



COMUNE DI GENOVA

V° COMMISSIONE CONSILIARE

Seduta pubblica del 25 Marzo 2015

V E R B A L E

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

Assume la Presidenza il consigliere Caratozzolo Salvatore.

Svolge le funzioni di Segretario la Sig.ra Rolando Milena.

Ha redatto il verbale la Società Pegaso.

Alle ore 10:03 sono presenti i Commissari:

4	Anzalone Stefano
14	Caratozzolo Salvatore
12	Chessa Leonardo
11	De Benedictis Francesco
6	De Pietro Stefano
2	Gioia Alfonso
15	Grillo Guido
13	Lauro Lilli
5	Malatesta Gianpaolo
16	Musso Vittoria Emilia
17	Padovani Lucio Valerio
9	Pastorino Gian Piero
3	Putti Paolo
8	Repetto Paolo Pietro
7	Russo Monica
1	Vassallo Giovanni
10	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Balleari Stefano
2	Canepa Nadia
3	Comparini Barbara
4	Farello Simone
5	Musso Enrico
6	Nicolella Clizia



COMUNE DI GENOVA

Assessori:

1	Bernini Stefano
2	Piazza Emanuele

Sono presenti:

Dott.sa Carla Pedrazzi (S.O.I.); Dott. Luigi Merlo (Presidente Autorità Portuale); Dott. Marco Sanguineri (Direttore Autorità Portuale); Sig.ra Minetti (Consigliera Municipio Centro Ovest); Sig. Mauro Avvenente (Presidente Municipio Ponente); Sig. Spatola (Presidente Municipio Medio Ponente) ; Sig. Marengo (Presidente Municipio Centro Ovest).

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

“Illustrazione del Piano Regolatore .Sarà presente il Presidente dell’Autorità Portuale di Genova Dott. Luigi Merlo.

#### **CARATOZZOLO - PRESIDENTE**

“Buongiorno a tutti. Invito i Presidenti dei Municipi a venire da questa parte e, visto che manca il Vicesindaco, sospendo in attesa del suo arrivo, ringraziando il Presidente dell’Autorità Portuale, che invece è presente, per la sua puntualità”.

*Dalle ore 10.05 alle ore 10.11 il Presidente sospende la seduta.*

#### **CARATOZZOLO - PRESIDENTE**

“Cominciamo questa commissione. Oltre al Presidente dell’Autorità Portuale, Luigi Merlo, e al Vicesindaco, avevamo invitato anche l’Assessore regionale Vesco. Purtroppo ci ha inviato una lettera con la quale ci dice che è impossibilitato a partecipare perché impegnato in una riunione a Roma ... INTERRUZIONE ... Io ringrazio per questi suggerimenti, però invito a non intervenire fuori luogo. A questo punto darei la parola al Presidente dell’Autorità Portuale, dopo di che sentiremo la voce del Comune di Genova e dei Presidenti dei Municipi. Poi apriremo la discussione”.

#### **MERLO – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE**

“Ringrazio la commissione che ha voluto convocarci in questa audizione. Con me c’è il direttore della Direzione Pianificazione e Sviluppo dell’Autorità Portuale, dottor Sanguineri, al quale darò la parola successivamente per la parte illustrativa di dettaglio. Vi chiedo pazienza perché capite bene che l’illustrazione di un piano così articolato e complicato è piuttosto corposa.

Ricordo anche che ripetutamente sono stato presente in quest’aula per un percorso, che è stato molto lungo, di avvio di pianificazione. Una pianificazione che per la prima volta, non solo a Genova, ma in Italia, ha seguito un percorso fortemente innovativo con due elementi caratterizzanti. Il primo è stato il fatto che si è proceduto appaiando la pianificazione del piano regolatore portuale con il P.U.C. e quindi anticipando tutto il percorso che avrebbe potuto determinare situazioni di conflitto dal punto di vista della pianificazione o della visione.



## COMUNE DI GENOVA

Questo lavoro anticipatorio aiuterà molto nella fase approvativa perché al termine dell'iter di approvazione del piano, l'Amministrazione Comunale dovrà dare il suo assenso al Piano Regolatore Portuale, quindi avendo istruito questa fase con largo anticipo, questo percorso sarà – mi auguro – fortemente ridotto, diversamente la fase approvativa di un piano regolatore, la storia ci insegna, che va dai quattro ai cinque anni coi vari livelli di approvazione.

Quindi abbiamo avviato un lavoro di forte confronto, prima con la precedente Amministrazione all'interno di Urban Lab e poi con questa Amministrazione, sempre con una forte intensità che ha consentito di far dialogare in maniera positiva i due strumenti.

L'altra questione di forte novità è che si tratta del primo piano che viene sottoposto, in via preliminare, a Valutazione Ambientale Strategica. Questa è una precisazione importante perché noi non portiamo in audizione in Comitato Portuale l'approvazione del piano regolatore portuale, ma l'adozione del documento del piano regolatore portuale ai fini della VAS. Cioè il piano regolatore portuale vero e proprio sarà quello che emergerà dopo la Valutazione Ambientale Strategica che prende avvio con l'approvazione del comitato portuale.

Essendo una VAS per alcuni temi sensibile, dopo l'approvazione inizierà una fase di confronto con la Regione per la parte ambientale, poi ci sarà l'avvio delle procedure per le osservazioni, quindi non solo ogni realtà istituzionale, ma ogni singolo cittadino potrà fare osservazioni e al termine del percorso delle osservazioni e degli approfondimenti di carattere tecnico, ci sarà il risultato finale del piano regolatore.

Quindi il piano regolatore che vedete oggi illustrato ha le sue fondamenta fisse che saranno quelle riguardanti la strutturazione di carattere tecnico dal punto di vista portuale e come indicazione di massima rispetto all'organizzazione. Poi ci sono situazioni di carattere più specifico, in particolar modo la questione dei depositi costieri attualmente posizionati a Miltedo che ad esempio hanno scenari diversi perché, dovendo essere collocati in area di demanio portuale e non essendovi attualmente collocati ed essendo soggetti ad una serie di valutazioni di carattere ambientale e sui profili della sicurezza che saranno proprio l'oggetto del confronto all'interno della Valutazione Ambientale Strategica, sono stati fissati con diversi scenari di carattere alternativo.

Quindi questo piano regolatore portuale ha questo tipo di caratteristica dal punto di vista dell'iter approvativo. Dal punto di vista dei contenuti, quali sono le caratteristiche di questo piano? Sul fronte del traffico portuale lo scenario che si è manifestato negli ultimi anni è stato rivoluzionario. Ricordo che il precedente piano, che è del 2000, quindi non è preistorico, prevedeva come caratteristiche generali al massimo navi da 4.000 – 5.000 TEU. Oggi nel nostro porto scalano navi da 14.000 TEU e l'impostazione per il Mediterraneo è di navi da 18 – 20.000 TEU e non stiamo a pensare a scenari, che mi auguro non saranno percorribili, di navi da 30.000 TEU come previsto da alcuni paesi del sud est asiatico.

Però da questo punto di vista questa è l'impostazione e questo vuol dire navi da 400 metri di lunghezza e 60 di larghezza, mentre eravamo abituati a navi da 250 – 280 metri di lunghezza. Dopo la crisi del 2007 questo percorso si è accelerato perché le compagnie, per far fronte alla crisi e al costo dei prodotti petroliferi, ai cambiamenti complessivi di forte esportazione del sud est asiatico e di contrazione delle importazioni all'interno del mercato europeo, compreso quello italiano, hanno deciso di concentrare i loro traffici.

Il secondo fenomeno è che le grandi compagnie fortemente rivali tra loro, per affrontare questa crisi si sono alleate e quindi gran parte delle compagnie, soprattutto le due principali, che sono Maersk ed MSC hanno fatto un'alleanza strategica concentrando i traffici sulle medesime rotte e sulla medesima nave. Questo ha fatto sì che il traffico complessivo a livello mondiale sia cambiato: nel 2007, l'anno pre crisi, avevamo in Italia 9 – 10 milioni di contenitori che circolavano distribuiti fra i diversi porti italiani. A distanza di otto anni ci troviamo ad avere lo stesso livello di traffico, ma con una rivoluzione, nel senso che è diminuita fortissimamente l'importazione per la crisi economica del nostro Paese, ma fortunatamente è aumentata l'esportazione perché le industrie italiane, soprattutto quelle di alto profilo e di qualità, hanno cercato nuovi mercati ed hanno implementato il loro mercato.

Prima della crisi ci trovavamo in una fase in cui il 60 - 70% dei traffici erano di importazione e siamo arrivati ad una situazione di quasi parità. Alla luce di questo, le compagnie, per risparmiare, hanno concentrato i traffici sulle grandi navi e per ospitare queste navi ci vogliono porti con certe caratteristiche. In Italia i porti con queste caratteristiche sono molto pochi in questo momento, sono Genova, La Spezia, Trieste



## COMUNE DI GENOVA

e Gioia Tauro, per cui il traffico si è concentrato su questi porti e in questo modo si giustifica il fatto che negli ultimi anni Genova ha visto crescere in maniera sostanziale i propri traffici. Lo scorso anno siamo cresciuti del 10%, sono molto buoni i dati dei primi tre mesi di quest'anno e se pensate che nell'epoca di massimo fulgore raggiungevamo 1.900.000 TEU, lo scorso anno ne abbiamo fatti 2.200.000. Se ci fosse stato il livello di importazione di prima della crisi saremmo a due milioni e mezzo.

Il Porto di Genova è cresciuto perché nel frattempo abbiamo fatto i dragaggi, è stato fatto il più grande intervento di dragaggio mai effettuato nel nostro porto: 3 milioni e mezzo di metri cubi di materiale dragato che è stato conferito nelle vasche di colmata di calata Bettolo e delle calate Ronco e Canepa. Ci sono stati investimenti significativi da parte dei privati che stanno investendo in nuove gru perché queste navi sono molto più alte e hanno file fino a 22 metri e questo è un intervento che dà l'idea di quanto si è fatto sulla parte che riguarda i container.

Poi ci sono anche fattori di mercato che derivano dalle condizioni geopolitiche e geoeconomiche perché nella fase di maggiore crisi, quella del 2008, noi abbiamo retto perché Genova era il punto di riferimento dei nuovi traffici nel Mediterraneo, soprattutto coi paesi del Nord Africa in forte sviluppo (Tunisia, Marocco e Algeria). Nel 2009 c'è stata la Primavera araba e abbiamo avuto un percorso di trasformazione e una frenata, tra l'altro confermata dagli eventi tragici e dalla situazione di crescente instabilità che riguarda quei paesi. Nel frattempo abbiamo avuto la crisi egiziana; la Tunisia, che sembrava il paese più stabile, invece è diventata un paese di instabilità politica significativa. Regge il Marocco, cresce l'Algeria, ma c'è una situazione di perenne instabilità che ha modificato quelle che erano le prospettive di crescita di quei paesi che hanno un'ipotesi di crescita del PIL del 4 – 5% annuo, ma, per fare un esempio, la situazione più clamorosa è quella della Libia. Voi sapete che l'Italia e il porto di Genova erano il punto di riferimento dei traffici con la Libia che sembrava un paese con fortissima espansione e conoscete le condizioni di quel paese in questo momento. Quindi anche gli scenari sono determinati da condizioni che sono ormai di politiche economiche mondiali che hanno effetti sui traffici in maniera significativa e rilevante.

Poi ci sono gli altri mercati. Fortunatamente il nostro rimane uno dei pochi porti italiani multifunzione e multivocazione. C'è il tema del trasporto passeggeri, anche qui con quadri evolutivi perché prima della crisi avevamo una posizione fortissima sui traghetti che è diminuita per l'aumento dei prodotti petroliferi e per la crisi interna, con riduzione dei traffici soprattutto sulla Sardegna. Poi via, via si è recuperato perché è cresciuto il numero dei passeggeri, soprattutto coi collegamenti per il Nord Africa, in particolare Tunisia e Marocco con numeri, nel periodo estivo, veramente straordinari perché si tratta di tutti i cittadini stranieri emigrati in Germania, nei paesi del nord e in Francia che utilizzano il porto di Genova per rientrare, nel periodo estivo o durante il Ramadan, nei loro paesi.

L'elemento crocieristico è cresciuto. Io ho trovato una situazione di forte indebolimento che risale a undici anni fa con il trasferimento di Costa crociere a Savona. Abbiamo costruito un percorso con l'altro principale operatore, MSC, che per insediarsi a Genova aveva chiesto due interventi, uno di dragaggio a stazione Marittima e uno di modifica a Ponte dei Mille, per accostare le navi da 333 metri (Splendida, Fantasia e altre) e questo ha consentito di arrivare a tagliare nuovamente il traguardo di un milione di crocieristi, una tendenza che è destinata a crescere perché nella presentazione fatta la settimana scorsa al Seatrade di Miami MSC ha detto che sta costruendo cinque nuove navi, affidate in parte a Fincantieri e in parte a STX France, che consentiranno a MSC, nel 2022, di raddoppiare la propria capacità di crocieristi a livello globale, ma con una forte incidenza nel Mediterraneo e questo determinerà un beneficio significativo per Genova, tant'è che il gruppo, che nel frattempo è diventato anche il maggiore azionista di Grandi Navi Veloci, il 16 aprile inaugurerà la propria sede nelle nuove torri di San Benigno concentrando lì le sue attività attuali ma anche implementando con nuove attività di carattere funzionale.

Quindi il piano regolatore dà risposte a queste modalità e queste previsioni, le dà anche dal punto di vista dell'altro settore, che è quello industriale, nella cantieristica delle riparazioni. Da questo punto di vista l'intervento maggiore che si prefigura è quello legato al Blueprint, quindi a un disegno organico tra riparazioni e città, anche per un respiro rispetto alla situazione della nautica.

L'altro elemento che dal mio punto di vista ha richiesto la maggiore quantità di lavoro, ma credo che abbia prodotto il risultato migliore grazie ad un lavoro prezioso e continuo che hanno fatto i miei uffici, riguarda la definizione dell'assetto Pegli – Prà – Voltri, nel senso che noi siamo partiti con un'impostazione. Anche lì la



## COMUNE DI GENOVA

condizione tecnica era di poter consentire la navigazione delle grandi navi, quindi l'accessibilità. Tra l'altro nell'ultimo anno abbiamo avuto degli eventi che ormai prendiamo come standard, ma che non avevamo previsto perché prima non erano prevedibili, che sono legati a trasformazioni meteorologiche legate al vento. Abbiamo avuto tre trombe d'aria con condizioni di vento fortissimamente cambiate nell'area del terminal VTE e quindi anche l'assetto della protezione a mare e delle dighe deve essere garantito in condizioni profondamente diverse, così come gli investimenti in banchina perché per la prima volta pensiamo, in tutto il porto di Genova, di inserire il rafforzamento anche con bitte oceaniche per garantire una maggiore sicurezza della navigazione e delle navi che sono all'accosto.

Da questo punto di vista abbiamo fatto un percorso, credo molto positivo, con l'Amministrazione Comunale, con il Municipio e con le realtà del mondo associativo e abbiamo individuato una soluzione che credo possa restituire anche un percorso pregresso che era partito probabilmente in maniera non corretta, parlo della nascita del VTE che andrà finalmente a compimento con la costruzione di un terminal canale che restituirà spazi e qualità ambientale alla fascia tra Prà e Voltri e allo stesso tempo migliorerà l'efficienza del sistema portuale.

E' chiaro che un piano regolatore portuale guarda a un periodo pluridecennale, quindi si tratta di investimenti che devono essere pensati nell'arco trentennale e soprattutto si tratta di un piano regolatore scarsamente invasivo dal punto di vista dei riempimenti. Abbiamo lavorato sulla sicurezza, quindi importante è soprattutto l'infrastrutturazione delle dighe, il superamento del cono aereo, perché l'aeroporto rappresenta una servitù dal punto di vista della complessità anche dell'articolazione dei terminal. Manteniamo tutte le funzioni e abbiamo cercato di dare delle risposte di articolazione nella prospettiva dell'immediato.

Come dicevo prima, la questione che è rimasta più aperta ed è oggetto di confronto è il percorso della VAS perché non approviamo, come avveniva in passato, una decisione ed è quella, prima si fanno tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, tecnico e di profili di sicurezza e questo riguarda il polo petrolifero e quello che veniva definito il polo chimico per i quali abbiamo individuato alcuni scenari alternativi sui quali ci avvieremo al confronto nella fase di stesura del piano dopo l'approvazione della VAS".

## SANGUINERI – DIRETTORE AUTORITÀ PORTUALE

“Buongiorno a tutti. Farò una presentazione per quanto possibile sintetica del lavoro che è stato fatto dalle strutture di Autorità Portuale con degli apporti specialistici esterni su alcuni elementi che poi andrò a spiegare. Si tratta dell'evoluzione di quegli otto scenari che proprio in questa sala circa due anni fa furono presentati come avvio degli studi e dei lavori di piano regolatore portuale.

Come diceva il Presidente, uno degli elementi innovativi è che questo piano è accompagnato dalla VAS. Questo è un elemento innovativo fondamentalmente per tre motivi. Il primo è che in base alle procedure di VAS la costruzione del piano regolatore portuale nelle sue funzioni e destinazioni urbanistiche va di pari passo con gli studi di carattere ambientale, quindi è una costruzione in parallelo mentre in passato il piano regolatore portuale era un documento che una volta chiuso andava a una valutazione ambientale. Oggi non è più così: gli elementi tecnici vengono studiati e approfonditi in parallelo.

Il secondo elemento di novità è che, a differenza della precedente valutazione d'impatto ambientale, la VAS si esaurisce a livello locale, quindi è la Regione che diventa un po' il dominus di questo procedimento in quanto oltre ad essere il soggetto che infine approva il piano regolatore portuale, è anche il soggetto che dà le indicazioni in termini di Valutazione Ambientale Strategica.

Il terzo elemento importante, che trova immediato riscontro nel lavoro che è stato fatto, è che la procedura di VAS vuole che oltre alla situazione attuale vengano proposte delle alternative di piano. Mentre in precedenza il piano che veniva sottoposto a valutazione ambientale era uno, la VAS richiede che ci sia una scelta di base e una sua alternativa.

In questo riquadro vengono riportate brevemente quelle che sono le procedure. Adesso siamo in una fase in cui chiediamo al Comitato Portuale l'avvio della procedura di VAS, quindi i documenti, gli schemi di piano e lo studio ambientale preliminare, una volta ottenuto il consenso da parte del Comitato, vengono trasmessi alla Regione che ha 90 giorni di tempo per verificare insieme ad altri soggetti che chiamerà al tavolo, essenzialmente il Comune, la città metropolitana, ARPAL, A.S.L., quali debbano essere i contenuti specifici





## COMUNE DI GENOVA

del rapporto ambientale definitivo, cioè come piano e rapporto ambientale debbano evolversi per proseguire nel loro iter procedurale.

Questa documentazione, con le richieste di dettaglio che arriveranno dalla Regione, tornerà in Autorità Portuale dove si aprirà la fase di redazione degli schemi definitivi di piano regolatore e di rapporto ambientale. Una volta redatti questi documenti, saranno oggetto di pubblicazione per 60 giorni, periodo nel quale chiunque potrà fare osservazioni, e poi, nella fase successiva di ulteriori 90 giorni, la Regione darà il suo parere vincolante ai fini dell'approvazione del piano e della valutazione ambientale.

Questo schema deve essere posto in parallelo con le procedure di approvazione del piano regolatore previste dalla legge 84/94, quindi accanto alla procedura di VAS c'è una procedura che prevede in particolare il fatto che il documento di piano, una volta redatto dall'Autorità Portuale, prima di essere pubblicato deve ricevere l'intesa dell'Amministrazione Comunale. Quindi il piano regolatore verrà trasmesso all'Amministrazione Comunale per avere la necessaria intesa come prevede la legge 84/94.

L'altro passaggio in più che prevede la legge è di carattere più tecnico ed è un parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sullo schema di piano per una valutazione di coerenza e di tenuta delle opere previste nel piano. Questi sono gli aspetti procedurali, giusto per chiarire che la fase di interlocuzione oggi è soltanto all'inizio e avrà molte occasioni di confronto.

Le analisi sono partite in primo luogo da una valutazione di quelle che sono le indicazioni a livello comunitario in termini di politica dei porti e dei trasporti e in termini di direttive. Rispetto a questo abbiamo voluto indicare almeno tre elementi fondamentali. Il primo è che Genova è un porto che sta nel core network europeo e questo è un vantaggio per il porto di Genova in quanto i suoi progetti e le sue realizzazioni infrastrutturali possono, più agevolmente di altri soggetti, essere oggetto di cofinanziamento di tipo comunitario.

Gli altri aspetti riguardano le indicazioni comunitarie in termini di semplificazione procedurale, in particolare sul settore marittimo dei trasporti laddove si cerca di ridurre gli aspetti burocratici o comunque introdurre nuove tecnologie che facilitino il processo di governo dei flussi di traffico e come vedremo questo è un punto fondamentale alla base del nuovo piano regolatore portuale.

Il terzo elemento sono le politiche ambientali. Direttive comunitarie molto precise, che riguardano il settore marittimo e quello dei trasporti, impongono delle riduzioni di emissione di CO<sub>2</sub>, l'utilizzo di energie alternative e la sostituzione progressiva dei combustibili per le navi, dagli attuali sistemi di bunkeraggio all'LNG, il gas liquido, come elemento meno inquinante. Sotto questo profilo il Governo italiano ha da tempo organizzato un tavolo nazionale per definire il piano dei porti che dovranno essere sede di depositi di LNG per il rifornimento da nave.

Altro elemento su cui il piano si diffonde molto nelle sue premesse, sono le analisi di tipo economico che sono un po' diverse da quelle tradizionali in quanto fare previsioni sui volumi di traffico dei prossimi 15 – 20 anni è un esercizio oggi assolutamente inutile e l'analisi economica ci ha portato ad evidenziare alcune tendenze fondamentali che possiamo riassumere in due punti.

Uno è quello cui accennava il Presidente nella sua introduzione: il fenomeno del cosiddetto gigantismo navale. Il porto di Genova deve essere in grado, in prospettiva, di ospitare navi di più grandi dimensioni. Oggi la nave più grande in servizio è da 19.000 TEU, ma si stanno progettando navi da 22 – 23.000 TEU e i concorrenti si stanno attrezzando per accogliere questo tipo di navi. Questa è probabilmente la principale sfida che il mercato dello shipping pone alla portualità a livello mondiale; non è un problema solo di Genova ma di tutti i grandi porti e guardate che oggi il porto di Genova ha ottenuto dei grandi risultati in termini di movimentazione di contenitori proprio perché con le sue infrastrutture e la sua organizzazione è riuscito ad accogliere le navi di maggiori dimensioni che transitano nel Mediterraneo (parliamo di navi da 13 – 14.000 TEU).

Quindi il tema che si pone il piano regolatore è la capacità, per il futuro, di avere strutture in grado di accogliere queste mega navi in continua crescita dimensionale. Questo elemento bisogna valutarlo con grande attenzione perché non riguarda soltanto il settore delle navi porta contenitori, ma anche altri settori dove tradizionalmente erano in servizio navi di dimensioni minori. Chi conosce il bacino di Sampierdarena, sa che i "pettini" sono organizzati per ospitare navi che erano sui 180 – 200 metri. Oggi anche nel bacino di Sampierdarena entrano navi di 270 – 280 metri con operazioni non sempre semplici da gestire. Questo della



## COMUNE DI GENOVA

crescita della dimensione navale è un effetto che riguarda sia i grandi terminal contenitori, sia i terminal più tradizionali del porto di Genova.

Un altro elemento collegato a questo fenomeno è quello della concentrazione. Assistiamo, dal lato della domanda di trasporto marittimo, alla concentrazione della domanda presso pochi grandi operatori. E' chiaro, quindi, che essere capaci di rispondere a questi pochi grandi operatori diventa fondamentale perché il rischio di perdere soltanto uno o pochi di questi, significa vedere dei veri e propri crolli nel traffico in quanto un soggetto è in grado di spostare notevolissime quantità di traffico da un porto ad un altro.

Questo è un elemento che riguarda tutti i grandi porti e in questo momento abbiamo citato soltanto alcuni dei casi più significativi: nel porto di Rotterdam 2,9 miliardi di intervento per il nuovo terminal che ospiterà queste navi, 1,6 miliardi di investimenti ad Anversa, sempre per queste grandi navi, con un intervento da 300 milioni circa soltanto per una chiusa della Schelda. Barcellona investe un miliardo per il nuovo terminal contenitori automatizzato per ospitare le navi di queste dimensioni. Quindi è una sfida che tutti i porti di grandi dimensioni stanno cercando di affrontare.

Quali obiettivi e quali strategie per il porto di Genova? A fronte di obiettivi tradizionali, anche se andrebbero letti in maniera un po' diversa rispetto al solito, quali l'inserimento nelle reti internazionali, l'aumento della capacità, l'aumento della competitività e la sostenibilità ambientale, abbiamo individuato una serie di strategie per raggiungere questi obiettivi.

Il primo tema è quello dell'accessibilità, la capacità di ospitare navi di grandi dimensioni, quindi l'accessibilità marittima come elemento fondamentale e l'accessibilità terrestre, cioè la capacità delle grandi reti di trasporto di gestire questi aumenti di traffico e in questo senso il terzo valico e le sue connessioni dirette con il terminal di Prà rappresentano un elemento decisamente significativo.

L'altro elemento è quello dell'innovazione. Questo piano, a differenza dei piani precedenti, non si basa soltanto su piani di opere e di funzioni, ma lo abbiamo definito anche un piano immateriale perché importanti interventi tecnologici nella gestione dei traffici hanno degli effetti fondamentali nel definire la competitività del porto. Mi riferisco a due elementi fondamentali: i tempi di attraversamento delle merci in ambito portuale, che attraverso le nuove tecnologie possono essere molto accorciati e semplificati e la trasparenza, cioè la catena logistica diventa molto più trasparente e visibile a tutti gli utenti del porto e questa è una grossa spinta all'economicità ed efficacia del ciclo logistico che attraversa il porto di Genova.

Ancora una segnalazione sul tema della condivisione. La procedura di VAS cui accennavo prima è una procedura che di per sé fa sì che la costruzione del piano, la sua procedura approvativa, sia estremamente aperta a tutte le osservazioni e questo dovrà tradursi in un elemento di forza del piano che dovrà essere condiviso il più possibile nelle sue scelte almeno dalla città.

Un breve cenno per far capire che cos'è il piano immateriale. Piano immateriale vuol dire mettere in connessione fra loro tutti gli operatori della catena logistica in porto e fuori dal porto. Questo ha consentito, grazie anche al lavoro che viene fatto per esempio dalle capitanerie di porto attraverso il sistema dei VTS che controllano le navi prima ancora che approdino nel porto, di attivare delle procedure cosiddette di preclearing o di sdoganamento a mare, che vuol dire semplicemente che la merce che sbarca nel porto di Genova può ottenere tutte le autorizzazioni ai fini del suo inoltro terrestre prima ancora che la nave arrivi in porto. Questo semplifica moltissimo le procedure da svolgere in ambito portuale e consente un grande risparmio di tempi e di spazi. Questo è uno dei motivi per cui puntando sullo sviluppo del cosiddetto piano immateriale, come diceva prima il Presidente, questo piano riduce al massimo le richieste di tombamenti, di creazione di nuovi spazi perché con queste tecnologie si possono sfruttare meglio gli spazi oggi esistenti.

L'ultimo dei grafici che vedete riguarda un dato misurato di uno dei terminal contenitori, quello di Calata Sanità, dove è stato attivato in maniera diffusa lo sdoganamento a mare e abbiamo avuto un incremento di capacità di movimentazione dei piazzali del 40%. Quindi il terminal l'anno scorso ha fatto un record impensabile anni fa con tecnologie vecchie. Con le nuove tecnologie e con dotazioni di banchina in più, perché il terminal si è dotato di una gru in più, ha aumentato la sua produttività, a parità di spazi, del 40%.

Sulla base di queste premesse, quali approfondimenti? Perché il lavoro ha preso un tempo tecnico così rilevante? Perché per arrivare a definire delle scelte sono stati necessari molti studi e approfondimenti il primo dei quali ha riguardato i vincoli del tetto aereo. La presenza dell'aeroporto che sta, di fatto, a metà del porto, pone dei vincoli in termini di altezza delle navi, altezza delle gru e masse metalliche delle navi che



## COMUNE DI GENOVA

possono ruotare nei pressi dell'aeroporto che devono essere affrontati e risolti. Allora, se fino ad oggi le risoluzioni venivano cercate puntualmente, cioè il singolo operatore andava a chiedere alle autorità aeronautiche le autorizzazioni per far arrivare una nave e installare una gru, col piano regolatore ci si è dotati di un piano più complessivo che ha voluto studiare quali sono le possibilità di installazione di nuove gru in funzione sempre di quelle navi di grandi dimensioni che citavo prima.

Lo studio che ha fornito ENAV ci dice che negli estremi sono autorizzabili delle gru di grandi dimensioni (penso alla prossima calata Bettolo di prossima entrata in funzione dove potranno essere installate gru per servire le navi di ultima e anche di prossima generazione), mentre per la restante parte del bacino di Sampierdarena i vincoli si fanno molto significativi, al punto che da oltre 100 metri di gru che si possono installare a calata Bettolo, si arriva, a ponte Libia, a meno della metà. Quindi le navi di grandi dimensioni non potranno essere ospitate nel bacino storico di Sampierdarena.

Diverso è il discorso di Prà dove l'autorizzazione all'installazione di gru è stata consentita negli ultimi 800 metri di banchina, quelli più lontani dall'aeroporto. Come risultato di questo studio, oltre agli effetti sulle scelte di piano regolatore, ci sono stati degli effetti concreti immediati perché il terminal di Prà ha già acquistato quattro gru di nuova generazione e ne sta ordinando altre quattro perché le esigenze del trasporto marittimo necessitano di questo tipo di attrezzature.

Il secondo approfondimento ha riguardato il tema delle opere marittime perché la dimensione delle navi in progetto oggi non potrebbe essere trattata in sicurezza nell'ambito del bacino di Sampierdarena e in prospettiva potrebbero esserci delle difficoltà, al crescere della dimensione, anche nel bacino di Prà. Quindi un primo approfondimento tecnico importante – e questa è una linea guida che troveremo in tutti gli scenari di piano regolatore – ha riguardato una prima ipotesi di layout delle opere di protezione.

Vi dico soltanto gli elementi di base. Il primo riguarda l'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena, davanti al Polcevera, per consentire alle navi di avere un doppio ingresso e una doppia uscita. Questo elemento è particolarmente significativo perché nell'ipotesi della conclusione, intorno al 2017, dell'entrata in operatività del nuovo terminal di calata Bettolo, il concessionario di calata Bettolo ha già previsto l'arrivo di navi oltre i 15.000 TEU e quindi navi di quelle dimensioni, con quelle gru che dicevo prima, potrebbero rendere difficoltoso il transito contemporaneo di una nave a fianco all'accosto di calata Bettolo per cui occorre vincolare il bacino di Sampierdarena da questo possibile tappo che si troverebbe all'ingresso.

Tutti gli elementi che vi ho presentato si legano fra loro perché lo studio di quell'apertura di ponente è strettamente connesso ai vincoli aeroportuali, quindi non tutte le navi potranno entrare e uscire, si tratta di valutare quale dimensione di nave, fino a dove devo demolire l'attuale diga e quindi dare nuova protezione per consentire questo ingresso e questa uscita.

Questa è ipotizzata come la prima fase di un più ampio spostamento a mare dell'attuale diga davanti a Sampierdarena per consentire di recuperare quei bacini di evoluzione e quei canali di transito che sono richiesti per le navi di futura generazione.

Stesso approfondimento è stato fatto nell'ambito di Prà dove in una prospettiva più lunga, date le caratteristiche di questo terminal, è ipotizzabile una diversa imboccatura della diga di protezione in modo tale da consentire dei cerchi di evoluzione protetti per navi che possono superare i 18 – 20.000 TEU.

Un ulteriore approfondimento ha riguardato i cosiddetti prodotti speciali e qui occorre richiamare l'intesa che Autorità Portuale ha dato al Comune nell'approvazione del suo progetto di piano urbanistico comunale, laddove è stato richiesto all'Autorità Portuale di verificare in quella sede se i depositi di prodotti chimici potessero trovare una localizzazione alternativa a quella attuale che portasse questi depositi dal contesto urbano in ambito portuale.

Questo approfondimento è stato realizzato con degli studi specialistici che dovevano valutare le curve di rischio legate a questi depositi e la matrice di compatibilità fra l'eventuale rilocalizzazione di questi depositi e le attività localizzate al contorno e presenti in ambito portuale.

Stesso approfondimento è stato fatto per alcune soluzioni per il porto petroli e il tema dell'LNG, quindi quel richiamo che facevo prima alla dotazione di depositi di LNG per il bunkeraggio delle navi.

Un ultimo approfondimento particolarmente importante ha riguardato l'area delle riparazioni navali. Anche qui il tema della grande dimensione delle navi svolge i suoi effetti, quindi il tema della dimensione dei bacini





## COMUNE DI GENOVA

è di assoluta rilevanza e in questo primo approfondimento è previsto l'ampliamento dell'attuale bacino n. 4 e la creazione di una piattaforma operativa nelle aree immediatamente retrostanti i bacini al fine di razionalizzare l'attuale attività delle riparazioni navali e consentire la creazione di un vero e proprio polo della cantieristica legata alla presenza dei bacini, sia di grandi che di medie dimensioni, utili al settore dei super Yacht dove il porto di Genova già oggi ha un ruolo leader al livello internazionale.

Sulla base di tutti questi approfondimenti sono state quindi valutate delle ipotesi di schema di piano regolatore e di una sua alternativa, come richiede la VAS, partendo ovviamente da una redistribuzione di quelle che sono le funzioni tradizionali: il porto operativo, il porto passeggeri, il porto urbano che ha richiamato particolare attenzione, per arrivare quindi a definire gli schemi stessi. Questo è lo schema base che, partendo da ponente, prevede, per l'area di Prà, quel possibile ampliamento dell'imboccatura, quindi dell'opera di protezione, e un ampliamento della banchina attuale verso ponente al fine di ricavare due nuovi accosti per navi di grandi dimensioni.

La logica in questo caso è quella di aree svincolate dal tetto aereo, quelle che possono in futuro ospitare senza problemi navi e gru di maggiori dimensioni. Quindi la scelta logica del piano è stata quella di puntare su questa possibile espansione, con una alternativa che il piano, nella sua flessibilità (un altro concetto che permea il piano stesso), individua nella possibilità di realizzare accosti per navi contenitori o, qualora ci fosse la necessità, in parziale alternativa, degli accosti per i traghetti.

Questo è lo sviluppo lato mare, mentre al lato terra è prevista la connessione dell'attuale fascia di rispetto di Prà con tutta l'area di Voltri, quindi il canale che oggi è chiuso (Voltri è di fatto una penisola), con questo intervento trasforma Voltri in un'isola e quindi avremmo un percorso pedonale di oltre tre chilometri che dalla nuova stazione di Voltri attraversa tutto il litorale fino ad arrivare alla fascia di rispetto di Prà per circa tre chilometri di percorso urbano nuovo.

Per Multedo nell'ipotesi base si prevede la contrazione del porto petroli sulla base di un intervento, già progettato e in fase di prima valutazione di assoggettabilità ambientale, che è il cosiddetto ribaltamento a mare di Fincantieri e prevede che il porto petroli abbandoni l'attuale accosto di levante del pontile Delta e quindi avrebbe gli accosti del pontile Delta di ponente, pontile Gamma e pontile Beta, oltre al nuovo offshore già progettato da porto petroli.

Per rispondere a quelle richieste pervenute anche in sede d'intesa con il P.U.C., in questa soluzione i prodotti chimici verrebbero quindi trasferiti dal contesto urbano a quello portuale nell'area retrostante il pontile Alfa, con possibilità di parziali riempimenti, soprattutto fra il pontile Alfa e la banchina occidentale in modo tale da trasferire quei depositi in ambito portuale. Il vantaggio di questa soluzione è che i prodotti chimici non cambierebbero la loro logistica, le chimichiere che già oggi sbarcano presso la banchina occidentale continuerebbero a farlo e troverebbero i loro depositi nelle aree immediatamente limitrofe.

Su Sampierdarena non ci sono particolari elementi se non la nuova configurazione delle opere marittime, quindi delle dighe, per consentire il passaggio delle navi di grandi dimensioni e la possibilità di dar luogo a riempimenti fra gli attuali pontili di Sampierdarena.

Per quanto riguarda invece l'LNG ci sono invece delle possibilità di localizzazione basate sulle analisi di rischio che sono state fatte con l'individuazione di tre possibili alternative che vedono un'ipotesi nelle aree di Cornigliano, una in uno dei pontili centrali di Sampierdarena, ovvero presso l'attuale stazione di bunkeraggio di calata Oli Minerali con la trasformazione degli attuali depositi per olio combustibile e gasolio in depositi per gas liquido.

Per quanto riguarda il settore delle aree di levante e del porto passeggeri, l'elemento più significativo è certamente rappresentato dalla soluzione che riguarda le riparazioni navali dove in prospettiva si pensa di contrarre le attività industriali portuali, soprattutto quelle pesanti, da calata Gadda, calata Boccardo e calata Grazie, sempre più legate a funzioni urbane cosiddette di cerniera, per concentrarle in un nuovo riempimento di circa 80.000 metri quadrati alle spalle dei bacini.

Un altro elemento di particolare rilevanza è quello di consentire un percorso ciclopedonale all'interno del settore che permetta di raggiungere dalla zona della Fiera la zona del Porto Antico. Questo perché le scelte di concentrazione dell'attività industriale prevedono, anche qui, la creazione di un'isola. Come vedremo meglio nel dettaglio, ci sono dei canali che vanno lungo l'attuale linea di costa e per i quali verrebbe recuperato uno



## COMUNE DI GENOVA

specchio acqueo sul quale costruire questo percorso ciclopedonale che unisce le aree fieristiche con quelle delle riparazioni.

Questo è lo schema di base. Siccome a livello di VAS viene richiesta un'alternativa, qual è l'alternativa che ha studiato Autorità Portuale? E' un'alternativa che, parlando di VAS, si è dovuta concentrare sugli elementi più sensibili dal punto di vista ambientale, quindi l'aspetto petrolifero e quello chimico, per cui, rimanendo invariate tutte le altre scelte, l'ipotesi è quella di arrivare a una totale delocalizzazione del petrolifero e del chimico dall'ambito di Multedo, che quindi verrebbe destinato ad attività industriale, servizi portuali e funzioni urbane, con la delocalizzazione degli accosti petroliferi, ovviamente in tempi più lunghi rispetto allo schema di base, nella nuova diga con una diversa soluzione per la localizzazione dei prodotti chimici che, sempre sulla base degli approfondimenti in termini di curve di rischio e matrici di compatibilità, avrebbero due possibili alternative, dentro Sampierdarena, rispetto alla soluzione base che era stata proposta a Multedo, fermo restando che può restare sempre in campo l'opzione zero, cioè dove sono adesso.

Queste ipotesi prevedono due soluzioni: una nei pontili centrali di Sampierdarena e l'altra nell'ex carbonile Enel, la cui liberazione è prevista per il 2017, data dell'anticipata chiusura della centrale rispetto alle originarie previsioni del 2020.

Questi sono gli schemi delle funzioni e delle opere ipotizzate per avviare la procedura di VAS, ma come vi dicevo, questa è solo una parte del documento. Ciò che è andato in Comitato è accompagnato anche dallo studio preliminare ambientale, che sarà oggetto di specifici approfondimenti, uno studio che muove dal censimento, che già oggi Autorità Portuale fa, su tutti gli elementi ambientali che si muovono in porto, dall'analisi dell'aria a quella dell'acqua a quella del rumore. Nei documenti trovate tutte queste valutazioni, il numero di campionamenti, le verifiche che vengono fatte quotidianamente in ambito portuale per verificare quali possono essere le soluzioni che il piano regolatore portuale dovrà porre in essere per superare queste criticità di carattere ambientale.

L'esempio dell'LNG è particolarmente calzante perché è uno dei problemi che abbiamo dalle rilevazioni, soprattutto nel porto storico nella stagione estiva, quella dei traghetti. Un altro tema è quello del rumore. Sappiamo benissimo che Prà è una zona che soffre, in presenza di alcune navi, di un problema legato al rumore e su questo Autorità Portuale ha già progettato e finanziato l'elettrificazione delle banchine. Questo per dare un esempio di quelli che possono essere gli interventi a mitigazione degli impatti ambientali che possono derivare dall'attività portuale.

Ricordo soltanto altri interventi importanti in termini di salute, igiene e sicurezza del lavoro, che già oggi vengono svolti con l'intervento importante e fattivo dei terminalisti che hanno consentito negli ultimi anni di ridurre fortemente il grado di incidentalità nel porto, elementi che dovranno sempre essere monitorati e ulteriormente sviluppati, e l'aspetto economico e sociale. Questo è un aspetto che spesso sfugge, ma oltre agli aspetti più classici della valutazione ambientale (aria, acqua, suolo), ci sarà anche una valutazione dell'impatto economico e sociale del porto, cioè quali sono i benefici che il porto dà alla città.

Quindi ogni scelta che sta nel piano e nella sua alternativa, suddivisa per aree territoriali, sarà oggetto di verifica sulle opportunità e sui rischi che comporta dal punto di vista ambientale e rispetto ai rischi quali soluzioni il piano intenderà porre in essere per rimediare agli stessi.

Infine alcune ipotesi di ricostruzione, di come potrebbe riconfigurarsi l'area portuale in base ad alcune nostre scelte. Questa è la proposta di Prà con la continuazione del canale per dare continuità al percorso urbano e con la creazione di nuovi accosti che possono essere accosti per i traghetti o banchine rettilinee per i contenitori. Poi l'ipotesi della nuova diga di Sampierdarena, per arrivare al fulcro delle nuove riparazioni navali. Qui vedete meglio quel concetto dei canali che accompagnerebbero tutto il percorso dalla Fiera fino al Porto Antico, mentre le attività di riparazione verrebbero trasferite in queste aree attorno ai bacini che costituirebbero il polo industriale vero e proprio del porto".

## CARATTOZZOLO - PRESIDENTE

"Molte grazie al dottor Sanguineri che ci ha illustrato in modo abbastanza approfondito il nuovo progetto. Comunico ai consiglieri che la documentazione è disponibile già da ieri mattina, per cui a questo punto è



## COMUNE DI GENOVA

consultabile. Comunico anche che oggi, se la commissione è d'accordo, faremo solo una presentazione del piano, parlerà la Giunta e parleranno i rappresentanti di Municipio, dopo di che, vista la disponibilità del Presidente Merlo a ritornare, rinviemo e diamo la possibilità a tutti di affrontare il dibattito avendo il tempo anche di preparare eventuali interventi ... INTERRUZIONE ... No, questo no, però mi diceva il Presidente che si può girare tranquillamente, quindi possiamo vedere tutto. La parola al Vicesindaco”.

### ASSESSORE BERNINI

“Cercherò di essere sintetico, anche perché poi avremo molto lavoro da fare su questi temi. Come ha ricordato giustamente il Presidente Merlo, il traguardo che dobbiamo raggiungere con Autorità Portuale è proprio l'intesa sulla pianificazione urbanistica portuale. Devo dire che nel ciclo amministrativo precedente e anche in questo, ma soprattutto nella fase del ciclo amministrativo precedente di predisposizione della bozza di piano regolatore della città, ci sono stati lavori in comune tra Autorità Portuale e staff dell'Urbanistica che hanno condotto a una visione comune su molte delle questioni che sono al centro della rispettiva pianificazione. Poi è stato portato avanti un lavoro anche più di dettaglio, in particolare è stato ricordato da chi mi ha preceduto un lavoro dove anche i Municipi e le associazioni presenti sul territorio hanno avuto la possibilità di contribuire alla pianificazione urbanistica che è quella illustrata sul porto di Prà e sugli interventi di dialogo tra città e porto in quella fascia delicata che è la fascia di collegamento tra viabilità urbana e viabilità portuale e la fascia di rispetto, con le destinazioni che abbiamo deciso di dare anche attraverso i finanziamenti europei.

Credo che questo tipo di approccio, in qualche modo partecipativo perché ha visto il ruolo dei Municipi e dell'associazionismo locale, quindi dei cittadini organizzati, vada comunque preso come metodo anche per gli approfondimenti successivi che avremo su altre aree d'interesse.

Mi limiterei, oggi, ad elencare i temi sui quali abbiamo bisogno di fare un approfondimento ulteriore sulla base della documentazione che anche voi vedrete e che i nostri uffici dell'Ambiente, dell'Urbanistica e della Mobilità hanno esaminato nei giorni scorsi quando hanno ricevuto la documentazione.

Il primo elemento che ci crea una criticità e su cui dovremo affrontare un lavoro in comune, anche perché ha ricadute immediate sulla nostra programmazione, è di carattere ambientale. Non è ancora stato presentato l'equivalente del nostro RIR, quello che per loro è il RISP. Ricorderete che abbiamo lavorato a fondo qua in Consiglio sulla questione del rischio d'incidente rilevante e che abbiamo prodotto in questo ciclo amministrativo il documento che non era allegato, neanche nel nostro caso, al documento preliminare di piano urbanistico.

Anche nel caso del piano regolatore portuale non abbiamo ancora avuto modo di analizzare il loro RISP che mette in evidenza quali sono i rischi legati alla presenza di impianti che possono causare incidenti nell'area portuale. Perché per noi è importante lo stato attuale e non solo la prospettiva strategica della VAS? Perché come ricorderete noi abbiamo dato una strumentazione un pochino più definita con delle scelte anche cautelative alla nostra normativa urbanistica nelle aree interessate da possibilità d'incidente, nel senso che non ci siamo limitati a quella che era la norma nazionale, ma abbiamo incaricato ARPAL e abbiamo sviluppato una discussione, utilizzando i dati relativi anche a parti meno rilevanti in termini di impatto sulla città, delineando delle aree intorno a quelle dell'incidente rilevante dove noi però imponiamo dei comportamenti restrittivi che vanno ad incidere sulla proprietà privata, sulla possibilità che qualcuno ha di fare lì delle cose, per cui non ci si possono fare scuole ma neanche RSA e attività di residenza, cioè abbiamo individuato delle fasce di rispetto urbanistico.

Allora nell'area di Multedo, quella di Sampierdarena e quella del centro storico il documento di analisi dello stato attuale da parte dell'Autorità Portuale potrebbe avere ricadute immediate anche sulla pianificazione urbanistica cittadina perché imporrebbe quei limiti che noi già abbiamo delineato per quanto riguarda i depositi costieri presenti sul territorio comunale e per quanto riguarda gli impianti soggetti ad analisi di RIR che abbiamo sul territorio.

E' quindi un lavoro che va fatto e che peraltro non sarà perso, non solo perché poi noi lo trasformiamo in nostra pianificazione, ma perché è fondamentale poi per il percorso di Valutazione Ambientale Strategica



## COMUNE DI GENOVA

come lo è stata per noi la valutazione del RIR quando abbiamo dovuto procedere alla VAS con la Regione Liguria.

In particolare questo lavoro ci darà la possibilità di entrare nel merito delle questioni legate ai depositi costieri presenti sul nostro territorio e alla loro delocalizzazione. Rispetto a Sanguineri io ho una concezione un po' diversa sull'opzione zero. Anche in relazione ai lavori che abbiamo fatto di analisi del rischio di incidente rilevante sul territorio, l'opzione zero è non averli quei traffici nel porto di Genova se devono avere poi delle azioni di deposito costiero incuneate in aree residenziali. Il lavoro comune che dovremmo fare nei prossimi mesi sarà quello di affrontare, insieme con i tecnici dell'ambiente, con ARPAL e la Regione, in modo approfondito gli scenari e i conseguenti livelli di rischio e compatibilità reale tra tessuto residenziale e tessuto industriale, che è il lavoro che noi abbiamo fatto con il piano urbanistico della città.

Altra questione che dovremo affrontare con l'Autorità Portuale riguarda invece tematiche legate all'accessibilità terrestre, cioè la relazione tra porto e città per noi è anche il transito dei mezzi, sia su gomma che su rotaia, da e per il porto di Genova. Qui avremmo bisogno di avere, a corredo del piano di sviluppo portuale, uno strumento simile a quello che per noi è il piano della mobilità urbana o, meglio, lavorare insieme perché il piano della mobilità urbana genovese contenga le indicazioni di dettaglio rispetto a quali sono le soluzioni che vengono assunte per quanto riguarda la garanzia della compatibilità tra traffico cittadino e turistico e traffico connesso invece alla viabilità portuale, con un quadro in grande evoluzione dal punto di vista dell'infrastrutturazione viaria e ferroviaria che però abbiamo bisogno come città che abbia un cronoprogramma degli eventi attesi e di come noi compatibilizziamo la presenza dei mezzi pesanti da e per il traffico portuale con le soluzioni urbane che abbiamo studiato nella redazione del piano urbanistico comunale.

Per essere chiari, ci manca una precisa definizione, nel tempo che manca alla realizzazione di questo porto immateriale che sarà in grado di far circolare velocemente le merci e quindi non avrà bisogno di luoghi di deposito merci, o ne avrà bisogno in misura molto inferiore, di qual è lo stato attuale dove fette importanti della città, soprattutto a ponente e nella Val Polcevera, hanno invece una destinazione connessa all'attività portuale che si vede chiaramente, ad esempio in Val Polcevera, dove si vedono i container lungo le sponde del Polcevera e a ponente li si vede incastrati sia al di là della fascia a mare, che è porto, ma anche dentro; penso alla zona di Borzoli e ai problemi che abbiamo avuto, anche recentemente, di conflitto tra la viabilità portuale e la vita che si ha nel territorio, anche con il caso del povero giovane deceduto in via Borzoli.

Questi sono temi che non possiamo pensare di affrontare con una visione ai trent'anni e all'immaterialità futura, ma dobbiamo evidenziare cadenzandole già adesso e quindi ci manca l'elemento di valutazione legato all'autoporto che poi probabilmente avrà una sua funzione anche quando ci sarà l'immaterialità perché il camionista il camion lo deve lasciare da qualche parte. Quindi ragioniamo insieme quali sono i luoghi da strutturare in questo senso.

Circa la parte ferroviaria, noi abbiamo fatto una scelta drastica che ha fatto anche un pochino alterare RFI, cioè quella di mantenere a destinazione di servizi ferroviari le aree che nel recente passato si pensava di valorizzare. In alcuni casi proprio perché all'interno della città, come Terralba, in altri casi, come per il Campasso, perché si pensava che comunque avessero una funzione portuale fortissima di relazione con la possibilità di utilizzare maggiormente la rotaia come mezzo di trasporto delle merci e questo è un altro dei temi critici su cui dovremmo avere un approfondimento.

Così come la viabilità interna al porto di Genova e la sua complementarità con le nuove strutture di viabilità previste nella pianificazione cittadina e che sono ormai in fase di realizzazione avanzata, penso alla viabilità a mare che collega Genova Ovest con Genova Aeroporto e già adesso porta fuori dall'ambito cittadino molto del possibile transito portuale.

Anche sulla base di dichiarazioni apparse sulla stampa di trasferimento di risorse che verranno destinate all'infrastrutturazione dell'area di Cornigliano, che doveva essere appunto aeroporto, dogana 2, ecc., ci piacerebbe delineare insieme quelle che sono le comuni visioni che dovremmo avere per quanto riguarda questa parte di infrastrutturazione.

Dovremo discutere anche dell'inserimento dentro la pianificazione del porto di Genova del tunnel subportuale che allo stato attuale non è disegnato cartograficamente, né viene individuato dal punto di vista dell'articolato documento che abbiamo avuto e questo ci ricollega ad un problema che io ho già posto più





## COMUNE DI GENOVA

volte ma che in questa fase diventa di un certo interesse perché noi l'abbiamo evidenziato nella pianificazione urbanistica cittadina e quindi deve esserci un'intesa di analisi anche sulla pianificazione portuale, che sono gli accessi alle aree portuali, ivi compresa quella destinata all'industria delle riparazioni navali.

Ad oggi per portare in quell'area, ma anche alla Fiera, un grosso Yacht, l'accesso possibile è soltanto Nervi: si esce a Nervi dall'autostrada, si fa Corso Europa, ci si infila sotto, perché gli altri percorsi, ivi compresa Genova Est, hanno dei limiti di altezza che non consentono il transito di alcuni mezzi. Qui sembrerebbe permanere questa limitazione, anche se non è esplicitata nei testi, mentre il tunnel sub portuale rispondeva in qualche maniera anche a questa domanda.

Così come dovremo analizzare nel dettaglio come si sviluppa l'accesso a quest'area delle riparazioni navali perché abbiamo visto nella cartografia la riproposizione dello schema iniziale del Blueprint che però mantiene alcune delle criticità evidenziate sia dagli operatori che da una parte dei nostri uffici, proprio sull'accessibilità e sulla compatibilizzazione di un uso turistico di una parte dell'area con un uso industriale che rende necessaria un'infrastrutturazione appositamente studiata che ad oggi non pare esserci e questa è in qualche modo l'ultima delle criticità legata ad un'area, quella della Fiera, su cui noi, come Consiglio Comunale, abbiamo adottato dentro al piano urbanistico uno schema di riferimento elastico molto ampio per cui per esempio il Blueprint è compatibile, ma sono compatibili anche altri percorsi mentre la scelta del piano regolatore portuale è molto di dettaglio su una tematica che invece è propria della programmazione urbanistica cittadina.

Su questo dovremo trovare un accordo perché ci sia una programmazione urbanistica coerente con la norma giuridica e ci dia quei termini di elasticità che ha assunto il Consiglio Comunale nella sua decisione confermata con l'approvazione del piano urbanistico”.

### CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“La parola ai rappresentanti dei Municipi”.

### MINETTI – CONSIGLIERA MUNICIPIO CENTRO OVEST

“Il Presidente Marengo si scusa, ma non ha potuto presenziare a tutta la riunione, quindi mi incarica, in qualità di Capogruppo e consigliere delegato all'ambiente del Municipio, di fare questo intervento. Io credo che noi con questo piano regolatore portuale abbiamo un'occasione strategica unica dopo tanto tempo in cui l'enclave portuale si trovava all'interno del territorio e cresceva con un dialogo che via, via nel tempo è cresciuto, ma che soltanto oggi trova nello strumento di pianificazione una disponibilità reale e concreta a parlare con il territorio rispetto a una serie di problematiche che sono il raccordo logistico, il riaménagement urbano e il superamento delle servitù.

E' evidente per tutti quanto per tutta la città di Genova sia fondamentale l'attività portuale come uno dei capisaldi dello sviluppo economico di questa città, quindi partiamo da questa considerazione, ma partiamo anche dalla considerazione che rispetto al tema della compatibilità ambientale nel 2015 credo che il tema non debba neanche essere considerato come una delle problematiche da affrontare, ma come una cosa che naturalmente è, nel senso che la normativa europea e l'avanzamento culturale e tecnologico che abbiamo oggi a disposizione ci mette nella posizione per cui il tema della compatibilità ambientale non è tale da doverci chiedere se ci sarà o non ci sarà, ci deve essere.

Tra l'altro questa cosa è dimostrata correttamente in soluzioni tecnologiche diversificate che abbiamo visto attraverso mille progetti comunitari che hanno fatto dialogare tra di loro porti e territori nelle situazioni di Valenza, di Rotterdam, di Goteborg dove questi temi sono già stati affrontati anche con una certa efficacia.

Ci sono anche problemi di natura politica che poi devono essere posti in questo contesto, problemi di natura strategica rispetto alle attese per il superamento delle servitù che i territori chiedono di vedere finalmente superate perché quella compatibilità ambientale che abbiamo negato per tanto tempo, a questo punto deve diventare realtà e da questo punto di vista c'è una questione veramente importante in corso di studio anche dal punto di vista delle soluzioni tecnologiche e delle nuove direttive sui carburanti da nave,



## COMUNE DI GENOVA

l'elettrificazione delle banchine, tutto un mix di soluzioni che riguardano ad esempio il tema dei fumi da navi, laddove le navi sono così a stretto contatto con la città da avere effettivamente un impatto importante. E' chiaro che le navi, soprattutto quelle da crociera e i traghetti, non possono essere tanto distanti dalla città, al di là del fatto che raccordi logistici moderni con navetta potrebbero anche consentirlo, ma questo è comunque un tema da affrontare.

L'altra servitù che purtroppo non abbiamo affrontato tanto bene negli anni scorsi è quella della centrale Enel che finalmente si va a superare. Quindi le attese della popolazione rispetto al superamento delle servitù, dice bene il Vicesindaco Bernini, dovranno essere affrontate in un dialogo vero con le popolazioni residenti.

C'è poi una partita strategica che riguarda la valutazione dei valori economici reali e potenziali del territorio e la necessità di dover sistemare delle zone nevralgiche della città che ancora patiscono di una certa indifferenziazione dal punto di vista della pianificazione territoriale minuta. E faccio proprio riferimento alla zona intorno alla Lanterna e San Benigno che ha una necessità chiara di capire se noi vogliamo che le torri Faro, che abbiamo consentito che fossero realizzate lì, devono diventare un centro residenziale con dei servizi associati, o se invece, visto che sono già in difficoltà, debbano essere in difficoltà maggiore.

Così come ci dobbiamo chiedere se quel terminal traghetti che era nato come un centro commerciale destinato soltanto alle attività portuali, considerato che oggi non è più un centro commerciale soltanto dedicato al porto, ma è dedicato all'intera città, non debba avere all'intorno degli spazi meglio gestiti. Potremmo parlare anche degli spazi della sala chiamata del porto, potremmo parlare di tutta un'area alla quale si deve mettere mano. E' chiaro che è l'area che riguarda anche il nodo autostradale, quindi su questo noi dovremmo ragionare.

Bene diceva il Vicesindaco rispetto ai processi di partecipazione e alla necessità del raccordo logistico che in particolar modo sul territorio di Sampierdarena risente ancora di qualche debolezza non da poco, legata non tanto al fatto del trasporto delle merci verso l'autostrada, ma a rapporti che sono locali per quanto riguarda tutti i depositi che sono sul territorio e che oggi come oggi, nella zona di Campi, non vedono una sistemazione finale nella strada a mare.

Credo che dovremo ragionare sul fatto che il nostro sistema economico è in crisi profonda e abbiamo necessità di procedere a un superamento del vecchio. Noi arriviamo dalla tragica parabola della storia dell'Ilva e abbiamo ancora sul territorio le bonifiche regionali di Stoppani, Pitelli, Cengio, ecc., ma su tutti questi aspetti in qualche modo ce l'abbiamo fatta. Io credo che noi dobbiamo veramente affrontare questo aspetto del superamento del vecchio con un po' di coraggio e soprattutto abbiamo la necessità di cominciare a capire come si costruisce il nuovo. Non siamo ancora, secondo me, del tutto capaci a guardare un po' più in là e a costruire il nuovo a partire dalle questioni energetiche, dalla competitività dell'intero sistema cittadino e urbano che può essere effettivamente una potenzialità reale per tutti e la zona della Lanterna è effettivamente una zona che nella ricongiunzione con il Porto Antico, per quanto debba certamente rimanere zona di attività produttive, può guardare ad un sistema produttivo moderno decisamente diverso.

Ora, palleggiare servitù da un quartiere all'altro credo che sia una posizione che mette soltanto in difficoltà rapporti più che buoni che ci sono tra di noi e non dà una risposta alla città di Genova. Quindi la situazione del petrolchimico, che poi alla fine è evidente che dovrà essere risolta in termini di compatibilità ambientale (rendiamoci conto che siamo nel 2015 e siamo un paese europeo), comporta comunque una serie di spostamenti legati anche all'accosto ed altre funzioni che non possono essere trascurati dal punto di vista delle scelte. Quindi noi apprezziamo il fatto che l'Autorità Portuale presenti più varianti su questa opzione, ma riteniamo che quella della Lanterna sia un'opzione sbagliata e domenica cercheremo di portare una serie di esperti a valutare l'area per capire quali sono le potenzialità e le situazioni che ci sono proprio per offrire a tutta la città dei valori.

Credo invece che l'opzione della diga sia da tenere presente e vogliamo lavorare insieme al Municipio del ponente per trovare una soluzione per i cittadini di Genova".

### AVVENENTE – PRESIDENTE MUNICIPIO PONENTE

“Ringrazio per l'opportunità che ci viene fornita di poter puntualizzare quale è la nostra posizione. Visto che oggi si parla di piano regolatore portuale, per noi comincia qui un percorso, un confronto che dovrà



## COMUNE DI GENOVA

coinvolgere il nostro territorio, però saremmo ipovedenti se non avessimo la capacità di distinguere che rispetto alle ipotesi precedenti sono stati inseriti degli elementi innovativi interessanti sui quali vale la pena di riflettere.

Queste cose non succedono mai a caso, succedono perché c'è un'attività di collaborazione tra cittadini, istituzioni, associazioni e comitati e il Comune e l'Autorità Portuale con i quali il dialogo non è mai venuto meno. Penso all'associazione Primavera, al comitato del litorale di Pegli, penso a tantissime altre associazioni che hanno operato affinché si potessero trovare delle soluzioni rispettose di un elemento che per noi diventa imprescindibile, ovvero riuscire a trovare soluzioni che possano coniugare lo sviluppo del porto, che è una risorsa per la città, e la qualità della vita dei cittadini che abitano in zone dove spesso questa contiguità tra città e porto è talmente evidente da creare delle criticità.

Credo sia stato ricordato opportunamente che questo dialogo è stato fruttuoso. Penso al progetto di elettrificazione delle banchine, al progetto di innalzamento delle dune e tante altre cose perché tutto questo dimostra buona volontà nell'ambito di un confronto serio che deve prendere avvio da oggi e continuare.

Alcuni concetti che stanno dentro questo piano regolatore portuale, come ad esempio il porto isola che dovrebbe consentire il recupero della zona di Palmaro dove i container sono a 30 metri dalle case, diventano un pilastro per noi imprescindibile, così come il mantenimento dell'attuale configurazione della diga di Levante del porto di Prà.

Quindi credo di poter affermare che questo confronto dovrà essere mantenuto sugli aspetti tecnici e pragmatici che riguardano queste questioni che i cittadini del ponente ci segnalano sempre come uno dei problemi, se non il primo problema su cui ci si deve confrontare.

Veniamo ad altri aspetti che sono oggetto anche della discussione di quest'oggi e riguardano l'ipotesi di trasferimento dei depositi costieri che sono incastonati all'interno del tessuto urbano di Multedo da settant'anni. Parliamo di documenti. Il P.U.C. del Comune di Genova ribadisce quello che era già stato detto a tutti i livelli, dal ministero dei lavori pubblici a quello dell'ambiente: l'incompatibilità totale assoluta della permanenza di questi depositi costieri all'interno del tessuto urbano. Quei depositi costieri sono a dieci metri dalle case e questo è diventato un elemento, in una città che si dice smart, non più accettabile.

Noi abbiamo ragionato su questo e la prima cosa che ci pare giusto sottolineare è che non ci interessa il derby Sampierdarenese – Multedo. Questo vorremmo che fosse confinato all'interno dei rettangoli verdi e che il ragionamento fosse di carattere tecnico e pragmatico, legato alle questioni che stanno a monte di questo tipo di operazione. C'è una grandissima differenza tra avere i depositi a dieci metri dalle case e averli a un chilometro, quindi le soluzioni che possono essere assunte devono trarre il maggiore allontanamento possibile dalle abitazioni.

Però questo non può significare procrastinare a tempo indeterminato e ragionare di progetti futuribili senza dare la prospettiva di poter arrivare in tempi ragionevoli a una speranza per le persone che convivono con questa realtà da settant'anni di poter trovare una soluzione ad un problema che vede oggi quei depositi e i soggetti che li gestiscono anche poco invogliati a fare investimenti sulle attuali strutture e ne avete prova concreta perché una commissione ha affrontato proprio il problema degli sversamenti nel Varenna dovuti a una scarsa manutenzione di alcune di queste cisterne perché attendono tutti la determinazione, che questa città deve assolutamente assumere, di una loro ricollocazione altrove, non più in ambito urbano.

Devo dire che l'Autorità Portuale, ha accettato questo tipo d'impostazione e adesso si tratta di capire quali sono le opzioni praticabili, che devono tenere conto di alcuni elementi di carattere tecnico. Queste realtà si può anche scegliere di non averle più, però è una scelta di carattere politico – strategico, questi materiali servono a delle aziende che producono manufatti nel nordovest italiano e ritengo che possano anche essere utili all'incremento della movimentazione delle merci nel porto. Quindi se si fa la scelta di mantenerle, bisogna avere il coraggio di affrontare questo tema per quello che è.

Se si fa la scelta di diminuire il più possibile il numero delle autobotti su gomma, la collocazione deve necessariamente essere tale da consentire di poter movimentare le ferrocisterne, quindi con dei binari che possano accostarsi in banchina. Non è nostro compito individuare una soluzione in questo senso, però ci deve assolutamente essere una cosa del genere. Noi mettiamo in priorità assoluta la salvaguardia dei cittadini che vivono in una condizione di contiguità ormai non più praticabile e ricordiamo che solo attraverso un



## COMUNE DI GENOVA

investimento importante possono essere messe in opera tutta una serie di nuove tecnologie che possono garantire il ciclo chiuso, quindi anche il recupero delle parti volatili.

Il tema vero è che, per quanto ci riguarda, la priorità assoluta è garantire la sicurezza dei cittadini. Quindi noi siamo molto disponibili ad affrontare questo tema, vogliamo affrontarlo tutti quanti insieme. Non ci possono essere vincoli se non quello di considerare alcune soluzioni che prevedono lo spostamento all'interno del porto petroli che sono assolutamente fuori discussione perché, come dicevo prima, sono già state rigettate dal Ministero dei Lavori pubblici e da quello dell'Ambiente.

Se non ricordo male, proprio nel P.U.C. si dice che in quei famosi 30.000 metri della banchina di Sampierdarena potrebbe esserci quale alternativa il GNL. Da questo punto di vista credo che si debba valutare bene quali possano essere i vantaggi e gli svantaggi dell'intera operazione".

### SPATOLA – PRESIDENTE MUNICIPIO MEDIO PONENTE

"Sarò brevissimo, se non addirittura telegrafico, perché, come diceva il Presidente Avvenente, parte adesso un processo di approfondimento per cui non ritengo di essere in grado di dare valutazioni nel merito di un piano che mi riservo di studiare con maggiore attenzione. Quello che volevo ribadire sono alcuni concetti che in sostanza sono già stati riproposti, in parte dai colleghi che mi hanno preceduto e in parte dal Vicesindaco, e cioè che i Municipi sono certo che verranno coinvolti in questo processo di valutazione.

Per quanto riguarda specificatamente il nostro Municipio, intanto la questione relativa all'eventuale dislocazione del polo petrolchimico non riguarda soltanto il ponente e il centro ovest, penso sia una questione che riguarda l'intera città o quanto meno l'intero ponente. Date le prospettive che a tutt'oggi si presentano, noi potremmo avere questo polo o a una distanza di poche decine di metri dal nostro confine occidentale o a una distanza di poche decine di metri dal nostro confine orientale e quindi tutto sommato credo non sia questo l'elemento di discriminazione che possa portare il mio Municipio ad essere escluso da una partecipazione al dibattito che ci auguriamo venga fatto.

Non vorrei poi che addirittura, all'interno di questa duplice opzione, potesse essere scelta una terza opzione che possa in qualche modo vedere coinvolto il Municipio che rappresento, questa sarebbe veramente una terza ipotesi del tutto da escludere e mi riferisco al fatto che a Cornigliano è prevista dall'accordo di programma del 2005 un'area con funzioni logistico portuali di cui non sappiamo ancora quale potrà essere la più specifica destinazione d'uso. Quindi un coinvolgimento del nostro Municipio è necessario per discutere su quale destinazione effettiva avrà quest'area, tenuto conto del fatto che anche noi abbiamo letto tempo fa sui giornali che si parlava addirittura di dislocare risorse che l'accordo di programma del 2005 destinava a quell'area verso altre destinazioni. Anche questa è un'ipotesi su cui vorremmo essere intrattenuti.

Terza soluzione presa in considerazione dal Piano Regolatore è quella del ribaltamento a mare di Fincantieri che si interfaccia strettamente con le previsioni di P.U.C. perché è destinato a liberare un'area significativa che poi tornerà a fruizione di carattere urbano, quindi è particolarmente importante che su questo si apra un dibattito che coinvolga anche il Municipio, tenuto conto del fatto che oltretutto l'intera operazione del ribaltamento a mare si interfaccia con un'operazione di messa in sicurezza dal punto di vista idrogeologico dei torrenti, il Molinassi in particolare che è stato una delle cause principali dell'alluvione del 2010. Quindi le interfacce con quelli che sono gli interessi diretti dei cittadini sono più che palesi.

Per tutto questo auspico che ci possa essere un ulteriore momento di approfondimento e di coinvolgimento dei municipi".

### CARATOZZOLO - PRESIDENTE

"Ringrazio il Presidente Spatola per rassicurarlo, intanto, che tutti i Municipi saranno coinvolti in questo processo. Avrei piacere però che gli stessi Municipi partecipassero agli inviti loro rivolti perché se io invito nove municipi e se ne presento tre e mezzo, qualcosa non funziona, ma non lo dico per polemica, solo per spirito di partecipazione ... INTERRUZIONE ... sì, ma prima di dare la parola per mozione d'ordine, ricordo quello che ho detto prima, anzi non lo ricordo perché eravate tutti presenti. Prego".





COMUNE DI GENOVA

**VILLA (P.D.)**

“Chiedo se era stato invitato il Municipio Medio Levante che era direttamente coinvolto nella discussione per quanto riguarda le aree della Fiera e delle riparazioni navali. Gli altri municipi sono un po' meno coinvolti”.

**CARATTOZZOLO - PRESIDENTE**

“Ribadisco ciò che ho detto prima: tutti i presidenti di Municipio sono stati invitati. Sono arrivati i presidenti qui presenti, a parte Leoncini che è dovuto scappare e Marengo, sostituito dalla Minetti. Altri non sono venuti e non hanno comunicato alcunché”.

**LAURO (P.D.L.)**

“A proposito di questo, sicuramente non comunicare è scortesia, però noi dovremmo pianificare un po' prima perché io so che sono stati invitati venerdì quando gli uffici dei Municipi non lavorano e quindi i presidenti hanno preso atto della cosa ... INTERRUZIONE ... questo me l'ha detto il Presidente Marengo scusandosi perché si doveva allontanare. Noi lo sapevamo che veniva il Presidente Merlo, però io credo che la partecipazione sia soprattutto un baluardo del vostro schieramento, per cui – lo dico da vicepresidente di questa commissione – pianificare prima sarebbe indispensabile per ampliare la partecipazione come lei ha detto”.

**CARATTOZZOLO - PRESIDENTE**

“Ringrazio la vicepresidente per dirle che sono stati tutti preavvisati con una mail precedente. La conferma è stata data appena possibile, appena avuta la disponibilità degli altri ospiti, ma lo stesso Marengo (non per colpevolizzarlo) era stato avvisato da me a voce già una decina di giorni fa. Con questo voglio solo dire non cerchiamo scuse”.

**PASTORINO (S.E.L.)**

“Vorrei intervenire su come organizzare i lavori. Ho apprezzato la presentazione ed ho apprezzato anche l'intervento del mio assessore all'Urbanistica condividendo appieno le sue osservazioni, ma per il prosieguo, siccome si prevedono degli ampliamenti, sia nel porto di Prà – Voltri che a Sampierdarena e nelle aree delle riparazioni navali, nella prossima commissione sarebbe opportuno portare delle simulazioni con le aree allo stato attuale e non con le aree come diventano, proprio per capire meglio perché dalla documentazione si vede come diventano, ma non si vede come sono e quindi è importante per approfondire la tematica”.

**CARATTOZZOLO - PRESIDENTE**

“La ringrazio per questa proposta. Ho già chiesto e si attiveranno per fornirci anche questo strumento”.

**GRILLO (P.D.L.)**

“Condividendo la proposta del collega Pastorino, volevo anche evidenziare l'esigenza in via prioritaria di una informativa da parte della Giunta e dell'Autorità Portuale in riferimento alla progettualità generale delle aree della Fiera. In questi mesi abbiamo letto molte cose sulla stampa cittadina, dopo la deliberazione del Consiglio Comunale sul riassetto degli spazi della Fiera di Genova. Abbiamo letto del progetto Piano, delle dichiarazioni del Presidente dell'Autorità Portuale di condivisione di quell'impostazione, di una sorta di dissenso che sarebbe nato fra Giunta e Autorità Portuale, per cui sarebbe opportuno fare chiarezza e anche



**COMUNE DI GENOVA**

sul piano dell'urgenza perché considerato che la Fiera di Genova è in crisi profonda, onde evitare che nei prossimi mesi la situazione possa ulteriormente aggravarsi, credo sia opportuno affrontare in via prioritaria anche questa questione”.

**CARATOZZOLO - PRESIDENTE**

“Bene, se non ci sono altri interventi, chiudiamo la commissione rinviando la discussione vera e propria ad appena riusciremo a concordare la presenza delle parti interessate”.

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

**ESITO**

<p>Illustrazione del Piano Regolatore Portuale. Sarà presente il Presidente dell'Autorità Portuale di Genova Dott. Luigi Merlo.</p>	<p>RINVIO ALTRA SEDUTA</p>
---	----------------------------

Alle ore 11,56 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario  
(Milena Rolando)

Il Presidente  
(Salvatore Caratozzolo)

(documento firmato digitalmente)