha una cinquantina di posti vuoti, 54 su un totale di 212, è quello più vicino a casa mia, nel Medio Ponente, vicino alla stazione di Sestri, sotto), se io oggi so che c'è nell'aria il fatto che c'è una modifica, non compro oggi, aspetto che ci sia questa modifica anche se il prezzo è ridotto, e vi assicuro che oggi sul mercato quei posteggi sono molto vicini al costo di costruzione.

L'interesse della comunità qual è? Quello di chiudere definitivamente questa partita e quindi di assegnare il più possibile non solo per guadagnarci quei quattro soldi evitando di andare a controversie legali che ci porterebbero via soldi comunque e tempi di attesa, e quindi chiuderla lì, ma anche mettere in condizioni alcuni di questi costruttori di chiudere anche altre pendenze che ci sono e quindi non creare situazioni di difficoltà nel mondo dell'edilizia, già comunque provato da altre questioni di crisi, ed avere anche la possibilità di seguire il percorso che giustamente sottolineava Pignone, che non riguarda tanto il PUC quanto il PUM, che fa parte del PUC, cioè un piano della mobilità che finalmente riveda quali sono le vere situazioni, anche modificandosi il progetto riguardo al sistema pubblico di comunicazione, almeno nelle prospettive, con a Ponente l'uso della ferrovia e quant'altro. Quindi questo è senz'altro l'obiettivo che l'amministrazione deve avere e che dovrà essere discusso in sede di Consiglio, cioè l'adeguare il piano della mobilità e rivedere il tutto in via generale, anche in forza di questa modifica della situazione economica di criticità, senza voler avvantaggiare nessuno perché comunque questa operazione consentirà anche la vendita a prezzi ridotti. Semmai quello che ho potuto constatare è che chi li ha comprati all'inizio adesso dice: "se aspettavo li compravo un po' a meno", però la crisi non era prevedibile quando molti di questi posteggi sono stati progettati. Molti di questi sono stati progettati in un momento in cui la domanda c'era, era evidente, tant'è che molti di questi, prima che si arrivasse alla realizzazione, avevano avuto una ricerca di mercato alla base in cui si diceva "qua si vende e qua non si vende", in realtà soprattutto quelli che hanno rallentato e gli ultimi che hanno avuto l'autorizzazione, perché la cifra consistente di invenduti sta proprio negli ultimi bandi, quando piano piano ci si avvicinava ad una situazione diversa, pur mantenendo però la stessa normativa e di conseguenza seguendo la stessa legge. Oggi l'applichiamo soltanto su altre questioni e su pertinenzialità che stanno dentro a terreni privati. E' anche difficile che si possano vedere oggi aree

pubbliche che possano essere destinate a questo uso. Se penso ai Municipi e alle indicazioni che diedero, avendone escluse tante durante il percorso, non ci sono poi tante aree adesso in cui potremmo pensare di rifare questa operazione, e comunque, come dicevo prima, non ci sono le condizioni economiche e dovremmo prima compiere un riesame approfondito del piano urbano della mobilità".

BRUNO - PRESIDENTE

"De Pietro, prego".

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

"Solo un pensiero. Questa tipologia di posteggi, a quanto ho capito, era nata con l'idea di fornire un posteggio pertinenziale in zona in quei quartieri dove era molto difficile trovare una sistemazione per le automobili in altro modo, quindi lo scopo di questi posteggi è quello di trovare degli acquirenti che li utilizzino come posteggio casalingo. Ora non vorrei che aumentando di molto la distanza tra il posteggio e l'acquirente si creasse in realtà un qualcosa che andasse alla fine, come logica generale – perché è chiaro che non ci fermeremo qua, lo so già che il Comune poi proseguirà con altri investimenti di questo genere – in concorrenza con il TPL, cioè continuiamo a mettere le persone in grado di poter posteggiare in centro sostanzialmente, indipendentemente dal fatto di essere proprietari o meno, perché se diamo la possibilità di vendere i posteggi non pertinentziali, questo è".

BRUNO - PRESIDENTE

"Prego, collega Grillo".

GRILLO (P.D.L.)

"Intervengo per invitare lei, Presidente di questa Commissione, e l'Assessore a programmare un incontro per un'informativa dettagliata, considerato il tempo trascorso, sul programmato parcheggio di Bosco Pelato. Lo stiamo sollecitando da mesi, abbiamo avuto il sopralluogo. La invito, Presidente, a programmare questa riunione di Commissione. Oltretutto non abbiamo riunioni per una settimana, quindi cominciamo ad esaminare i problemi".

BRUNO - PRESIDENTE

"Stiamo lavorando a questo scopo. Prego, Caratozzolo".

CARATOZZOLO (P.D.)

"Volevo evidenziare, Assessore nonché Vicesindaco, che la percentuale è la stessa, perché se lei mi toglie l'inventuto da una parte e me lo toglie anche dal costruito, la percentuale rimane del 40 per cento".

(Intervento fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

"Ci sono delle risposte da parte degli uffici? Prego".

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"Vorrei semplicemente ribadire un concetto. E' vero, il termine, la nozione di "pertinenzialità" nel tempo si è mutata, ma non è colpa mia se a livello nazionale è stato assunto un decreto che si intitola: "Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo" con l'obiettivo di semplificare e agevolare la circolazione dei parcheggi privati pertinenziali. Questa è una normativa nazionale che ha cambiato e modificato quel concetto. Noi naturalmente non possiamo disattendere quelle che sono le regole di un avviso/invito, tant'è che di fatti – e qui rispondo anche ad uno degli interventi – il 50 per cento della capienza delle autorimesse è garantito nel rapporto di pertinenzialità nel raggio 0-300 metri, cioè non è cambiato proprio niente, la risposta rispetto al contesto circostante è avvenuta in questi termini. E tra l'altro quel raggio di 300 metri è rimasto ancora con percorribilità pedonale, quindi non abbiamo neanche modificato quel concetto. Questo è il dato. E' vero, è così, è cambiata nel tempo la nozione di "pertinenzialità", però stiamo perdendo dei contenziosi amministrativi su questi principi".

BRUNO - PRESIDENTE

"Malatesta, prego".

MALATESTA (P.D.)

"Non mi convincono tanto le argomentazioni ideali di Putti, mi sembrano un po' stravaganti questa volta, tante volte invece mi ha convinto di più, questa volta mi sembra un po' meno pregnante. Anche perché bene o male non stiamo parlando o almeno non mi sembra che stiamo parlando di costruirne di ulteriori, sono bandi già conclusi, quindi si sta cercando di chiudere le partite in positivo. Rispetto a chiudere delle partite, per quanto riguarda l'ultimo avviso del 2004 con l'impianto di risalita collegato alla realizzazione del parcheggio tra via Bobbio e via Burlando, c'è la volontà di rimetterli ad un tavolo e capire se dobbiamo depennarlo oppure se c'è, anche con questo cambio di normativa, la possibilità, la volontà di realizzare quell'impianto di risalita con i parcheggi? Tenerlo così mi sembra una cosa che ci porta negatività, nel senso che è un passaggio amministrativo che non abbiamo chiuso. Ci dicano se lo facciamo o non lo facciamo una volta per tutte e casomai lo cancelliamo dagli obiettivi o lo realizziamo. Sono passati dieci anni dall'avviso, non me lo ricordavo così grande, però dobbiamo sapere qualcosa di concreto".

BRUNO - PRESIDENTE

"Prego, Putti".

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

"Tre cose velocissime. Primo: di quale cifra stiamo parlando che potrebbe rientrare al Comune? Questo non si è detto. Per ogni box quanto potrebbe rientrare al Comune di oneri mediamente? Tanto per avere un'idea, perché poi magari scopriamo che si tratta di 30 mila euro in totale e stiamo qua a parlare per 30 mila euro. Seconda cosa: stando a quello che lei ha detto, architetto, mi sfugge una cosa; questa nuova normativa che ha introdotto questo concetto di

pertinenzialità un po' differente dovrebbe valere per i nuovi box, non per i pregressi box, invece noi andiamo ad intervenire sul pregresso. Terza cosa: non potremmo invece suggerire ai costruttori che gli abboniamo questi oneri che ci devono se in cambio loro destinano questi box al piccolo commercio di zona, quindi pertinente, agevolando così il piccolo commercio che non può concorrere con la grande distribuzione per l'assenza di parcheggi? Si potrebbe cercare una mediazione diversa che dia un senso più di comunità locale e meno di "tiriamoci fuori da questa cosa perché non riusciamo a raggranellare due spiccioli e intanto diamo una mano a questi costruttori, che, poverini...". Grazie".

BRUNO - PRESIDENTE

"Diamo la parola all'Assessore e agli uffici per le risposte. Prego".

DE FORNARI – ARCH. URBANISTICA

"Per la seconda domanda mi mette in difficoltà perché sarei costretto a cambiare delle regole dell'avviso/invito che non sono contemplate. Sull'utilizzo del diritto di superficie è facoltà dell'amministrazione poter utilizzare o meno il diritto di superficie per le operazioni che intende in qualche modo perseguire. Sugli importi non sono in questo momento in grado di darle un importo a posto auto in quanto ogni avviso/invito ha un suo valore, ogni zona ha un suo valore eccetera, però sono in grado di darle più o meno una cifra complessiva, ma che tiene conto in questo momento anche del diritto di superficie afferente quelli non realizzati, quindi la grossa fetta di posti auto che sono in corso. Nel complesso stiamo parlando di circa 400 mila euro, nel complesso compreso il diritto di superficie di tutte le autorimesse in corso di esecuzione".

BRUNO - PRESIDENTE

"Che sono in tutto il 40 per cento, ma detraendo da una parte e dall'altra diventano il 22 per cento. Stavamo facendo i conti con le calcolatrici.

Se non ci sono altri interventi chiamerei la delibera. Chiamo la delibera? Se vuole intervenire, Vicepresidente, non c'è problema, alle cinque o cinque e mezza ce ne andiamo come definito in Conferenza dei Capigruppo..."

(Intervento fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

"Chiamo la delibera".

VOTAZIONE

ESITO

1) PROPOSTA N. 467 del 12/12/2013 PROPOSTA N. 83 DEL 19/12/2013 ALLARGAMENTO DELL'AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO PER L'ASSEGNAZIONE DEI POSTI AUTO, REALIZZATI IN DIRITTO DI SUPERFICIE SU AREE DI PROPRIETA' COMUNALE, AI SENSI DELL'ART. 8, COMMA 3, DELL'AVVISO PUBBLICO APPROVATO CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 95 IN DATA 13 LUGLIO 2000.	DICHIARAZIONE DI VOTO IN AULA: Federazione della Sinistra - Gruppo Misto - Lista Enrico Musso - Lista Marco Doria - Movimento 5 Stelle - P.D. - P.D.L. - S.E.L. - U.D.C. -
---	--

BRUNO - PRESIDENTE

"Ringraziamo gli uffici e passiamo al secondo punto dell'ordine del giorno".

Il Presidente pone quindi in discussione il seguente argomento:

1. DELIBERA PROPOSTA GIUNTA AL CONSIGLIO N. 452 DEL 10/12/2013 - PROPOSTA N. 80 DEL 12/12/2013 ADEMPIMENTI CONSEGUENTI ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 1280/2012 E CORRELATO PARERE MOTIVATO N° 27 DEL 9 OTTOBRE 2012, INERENTE LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PROGETTO PRELIMINARE DEL P.U.C. DI GENOVA. APPROVAZIONE DI DOCUMENTO DI ANALISI DELLE PRESCRIZIONI REGIONALI E IPOTESI DI RECEPIMENTO, CON CONSEGUENTE DETERMINAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO PER L'ESAME DELLE OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO PRELIMINARE DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE ADOTTATO CON DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 92 DEL 7 DICEMBRE 2011, NONCHÉ DELLE LINEE DI INDIRIZZO PER L'OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI REGIONALI RIGUARDANTI LA "VARIANTE GENERALE DEL SETTORE ABITATIVO - ADEGUAMENTO DEL PUC AI SENSI DELLA L.R. 38/2007, ART. 26", ADOTTATA CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 4 /2011 E APPROVATA CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 67/2011, ESPRESSE CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 1369 DEL 16.11.2012, AI SENSI DELL'ART. 26 COMMA 4 LETT. A) DELLA LEGGE REGIONALE N. 38/2007 E S.M. E GIA' PARZIALMENTE RECEPITE CON D.C.C. N. 12 DEL 28.02.2013. ULTERIORI DETERMINAZIONI IN MERITO AL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL P.U.C. DI GENOVA.

BRUNO - PRESIDENTE

" Proseguiamo con la parte illustrava della delibera proposta n. 80. Come ho detto prima, l'idea è di terminare attorno alle 17.00 o 17.30, quindi se concluderemo l'illustrazione, poi proseguiremo con il dibattito politico in altro momento. Ovviamente ognuno può fare le domande che vuole, però secondo me sarebbe meglio fare delle domande sulle parti della delibera lasciando eventualmente le considerazioni politiche e le richieste di modifica e quant'altro ad altra sede, l'importante è capire bene la delibera in questa fase, ma poi ognuno naturalmente fa le domande che vuole..."

(Intervento fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

"Vuole un riassunto? In origine c'erano i piani regolatori, le zonizzazioni, si costruiva in collina. Pegli 2 è la prima parte, Porto di Voltri è la prima parte ridotta, il primo stralcio ridotto di un progetto, Porto Petroli è previsto anche davanti a Crevari..."

(Intervento fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

"Non è che non ci siano domande, c'è l'illustrazione da concludere. Partiamo con l'illustrazione".

CAPURRO – ARCH. URBANISTICA

"L'illustrazione a questo punto è molto breve, nel senso che di incontri ne sono già stati fatti parecchi e quindi gli argomenti penso che siano stati trattati tutti. Come richiesto, se non sbaglio in particolare dal consigliere Pastorino nell'ultima Commissione, facevo una disanima molto veloce degli argomenti che tra virgolette non erano stati trattati la volta scorsa, in particolare seguendo l'indice sostanzialmente del documento, del capitolo n. 3 degli allegati che vi sono stati consegnati, che percorre e cerca di dare risposte alle richieste regionali.

Diciamo che vengono trattati nei primi due punti le cosiddette osservazioni di carattere generale e di dettaglio, intendendo con ciò quelle osservazioni che hanno toccato argomenti di ordine metodologico sulle modalità con cui è stata affrontata la valutazione ambientale strategica dal piano regolatore di Genova, piuttosto che un tema specifico, che viene anche ripreso alla fine, che è quello dell'organizzazione dei distretti e della definizione delle prestazioni sia di carattere ambientale, sia di altro carattere dei distretti.

Per quanto riguarda gli aspetti di carattere metodologico vi ricordo l'intervento che era stato fatto dalla dottoressa Mariolina Besio dell'Università di Genova che aveva illustrato come attraverso anche l'utilizzo delle informazioni che erano state georeferenziate nel corso della definizione del piano regolatore (informazioni che sono state ulteriormente perfezionate in questi mesi di lavoro che ci hanno visto anche lavorare sul fronte della partecipazione) aveva dato origine ad una riorganizzazione delle informazioni e ad una più stretta relazione delle informazioni con gli obiettivi di piano regolatore, cercando quindi di esplicitare quelle che erano le componenti del piano regolatore che avevano anche delle ricadute più o meno dirette sulle prestazioni ambientali generali del piano regolatore.

Per quanto riguarda il tema dei distretti anticipo delle valutazioni che sono state fatte nel corso dei tavoli di lavoro e che verranno sviluppate, faranno parte in particolare della fase di controdeduzioni alle osservazioni. Una delle critiche o comunque delle osservazioni che sono state fatte sia ai tavoli di lavoro e che traspare anche all'interno della VAS è quella di aver considerato i distretti come entità autonome e non averne considerato il loro apporto di sistema, i loro effetti cumulativi rispetto a quella che è la loro singolarità. A questo proposito stiamo facendo un lavoro e abbiamo detto alla Regione, nell'ambito della proposta di deliberazione che vi abbiamo sottoposto, che in effetti stiamo lavorando in questa direzione, stiamo organizzando sostanzialmente i distretti.

Qui vedete uno schema che è ancora uno schema fatto a mano, dove viene riportato nel Medio Ponente il perimetro dei distretti. Il perimetro dei distretti viene però messo in relazione con il progetto urbano di infrastrutturazione sia di mobilità lenta che di viabilità, sia con alcuni elementi di progettazione o di esigenze urbane che sono emerse sia nei contatti con i Municipi, ma erano già presenti nel piano regolatore adottato, sia con un ulteriore elemento di cui potremmo parlare in seguito, che è l'identificazione dei cosiddetti "corridoi ecologici", cioè delle porzioni di costruito più rado che in qualche modo consentono la penetrazione di aree verdi all'interno dell'edificato, aree verdi che possono avere degli elementi di connessione anche con le previsioni di trasformazione all'interno dei distretti. Per intenderci, il distretto di Fincantieri si pone in relazione con tutta una serie di strutture verdi sia pubbliche che private che in qualche modo possono realizzare un elemento di qualità anche ecologica urbana indipendentemente – questo lo vorrei sottolineare – dalla proprietà di queste aree, segnalando una necessità di verde all'interno in questo caso del distretto di Fincantieri che non deriva solo da semplici esigenze funzionali della cittadinanza, ma assume anche ragioni di altra natura, una ragione di carattere in questo caso ecologico.

Mettendo insieme questi elementi di progettualità che noi già in qualche modo avevamo all'interno del progetto preliminare di piano regolatore adottato, che in questa fase abbiamo ulteriormente sviluppato e ulteriormente arricchito (infatti questo tema dei corridoi ecologici è un elemento innovativo che abbiamo inserito anche su sollecitazione della Regione nell'ambito della

VAS), mettendo insieme tutti questi elementi arriviamo a delle evoluzioni, delle elaborazioni delle schede di distretto. Qui le rappresento in termini puramente di immagine per farvi vedere come era in termini dimensionali e come sta diventando, nel senso che voi vedete gli elementi colorati e quindi vedete anche in termini dimensionali come queste schede, con riferimento in particolare alle prestazioni ambientali, si stanno arricchendo con tutta una serie di elementi, elementi che riguardano sia le prestazioni ambientali vere e proprie (prima ho fatto riferimento ai corridoi ecologici), sia segnalazioni specifiche inerenti alla collocazione o alla relazione del distretto con il contesto.

Faccio particolare riferimento ad un aspetto che è stato particolarmente sottolineato nell'ambito della VAS, anche perché si è sviluppato successivamente all'adozione del piano regolatore che è avvenuta nel dicembre 2011, cioè le questioni di carattere idrogeologico. Una parte di queste schede è dedicata anche ai contenuti del piano di bacino. In questo caso è stata chiaramente individuata l'evoluzione del piano di bacino e quindi l'interferenza del distretto di trasformazione con il piano di bacino. Nelle prestazioni viene segnalato (in questo caso è il distretto Nuova Sestri, forse è un caso più complicato, ma nel caso di Multedo o di Fincantieri il tema potrà essere affrontato) che la trasformazione dovrà farsi carico della messa in sicurezza dei rii o delle situazioni di rischio idrogeologico che interessano il piano di bacino. Questa previsione peraltro è espressamente disciplinata dai piani di bacino stessi, che stabiliscono che le trasformazioni, laddove si facciano carico degli interventi anche di carattere idrogeologico, possono essere attuate e approvate con una procedura che si chiama di "riperimetrazione preventiva del piano di bacino", cioè di accompagnamento, sostanzialmente, in termini anche formali e convenzionali degli obblighi a realizzare le opere di messa in sicurezza del piano di bacino con contestualmente la trasformazione delle aree.

Dico questo perché ovviamente questo lavoro che stiamo completando sotto il profilo di contenuti di carattere più ambientale verrà anche messo in relazione con altri tipi di prestazioni che sono quelle che vengono definite, in termini forse più mirati, opere di urbanizzazione. Come ci è stato chiesto peraltro dalla Regione, ad esempio sempre nel caso di Fincantieri e di Multedo, vedrete, in un'elaborazione che vi faremo vedere successivamente, che sono lambiti anche da previsioni di mobilità dolce che troveranno attuazione completa nel momento in cui verrà realizzata la viabilità di attraversamento est-ovest prevista parallelamente alla ferrovia. Va da sé che queste due prestazioni dovranno essere previste o comunque coordinate con l'attuazione dei distretti.

Questo è il lavoro che stiamo facendo in risposta a tutta una serie di sollecitazioni anche della VAS, che erano peraltro variamente distribuite anche nelle varie schede relative ai vari argomenti.

Le altre tematiche che erano state sollevate sempre dalla VAS erano i temi inerenti alla permeabilità e all'efficienza idraulica dei suoli. A questo proposito è lo stesso parere VAS che ci suggeriva una soluzione che noi abbiamo ritenuto di recepire, che è quella del concetto di "invarianza idraulica", cioè introdurre degli elementi di valutazione dei progetti che tengano conto sostanzialmente del ruscellamento delle acque tendendo a valutarlo in via preventiva riguardo alla situazione attuale, cioè alla situazione preliminare alla trasformazione indotta dell'eventuale progetto che venisse presentato, rispetto alla situazione a posteriori, cioè a progetto realizzato. La valutazione di quello che succede prima rispetto a quello che succede dopo ovviamente deve portare a dei valori di riduzione, di miglioramento dei tempi di ruscellamento delle acque e di incremento della permeabilità del terreno. Questa metodologia viene definita "invarianza idraulica". Poi, se ci sono domande particolari, ci sono qui i colleghi, in particolare il collega Falcioni che ha lavorato su questo tema assumendo come riferimento piani regolatori di altre realtà, come peraltro suggerito nel parere motivato, che hanno già testato questo tipo di parametro.

Per quanto riguarda i piani di bacino, sui piani di bacino forse nelle varie riunioni il tema è già stato in qualche modo trattato. Qui abbiamo un'esemplificazione del nuovo zonamento dei piani

di bacino nella zona che va dal Varenna al Chiaravagna. Tenete presente che tutti i piani di bacino dal dicembre del 2011 (data di adozione del progetto preliminare del PUC) ad oggi hanno subito, in virtù delle vicende che erano avvenute qualche giorno prima dell'adozione del piano regolatore, un'evoluzione molto spinta, tant'è che abbiamo fatto l'elenco di tutte le varianti intervenute sui piani di bacino e sono estremamente numerose. Tra l'altro quello del Chiaravagna è un caso particolare, dove a seguito dei lavori finanziati e in fase di realizzazione da parte dell'ente pubblico, è molto probabile che, a seguito della realizzazione di questi lavori, la Provincia stessa sia in grado di riformulare lo zonamento del piano di bacino. Va da sé che quindi questa cartografia (dove voi vedete in rosso le zone a rischio maggiore, in giallo le zone a rischio intermedio e a verde le zone cosiddette C, cioè con tempo di ritorno duecentennale) subirà evidentemente delle modifiche a seguito, per l'appunto, dei lavori realizzati. Questo per tornare ad uno dei temi che noi abbiamo proposto alla Regione per valutare se e come le norme che già espressamente il piano di bacino prevede e che limitano fortemente le attività edificatorie in queste aree, restassero patrimonio del piano di bacino senza venire recepite in termini espressi magari in misura più stringente dal piano regolatore. Infatti il piano di bacino è uno strumento con regole e disciplinari amministrativi propri e quindi con dinamiche estremamente diverse rispetto a quelle del piano regolatore, ciò non toglie e va da sé che nel momento in cui deve essere valutato un qualsiasi intervento di trasformazione del territorio che riguardi anche il patrimonio già edificato, si debba tenere conto di quelle che sono le prescrizioni. Teniamo conto che per le zone sia A che B sono impediti gli interventi di trasformazione degli immobili esistenti che producano incremento del carico insediativo. Questo implica che non necessariamente si tratta di interventi che producono delle modifiche fisiche ai beni immobili di cui noi trattiamo. Anche la trasformazione di un magazzino che non preveda la permanenza di persone in un locale commerciale in questo momento è impedita in luoghi come Sestri Ponente fintanto che a seguito dei lavori che sono in fase di realizzazione non si arriverà a una ripermimetrazione di queste aree. Dico questo perché abbiamo anche tentato di ragionare con i miei colleghi, ma, forse anche per limiti nostri, non siamo riusciti ad individuare degli ulteriori elementi di miglioramento delle condizioni di sicurezza a cui già il piano di bacino ci costringe nell'esame degli interventi di trasformazione del territorio. A questo proposito, quindi, abbiamo detto che a nostro parere lo strumento piano di bacino... peraltro in continua evoluzione, ad esempio il piano di bacino del torrente Bisagno è in fase di rielaborazione, attualmente non è stato ancora riproposto dalla Regione. Questa normativa, dicevo, riteniamo che sia assolutamente adeguata ed efficace per garantire condizioni di sicurezza.

Quanto alla minimizzazione delle zone esposte a rischio, l'unico strumento che abbiamo individuato come possibile elemento di incentivazione alla riduzione della presenza di elementi costruiti in queste aree è quello che veniva già identificato nella zona cosiddetta AR-UR, che è una zona dove sostanzialmente viene prevista, per particolari tipi di immobili inseriti in zone a rischio di esondazione piuttosto che immobili diruti o con particolari caratteristiche di fragilità anche dal punto di vista strutturale, la demolizione e la ricostruzione di questi immobili con un premio edificatorio del 35 per cento. La nostra valutazione è che questa norma, che in questo momento ha una valenza, è inserita negli ambiti. Forse è un passaggio un po' tecnico che ha scarso significato per quanto riguarda le modalità applicative, però trasformare questa norma riportandola nelle norme generali e quindi poter essere utilizzata per tutte queste situazioni... cioè per tutti gli immobili che si trovino in queste situazioni può essere fatta una proposta di demolizione e ricostruzione e per le zone di esondazione andremo ad esplicitare che la ricostruzione dovrà avvenire in sito sicuro. Questa è la soluzione che abbiamo individuato, chiamiamola, di minimizzazione. Siamo coscienti della difficoltà di applicare una norma di questo tipo perché è lasciata alla volontà, alla disponibilità delle proprietà ad utilizzare questo strumento. D'altra parte bisogna pensare che l'unico altro strumento che la disciplina urbanistica mi mette a disposizione è la destinazione di queste aree a servizi, il che implica come conseguenza logica l'inserirsi nei procedimenti espropriativi con tutto

quello che ne consegue per quanto riguarda i conseguenti impegni sotto il profilo finanziario da parte dell'ente pubblico. Per cui, in assenza di specifici progetti o progetti accompagnati dalla necessaria dotazione finanziaria, diciamo che è assolutamente sconsigliabile prevedere l'utilizzo di un vincolo a servizi pubblici per aree dove non sussistano queste condizioni. Il caso classico che avete affrontato di recente rispetto a queste tematiche, che peraltro è pertinente al tema della sicurezza idrogeologica, è propria quello relativo alla realizzazione dello scolmatore. Lo scolmatore è diventato parte costitutiva dello strumento urbanistico nel momento in cui è stato definito il progetto, progetto che è stato definito o comunque ridefinito nel momento in cui c'erano i necessari finanziamenti e l'approvazione del progetto definitivo è stata accompagnata anche dall'inserimento in piano regolatore per consentire i procedimenti espropriativi che accompagnavano la realizzazione di questa tipologia di opere.

Le altre tematiche che sono state toccate dal parere regionale e da noi sviluppate riguardano le risorse idriche superficiali e sotterranee, su cui sono state date risposte. Anche in questo caso, laddove ci fosse interferenza tra i distretti e la presenza delle aree di tutela della captazione dei pozzi, questo elemento verrà segnalato. Teniamo conto che la consultazione di questi dati è nostra intenzione semplificarla al massimo rendendo disponibile sul sito del Comune tutti questi strati informativi che attualmente sono variamente distribuiti e non facilmente consultabili in termini integrati.

Sulla qualità dell'aria e la mobilità, il tema della qualità dell'aria nell'ambito del parere sulla valutazione ambientale strategica è stato messo in stretta relazione con il tema della mobilità. I colleghi della Mobilità e l'ingegner Pellegrino sono venuti una volta a spiegare e a rappresentare in maniera dettagliata la relazione dove hanno valutato, attraverso anche i modelli che hanno a disposizione, la tenuta del sistema della mobilità nel suo complesso rispetto alle previsioni di trasformazione dei distretti. Rispetto alla mobilità dolce, che è uno dei temi che era stato evidenziato dalla Regione come necessità di leggerlo come sistema e non come singoli tratti, è stato fatto un elaborato. E' stato fatto un elaborato nel senso che lo stiamo facendo e nell'ambito della nostra risposta alla Regione rappresentiamo il fatto che questo elaborato lo stiamo facendo e lo andremo ad inserire nel progetto definitivo del PUC. Comunque è un elaborato dove abbiamo messo a sistema i tratti ciclopedonali già presenti sul territorio con le previsioni del PUM, in particolare le isole ambientali del PUM, e abbiamo identificato quelli che abbiamo definito come "tratti di connessione", cioè quei tratti dove, nell'ambito delle progettazioni o delle riprogettazioni della viabilità, bisognerà trovare delle soluzioni per rendere compatibile in questo caso la viabilità con la ciclopedonalità. Lo schema, tra le altre cose, evidenzia anche delle zone che hanno potenzialità molto prossime sotto il profilo della ciclopedonalità. In particolare per quanto riguarda la zona di Sampierdarena e Cornigliano fino ad arrivare alla zona di Sestri Ponente – faccio un esempio a titolo puramente esemplificativo – con la realizzazione della viabilità a mare va da sé che il centro di Cornigliano e i centri di Sampierdarena, i nuclei di Cornigliano e di Sampierdarena e il nucleo di Sestri Ponente diventano delle zone sicuramente favorite per una ciclopedonalità e bisognerà valutare con estrema attenzione i tratti sostanzialmente di connessione tra questi nuclei urbani che sono stati definiti come "isole ambientali" nell'ambito del PUM affinché si proceda in questo *puzzle* di realizzazione che dovrebbe consentire la realizzazione di una completa ciclopedonalità da Levante a Ponente. Sapete che anche verso Ponente ci sono vari tratti che hanno e sviluppano queste potenzialità. Questa carta cerca di rappresentare un disegno completo anche per far sì che laddove ci siano dei distretti di trasformazione che si pongono a cavallo o siano contigui a questi tratti, a questa sequenza di percorsi, in qualche modo contribuiscano alla realizzazione di queste componenti.

Per quanto riguarda la biodiversità, abbiamo una tavola che è stata tratta da un elaborato già approvato dal Comune, che è uno studio sulla rete ecologica urbana, uno studio che è una delle componenti del piano del verde di cui è previsto lo sviluppo. Come anticipavo prima, questo studio

che è già stato fatto dall'amministrazione segnala le continuità di aree verdi. Ripeto, sono aree verdi che non necessariamente sono pubbliche, ma possono essere anche continuità di aree verdi. Ad esempio Villa Carrara non è un'area pubblica nel suo complesso, però la qualità paesaggistica ed ecologica non è condizionata in questo caso dalla proprietà delle aree. Questo studio, anche attraverso una serie di analisi sul campo, ha letto questa continuità tra corridoi ecologici a livello regionale, a livello urbano e la possibilità di questi corridoi ecologici di inserirsi all'interno del contesto urbanizzato e ha indicato delle prestazioni ambientali da caricarsi su alcuni distretti, prestazioni ambientali che, come ho indicato nelle schede relative alle trasformazioni dei singoli distretti, verranno introdotte.

Poi ci sono anche altri elementi di dettaglio. Ad esempio per quanto riguarda gli aspetti inerenti la biodiversità è stato segnalato dagli studi che erano già stati fatti dal piano regolatore adottato nel 2011, un particolare valore ambientale di una parte di distretto che si trova a Borgoratti, nella valle del Chiappeto. Recependo questa indicazione, il distretto è stato notevolmente ridimensionato attribuendo ad area agricola il resto della sua superficie. Mentre rispondendo ad una sollecitazione regionale è stato ridimensionato per una piccola parte il distretto di Scarpino per escludere quelle parti che erano state inserite nel perimetro che si trovano in zona SIC.

Sugli altri temi, anche perché ormai l'orario è un po' avanzato, richiamo solo un principio di carattere generale che abbiamo applicato nel valutare alcune richieste che ci venivano fatte di integrare il piano regolatore con normative di carattere ambientale: vedi il tema del rumore, vedi il tema del bonifiche, l'elettromagnetismo, che è un tema molto particolare. Il principio che noi vorremmo rappresentare è che tutte queste discipline hanno delle loro normative, regole, procedure e piani dedicati. Lascio a parte l'elettromagnetismo, rinvio magari alla lettura della relazione perché sull'elettromagnetismo la giustizia amministrativa statale ha dichiarato più volte la competenza statale in materia di salute e non delegabile soprattutto alla regolazione degli enti locali. Devo dire che il territorio genovese in maniera particolare, perché ho mostrato questo elaborato anche a colleghi di altre regioni, ha una situazione più complicata rispetto ad altri, più articolata. Tutte queste discipline ambientali già sono contenute, ripeto, in altri strumenti, in altri piani, e forse il tema è quello di presidiare correttamente questi strati piuttosto che trovare delle integrazioni che poi appesantiscono il piano regolatore con contenuti che non gli sono propri, con possibili anche disallineamenti tra l'evoluzione, ad esempio, di un piano di bacino rispetto ai contenuti del piano regolatore.

Adesso faccio scorrere velocemente delle immagini, è la stratificazione dei vincoli della pianificazione sovraordinata e delle fasce di rispetto che sussistono sul territorio del Comune di Genova. I primi strati riguardano i vincoli ambientali idrogeologici (cave, aree carsiche, pietre verdi, RIR, area percorso del fuoco e ambiti di bonifica). E' una stratificazione che ha più una valenza, seppure fatta su dei dati corretti, però di provocazione quasi. Abbiamo poi le acque (alvei fluviali, aree inondabili, fasce di rispetto fluviali). Ci sono ovviamente anche pozzi, sono i cerchi blu. Arriviamo poi alle fasce di rispetto (cimiteriali, autostradali, ferroviarie, elettrodotti). Andiamo poi alla pianificazione sovraordinata (il sistema del verde, il PTC provinciale, il Parco naturale regionale del Beigua, l'area protetta di interesse locale Parco delle Mura, i siti di interesse Natura 2000, le zone a protezione speciale). Andiamo agli altri strumenti di pianificazione sovraordinata (piano della costa, beni culturali tutelati, i piani territoriali di coordinamento paesistico). Abbiamo poi l'immagine del territorio di Genova con gli spazi, o meglio, i non-spazi che condizionano sostanzialmente la pianificazione urbanistica. Questo per dire che, a parte un discorso anche di chiarezza, di metodo... Peraltro deve dire che proprio un rappresentante dell'associazione ambientalista aveva lamentato, se non sbaglio sul tema del contenimento energetico, un disallineamento tra normativa regionale e normativa nazionale e quanto contenuto nel regolamento edilizio, che derivava proprio dal fatto che è stata inserita in questo caso nel regolamento edilizio una normativa di carattere nazionale che nel frattempo si è evoluta. Questo per dire che quando

andiamo a valutare qualsiasi elemento di trasformazione del territorio, dobbiamo comunque tener presente che indipendentemente da quello che dice il piano regolatore, poi il piano regolatore sotto il profilo ambientale dice tutta una serie di cose, comunque abbiamo un quadro che va assolutamente tenuto presente da parte sia di chi opera, sia di chi ha il compito di controllare, ma forse anche di indirizzare gli interventi sul territorio. Grazie".

BRUNO - PRESIDENTE

"Volevo fare il punto perché c'è stata una riunione dei Capigruppo abbastanza serrata rispetto ai lavori delle Commissioni, nel senso che è stato chiesto che attorno alle 17.00 le Commissioni in qualche modo terminino, a meno che non siamo in procinto di pratiche assolutamente urgenti o di discussione. Io volevo dirvi questo: mercoledì 22 al mattino prevediamo di fare un sopralluogo nella fascia di rispetto di Prà, l'appuntamento è alle 9.30 dalla stazione; al pomeriggio alle 14.30 sarebbe prevista una Commissione in cui c'è una pratica, che è quella relativa al porticciolo di Pegli, e c'è un'informativa dell'assessore Bernini sul parcheggio di Bosco Pelato, informativa che evidentemente è un'informativa, appunto, non c'è niente da portare in Consiglio, però io posso immaginare, perché ci conosciamo tutti, che qualcuno magari dirà che non ha capito bene cosa è stato detto eccetera, per cui non si finisce solo in tre minuti. Relativamente invece al percorso della VAS del PUC io immagino che ci saranno sia degli interventi che richieste di chiarimento, poi ho avuto anche qualche richiesta di audizione e specificherò che la richiesta deve essere fatta in merito alla delibera e non in merito ovviamente ai temi più generali. Quindi pensavo di mettere in coda a questa Commissione, mercoledì 22, al pomeriggio, il porticciolo di Pegli, la cui discussione magari dura tre giorni, magari dura dieci minuti, ma presumibilmente dura almeno come la prima delibera di oggi, poi potrebbe anche non andare in Consiglio, cioè potrebbe succedere di tutto; comunque posso immaginare che un'ora, un'ora e mezza sulla prima delibera la impieghiamo, l'informativa prenderà una mezzoretta e si potrebbe immaginare di, in coda, introdurre le eventuali audizioni su questioni puntuali e poi fare in un'altra riunione invece le considerazioni politiche, le richieste di emendamenti. Questa è un'ipotesi che faccio io e che sottopongo alla discussione. Quindi congelerei un momento quelli che si sono iscritti in merito alla delibera di oggi, chi non vuole intervenire sul percorso che ho detto si toglie e su quello che ho detto adesso invece chiede di intervenire Vassallo e poi Grillo. Prego Vassallo".

VASSALLO (P.D.)

"Credo che rispetto all'argomento di cui stiamo parlando dobbiamo fare presto, però mettere le audizioni mercoledì in coda ad un altro argomento è pericoloso perché invitiamo delle persone e se per caso il primo argomento diventa lungo, siamo scortesi nei confronti delle persone che invitiamo perché, se per caso va male, poi loro non possono parlare e li abbiamo fatti venire qui e poi li mandiamo via. Quindi le audizioni non le metterei in coda semplicemente per questo motivo, che è un pericolo teorico, ma che può realizzarsi".

BRUNO - PRESIDENTE

"Facciamo così allora: se mettiamo il Porticciolo non mettiamo l'argomento PUC o se mettiamo il PUC non mettiamo il porticciolo. Verifichiamo un momento con l'Assessorato. Comunque mercoledì mattina e pomeriggio purtroppo sarete..."

(Intervento fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

"Lo concordiamo con l'Assessore e poi ve lo farò sapere entro breve. Un'ipotesi, quindi, è quella invece di dedicare la riunione a Bosco Pelato e proseguire con il PUC, adesso mi sembra che stia maturando una soluzione di questo tipo, però vi faccio sapere. In ogni caso ci vediamo mercoledì mattina e mercoledì pomeriggio, questo per quanto riguarda la mia Commissione. Se volete, possiamo concludere qui i lavori di quest'oggi aggiornarci sul PUC, a questo punto mi sembra di capire, mercoledì pomeriggio prossimo. Prego, Grillo".

GRILLO (P.D.L.)

"Se c'è il PUC e c'è l'informativa su Bosco Pelato non credo che ci sia spazio anche per l'altro argomento. Cambiamo le date, organizziamo un paio di giorni, abbiamo le settimane vuote di Commissione, sono tre problemi importanti: il porticciolo di Pegli è importante, Bosco Pelato è importante e immaginiamo quanto è importante la pratica di oggi. Programmi due o tre sedute".

BRUNO - PRESIDENTE

"Colgo assolutamente la sua richiesta e definiamo con l'Assessore l'iter. Se qualcuno vuole venire insieme a noi discutere lo può fare.

La Commissione è chiusa".

ESITO

<p>2) PROPOSTA N. 452 del 10/12/2013 PROPOSTA N. 80 DEL 12/12/2013 ADEMPIMENTI CONSEQUENTI ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 1280/2012 E CORRELATO PARERE MOTIVATO N° 27 DEL 9 OTTOBRE 2012, INERENTE LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PROGETTO PRELIMINARE DEL P.U.C. DI GENOVA. APPROVAZIONE DI DOCUMENTO DI ANALISI DELLE PRESCRIZIONI REGIONALI E IPOTESI DI RECEPIMENTO, CON CONSEGUENTE DETERMINAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO PER L'ESAME DELLE OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO PRELIMINARE DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE, ADOTTATO CON DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 92 DEL 7 DICEMBRE 2011, NONCHÉ DELLE LINEE DI INDIRIZZO PER L'OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI REGIONALI RIGUARDANTI LA "VARIANTE GENERALE DEL SETTORE ABITATIVO – ADEGUAMENTO DEL PUC AI SENSI DELLA L.R. 38/2007, ART. 26", ADOTTATA CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 4 /2011 E APPROVATA CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 67/2011, ESPRESSE CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 1369 DEL 16.11.2012, AI SENSI DELL'ART. 26 COMMA 4 LETT. A) DELLA LEGGE REGIONALE N.38/2007 E S.M. E GIA' PARZIALMENTE RECEPITE CON D.C.C. N. 12 DEL 28.02.2013. ULTERIORI DETERMINAZIONI IN MERITO AL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL P.U.C. DI GENOVA.</p>	<p>RINVIO ALTRA SEDUTA</p>
--	----------------------------

Alle ore 17.05 il Presidente dichiara chiusa la seduta

Il Segretario
(Maria Grazia Merlini)

Il Presidente
(Antonio Bruno)