



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V - TERRITORIO

Seduta pubblica del 15 aprile 2015

V E R B A L E

La riunione ha luogo presso la sala consiliare di Palazzo Tursi - Albini.

Assume la presidenza il Consigliere Caratozzolo Salvatore.

Svolge le funzioni di Segretario la signora De Vanna Eliana.

Ha redatto il verbale la Società Pegaso.

Alle ore 09:35 sono presenti i Commissari:

4	Anzalone Stefano
8	Bruno Antonio Carmelo
11	Caratozzolo Salvatore
9	Chessa Leonardo
16	Comparini Barbara
5	De Pietro Stefano
2	Gioia Alfonso
12	Grillo Guido
10	Lauro Lilli
13	Muscara' Mauro
14	Musso Vittoria Emilia
3	Nicolella Clizia
15	Padovani Lucio Valerio
7	Pastorino Gian Piero
6	Russo Monica
1	Vassallo Giovanni

Intervenuti dopo l'appello:

2	Balleari Stefano
3	De Benedictis Francesco
4	Malatesta Gianpaolo
5	Musso Enrico
6	Pignone Enrico
7	Putti Paolo
8	Repetto Paolo Pietro
1	Villa Claudio

Assessori:

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

Sono presenti:

Dott. Luigi Merlo (Presidente Autorità Portuale), Dott. Marco Sanguineri (Direttore Autorità Portuale), Sig. Mauro Avvenente (Municipio VII Ponente), Sig. Umberto Scovero (Esperto Lega Nord), Dott. Mauro Tallero (S.O.I.), Dott.ssa Carla Pedrazzi (S.O.I.);

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

Continuazione della trattazione relativa all'illustrazione del "Piano Regolatore Portuale".

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Buongiorno, procediamo con l'appello”.

APPELLO

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La Commissione è convocata in data odierna per continuare la trattazione dell'illustrazione del “Piano Regolatore Portuale”.

Ci siamo visti qualche settimana fa, il dottor Sanguineri e il Presidente Merlo ci hanno illustrato quello che dovrebbe essere il nuovo Piano Regolatore Portuale, il Vicesindaco ha espresso la sua posizione, lo stesso hanno fatto i Presidenti di alcuni Municipi, quest'oggi ci eravamo dati il compito di porre le domande alle quali risponderanno i nostri ospiti.

Volevo ricordare che già da qualche giorno sono a disposizione di tutti i Consiglieri le documentazioni ed anche le ultime richieste da parte di alcuni Consiglieri, per cui c'è tutto il materiale per poter porre tutte le questioni del caso.

Visto che l'illustrazione è già stata fatta diamo inizio agli interventi. Cominciamo con l'intervento del consigliere Bruno”.

BRUNO (F.D.S.)

“Non ho letto tutta la documentazione, però volevo fare due domande.

La mia prima domanda è metodologica, ho capito che la proposta sta per essere analizzata dalla Regione ed è in sede di valutazione ambientale strategica. Volevo chiedere se sono già state fatte le analisi di rischio delle varie aziende critiche rispetto ai vari scenari. A che punto siamo rispetto a questo, in particolare dal punto di vista delle aziende più problematiche dal punto di vista della salute dei lavoratori e degli abitanti, mi riferisco agli impianti petroliferi e petrolchimici. Volevo chiedere se sono già state fatte o sono in corso analisi di rischio rispetto a diversi scenari.

Prendo atto, penso che sia confermato, delle dichiarazioni del Vicesindaco che disegnano il Piano Regolatore Portuale per quanto riguarda la zona di Pra, pare di capire, come una riqualificazione rispetto all'abitato con la creazione di una specie di isola.

Ricordo sempre il problema dell'inquinamento acustico soprattutto nelle zone di Palmaro e di Sant'Antonio alta, secondo me sarebbe opportuna un'elettrificazione delle banchine, magari non è l'ente competente, è più la capitaneria di porto, bisogna vedere se si riesce ad intervenire nel transitorio verso

l'elettrificazione rispetto alle navi della Maersk che, secondo me, alla lunga creano un indubbio problema anche sanitario”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Pastorino”.

PASTORINO (S.E.L.)

“Ieri ho appreso dai giornali che al sommo Presidente del Consiglio è stato illustrato, dalla torre più alta della compagnia MSC, la geografia della nuova diga foranea. Gli hanno spiegato l'ampliamento e il miliardo di euro che serve per questo lavoro.

Ho alcuni dubbi, che a mio avviso è importante chiarire in questa fase e cioè, quante grandi navi verranno a Genova in 1 mese? Quante grandi navi verranno a Genova in 1 anno? Dovrà essere possibile che queste grandi navi accostino a tutti i terminal?

Le grandi navi, penso che siano quattro o cinque all'anno!

Prima si parlava di sinergia dei 3 porti liguri che non è mai stata fatta, addirittura adesso c'è la nuova piattaforma di Vado, che diventerà una quarta piattaforma, anche quella attrezzata per le grandi navi. La sinergia dei porti liguri non è mai stata fatta, quindi, le quattro o cinque navi (dopo mi darete delle cifre) che verranno si prevede che devono andare in tutti i terminal. Questa per me è già una aberrazione; le riviste mondiali del settore, cominciano a dire che il gigantismo navale andrà rivisto. Sarebbe importante chiarire questo discorso.

Andiamo a Voltri. È vero che viene riqualificata una parte di Prà Palmaro con il canale, ma a Voltri il fronte a ponente del porto prevede un ampliamento e prevede un allungamento e lo spostamento della diga foranea che va a eliminare un altro pezzo di spiaggia di Voltri. Questa mattina i Consiglieri del Municipio di S.E.L. mi hanno telefonato per ricordarmi un'altra cosa, che avevo dimenticato: abbiamo impiegato 30 anni a modificare e a migliorare il litorale che va da Voltri ad Arenzano con opere, che non sono neanche ancora finite, di messa in protezione del litorale perché a la diga foranea, fatta 30 anni fa, ha portato via tutte le spiagge. Tante spiagge non ci sono più, sotto il Mulino di Crevari ve ne erano 2 che sono sparite a causa della corrente. A Vesima c'è un'opera da fare, a Voltri c'è un'opera da fare, per proteggere la spiaggia a causa della diga foranea, ora che abbiamo trovato il modo per mettere in sicurezza e proteggere il litorale, che ancora c'è ed è bellissimo, da Voltri fino ad Arenzano, se andiamo a toccare di nuovo la diga foranea si scombuscola di nuovo tutto, e questo è un altro punto da tenere in considerazione.

A Voltri, che si vuole riempire il mare, ci sono aree di migliaia di metri quadri di superficie inutilizzate da 30 anni, date in concessione al VTE, il Regolamento dell'Autorità Portuale dice che gli spazi inutilizzati da 30 anni, ma anche da 5 o 6 anni, possono essere ripresi dall'Autorità Portuale e dati ad un altro operatore portuale che faccia impresa. Questo però non è mai stato fatto.

A Voltri abbiamo migliaia di metri quadri di aree non utilizzate, ma dati in concessione, e abbiamo il tentativo di fare un altro riempimento su Voltri.

Su queste considerazioni generali, senza neanche entrare nel merito, direi che il Consiglio comunale dovrebbe cominciare ad interrogarsi.

Sulla cartografia aspetto di vedere le simulazioni tran vecchio e nuovo”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Ringrazio il Presidente Avvenente per la sua presenza. Comunico che il Presidente Marengo, per un imprevisto nel Municipio, probabilmente, non ce la fa ad arrivare.

La parola al consigliere Grillo”.

GRILLO (P.D.L.)

“Ho notizie aggiornate in merito alla progettualità a suo tempo deliberata da parte del Consiglio comunale sugli obiettivi relativi a Ponte Parodi e Kennedy, avendo letto, in questi giorni, che l'autorità portuale avrebbe scritto al Comune una lettera finalizzata a togliere il vincolo su queste aree, vincolo di utilizzo ad uso pubblico.

La seconda questione l'ho già posta nella riunione precedente, considerato che il Consiglio comunale, nel luglio 2014, ha deliberato gli obiettivi di progettualità dell'area Fiera e del litorale che si affaccia su quest'area, vi è una delibera del Consiglio comunale che stabilisce degli obiettivi. Dopodiché vi è stato il progetto Piano ampiamente divulgato sulla stampa cittadina, su questo progetto l'architetto Piano e l'autorità portuale hanno avuto degli incontri che si sono interfacciati con incontri con il Comune di Genova. Volevo sapere, mi rivolgo soprattutto al Vicesindaco Bernini, se la delibera del Consiglio comunale del 2014 è tutt'ora valida o se, invece, alla luce della progettualità dell'architetto Piano, su quest'area vi sono obiettivi diversi rispetto a quelli deliberati da parte del Consiglio comunale perché, in questo caso, a prescindere dal Piano Regolatore Portuale sarebbe opportuno un eventuale aggiornamento della delibera assunta da parte del Consiglio comunale.

Ancora, c'è la questione del petrolchimico sul quale abbiamo avuto un pronunciamento del Municipio competente: la protesta dei cittadini sull'ipotesi del trasferimento nella zona Lanterna. A prescindere che il Piano Regolatore Portuale abbia, sembra di capire, un iter per cui prima di un paio di anni non diventa a tutti gli effetti esecutivo, volevo sapere, a stralcio del Piano Regolatore Portuale, in che misura si è considerata o tenuto conto della protesta dei cittadini e del pronunciamento del Municipio sulla contrarietà a questo trasferimento, opinione alquanto diffusa anche in Consiglio comunale, stante gli interventi che si sono sviluppati in Aula. Queste sono le prime richieste, ovviamente dipende se questa sarà l'ultima riunione o vi saranno ulteriori incontri sulla proposta di Piano Regolatore Portuale.

Lo pongo in termini problematici, che i Consiglieri sappiano se con oggi si conclude l'incontro per raccogliere suggerimenti, proposte o formulare osservazioni oppure vi saranno eventuali momenti di approfondimento”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Non credo sia l'ultima Commissione sull'argomento. È evidente che tutti insieme definiremo un percorso prima dell'approvazione definitiva.

La parola alla consigliera Russo”.

RUSSO (P.D.)

“Stiamo esaminando un documento di grande importanza che disegna il futuro del porto, ma anche il futuro della città, stiamo mettendo, prima con il PUC, adesso con il Piano Regolatore Portuale, una visione di insieme della città affascinante. Stiamo esaminando un documento di grande respiro.

Scendo sul dettaglio per analizzare una parte di questo grande disegno che stiamo guardando, mi concentro su una parte specifica che è quella già stata sollevata da alcuni colleghi Consiglieri, è quella dell'immagine che abbiamo della zona all'interno del porto, vicino alla centrale Enel che sarà dismessa e vicino alla Lanterna.

Sui giornali scorrettamente si è detto che si tratta dello spostamento di un polo petrolchimico, si tratta di un cambiamento di un tessuto urbano molto importante, di un cambiamento che non riguarda solo, anche questa la trovo un'informazione del tutto corretta, un problema della zona del centro ovest, ma riguarda un disegno della città, del porto, della loro condivisione di spazi e delle loro prospettive di sviluppo.

La domanda è un po' generale, sia per il Vicesindaco sia per il Presidente dell'autorità portuale, è capire come questo spostamento ha senso rispetto all'idea che ci vogliamo fare di un porto di una città che coabitano, si condividono degli spazi, ma dovrebbero avere un'idea di sviluppo comune. Evidentemente per il porto con questo piano si disegna un futuro di riorganizzazione degli spazi a lunga

scadenza, mi viene da dire “menomale”, c’è anche un’attività economica con grandi possibilità di sviluppo su Genova ed è giusto che questo avvenga, il tutto deve avvenire in un disegno del contesto urbano che dovrebbe essere uniforme e compatibile ed è per questo che mi viene da pensare che questo spostamento non rientra in una visione di questo tipo per gli stessi motivi per cui questi manufatti non sono compatibili a dove dovrebbero essere spostati. È un rischio che si sposta, ma non risponde ad una visione della città che sembra che sia quella che tutti vorremmo perseguire.

Inseriscono un articolo, uscito da metà febbraio, su Il Sole 24 Ore su un piano nazionale di riutilizzo delle centrali Enel di cui sarete sicuramente al corrente, un piano per tutti i 23 impianti elettrici che saranno dismessi che dovranno diventare, nelle idee, fabbriche, da Il Sole 24 Ore leggo: “Fabbriche AITEC, aree commerciali e musei”.

Dalle informazioni che ho c’è un’idea di sviluppare queste centrali dismesse non più compatibili con il tessuto urbano, come viene detto da Enel, per farne qualcosa di nuovo.

C’è un’idea di riprogettazione di sviluppo delle centrali Enel dismesse che vengono definite come incompatibili con il tessuto urbano; c’è la Lanterna che ha una simbologia e per alcuni è anche un’attrattiva di tipo turistico, museale e di riconoscimento identitario; c’è un porto che si riorganizza e delle aree che, mi dicono, sono ancora interessanti in quella zona o comunque nelle zone limitrofe; c’è un disegno di città completamente diverso. Mi chiedo che coerenza abbia tutto questo con lo spostamento di quello che scorrettamente è definito polo petrolchimico all’interno di quest’area”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Vassallo”.

VASSALLO (P.D.)

“Apprezzo e sostengo la logica industriale del Piano, da un punto di vista industriale ho trovato molto corretto impostare le attività e le modificazioni strutturali rispetto alle attività in previsione di quella che sarà la prospettiva che è di tutta evidenza della modificazione dei traffici del Mediterraneo. Un apprezzamento rispetto alla scelta industriale.

Dobbiamo costruire delle modificazioni strutturali che aiutino ad utilizzare quelle che saranno le modificazioni dei vettori e delle rotte che questi utilizzeranno nel Mediterraneo. Attorno a questo progetto industriale ruotano alcune situazioni di particolarità, di interconnessione tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano Urbanistico ed è su questo che mi soffermo non essendo in sede di Comitato portuale, ma in sede di Consiglio comunale, non devo dire all’autorità portuale come deve fare il piano industriale, ma ragionare sulle ricadute dell’Amministrazione comunale.

A parte alcuni accorgimenti di carattere tecnico per cui dovremo andare ad approfondire, siamo in sede politica e devo dire che mi piace, dunque sostengo, il ragionamento e la prospettiva che viene fatta della zona della Fiera e in tutta la zona della Foce. Tante volte alcune situazioni di carattere tecnico vengono costruite come occasione ostativa rispetto a scelte di carattere politico, ma questo non è. Se la politica deve avere una dimensione di prospettiva non può essere di assecondare i singoli interessi, ma deve essere quella di un disegno complessivo. Per parte mia il Comune deve assecondare questo assetto del territorio che viene individuato nell’area della Fiera e della Foce.

Altra questione da approfondire, è stata più volte citata, è quella dello spostamento del petrolchimico che oggi è in mezzo alle case e, essendo una funzione portuale, non può che essere all’interno della funzione e dell’area portuale. Tra le ipotesi che sono state avanzate trovo non percorribile quella della zona sotto la Lanterna, però, nell’illustrazione ho sentito l’individuazione di una possibile localizzazione nell’area di Sampierdarena, probabilmente riferita alla zona ovest di Sampierdarena. Vorrei ulteriori chiarimenti rispetto alla collocazione e vorrei un approfondimento di carattere di sostenibilità economica rispetto ad una ricollocazione di quest’area a mare anche per quanto riguarda gli impianti e non solamente il momento dell’attracco delle navi petrolifere”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Padovani”.

PADOVANI (LISTA DORIA)

“Genova è una città portuale, è una città soggetta ad un declino industriale, dobbiamo difendere la competitività del nostro porto con i denti perché è un’occasione di sviluppo e di lavoro. La città non può permettersi di vedere un declino delle attività del porto.

Diciamo bene che il Piano Regolatore abbia una visione strategica di lungo periodo, è bene che questa visione strategica si cali all’interno di linee di sviluppo del mercato perché solo così il porto può diventare competitivo.

Fatta questa premessa sul piano di principio, è evidente, il Piano Regolatore lo dice che uno degli obiettivi di perseguire è la compatibilità tra sviluppo e territorio. Il piano che ridisegna tutto il *waterfront* ha un impatto sulla città molto importante, quindi, la questione della sostenibilità ambientale diventa assolutamente dirimente.

Ci sono due cose relativamente nuove nell’impostazione del piano, la prima è il fatto che gli strumenti, Piano Urbanistico e Piano Regolatore Portuale, si parlino più che in passato. Sembra un’acquisizione importante dal punto di vista concettuale perché non ci può essere Piano Urbanistico senza Piano Regolatore Portuale e viceversa non ci può essere Piano Regolatore Portuale senza Piano Urbanistico, i due strumenti si devono armonizzare più di quanto non sia successo.

Altra questione importante è il rapporto stringente che deriva dalla normativa europea tra valutazioni di impatto ambientale e Piano Regolatore. Come diceva il Presidente Merlo, come dice il Piano, le decisioni sull’impatto ambientale si prendevano prima e solo dopo si verificava la compatibilità con la valutazione di impatto ambientale. In questo caso, prima di autorizzare il piano si procede ad una valutazione di impatto ambientale.

A questo punto possiamo permetterci di evitare soluzioni impattanti che probabilmente sono state fatte in passato, questo lo dimostra lo sviluppo del porto in alcune aree urbane, mi riferisco a Miltedo perché abito lì, in cui ci sono i depositi delle navi in mezzo alle case, probabilmente, la sostenibilità ambientale in passato non è stata perseguita, altrimenti le cose sarebbero andate in maniera diversa.

Il Piano modifica la linea di costa, da Puntavagno a Vesima, quindi ci saranno occasioni per tornarci, c’è tutta la questione del Blue Print di Piano, ma immagino che ci saranno altre occasioni.

Torno sulla questione del petrolchimico perché solleva un problema di sostenibilità delle scelte. Il modello che prevede di spostarlo da Miltedo per metterlo a Sampierdarena, giustamente i cittadini di Sampierdarena si lamentano perché finalmente si liberano della città Enel e delle servitù, è una zona che ha avuto molte pressioni da questo punto di vista, però, vorrei ricordare cosa significa per l’area di Miltedo avere i depositi in mezzo alle case: c’è il rischio di incidenti, c’è una quantità di inquinamento sia acustico sia delle polveri significativo. Sono stati fatti degli studi rispetto all’inquinamento dell’area e del territorio che hanno stabilito un nesso significativo tra incidenza dei tumori e inquinamento.

È vero che non bisogna spostare il problema da una parte e dall’altra della città, però, bisogna ragionare in termini di interessi generali e non bisogna dimenticare gli interessi di quei cittadini che sono 20 anni che convivono con il problema. Ricordo che quando c’è stato l’incidente c’era stato un accordo di programma che stabiliva che entro 2 anni si sarebbero spostati i depositi, sono passati 20 anni, ci sono stati vari politici che hanno fatto campagna elettorale a Miltedo, non ultimo Burlando, che ci hanno promesso lo spostamento che non si è mai realizzato.

Credo che uno dei problemi del rapporto cittadini e istituzioni, il fatto che si sta sempre riducendo la fiducia dei cittadini nei confronti delle istituzioni dipende anche dal fatto che le promesse non vengono mai mantenute. Sono 20 anni di promesse, mi aspetto che questa volta si faccia sul serio in nome dell’interesse generale rendendo compatibile lo sviluppo ambientale con l’interesse di tutti i cittadini non solo quelli di Miltedo, ma anche quelli di Sampierdarena, cercando soluzioni che salvaguardino lo sviluppo industriale e la salute pubblica”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Ricordo, per il rispetto della storia, che non sono 20 anni, ma sono 30 anni.
La parola alla consigliera Nicolella”.

NICOLELLA (LISTA DORIA)

“Non starò a dilungarmi sul ruolo fondamentale che gioca il porto e la puntualità nell’economia della nostra città, non è un dogma, è una realtà.

Una mia prima domanda riguarda il Piano strategico della portualità, cioè, come si inserisce il porto di Genova all’interno del Piano che è in elaborazione, come tutte le cose strategiche hanno bisogno di un po’ per essere elaborate, e come si inserisce il porto di Genova nei confronti degli altri 2 grandi poli: il polo della Spezia e il polo merci di Vado. Immagino che il piano attribuisca funzioni ai diversi distretti portuali e ne tolga altre, volevo sapere come si adegua il Piano alla luce delle linee guida del Piano nazionale e se questo può alleggerire il porto di Genova di certe funzioni.

Volevo sapere come il Piano recepisce l’avanzamento tecnologico, ad esempio l’elettrificazione banchine e come questo, dal punto di vista ambientale può costituire un miglioramento dell’impatto ambientale stesso del piano, quindi, dell’espansione industriale del porto di Genova.

Presidente, una domanda per lei sull’ordine dei lavori: volevo sapere come la valutazione di impatto ambientale verrà discussa così com’è stata fatta la valutazione del Piano sul Piano Urbanistico comunale, se sono previste e come saranno calendarizzate le audizioni in merito a quest’argomento specifico che, l’hanno ricordato i consiglieri Padovani e Pastorino, è fondamentale per la vita della città perché una previsione di espansione di queste dimensioni del porto ha ripercussioni ambientali enormi. Ricordo che il golfo di Genova è santuario dei cetacei, questo può far sorridere, però, non dimentichiamoci che ci sono dei patrimoni, magari non industriali, ma patrimoni biologici la cui dissipazione non può essere assolutamente preventivata.

È importante che in sede di Consiglio comunale vengano esposte le prescrizioni della VAS sul Piano Regolatore Portuale e discusse in sede di Commissione.

Ulteriore domanda riguarda le azioni presenti nel Piano che sono rivolte al risarcimento della città per il porto, stante la sua enorme importanza economica, costituisce per la città di Genova un impegno fondamentale, abbiamo un porto che occupa spazi e che rappresenta un ingombro per la città, un prezioso ingombro, ma è un onere cui la città e soprattutto certe parti della città, mi riferisco al Ponente, devono affrontare.

Mi chiedevo se il Piano prevede il potenziamento del collegamento via mare che il consigliere Bruno ha sponsorizzato, probabilmente il trasporto pubblico via mare potrebbe essere incentivato se fossero previste le infrastrutture adeguate per l’attracco delle navi. Mi chiedevo com’è previsto un incremento del trasporto pubblico via mare, così come mi chiedevo se il famoso Piano di ciclabilità che lega Boccadasse alla Lanterna, che era stato fatto anni fa, trova nel piano una prospettiva di realizzazione. Si dice sempre che Genova è in salita e in discesa, però, l’unico punto che è percorribile sarebbero gli spazi attualmente occupati dalle attività portuali che per il loro peso e per la loro struttura, come sono pensati adesso, non ammettono la circolazione dei pedoni e dei ciclisti, però, potrebbe essere un punto importantissimo per la città costituire una concessione del porto ai cittadini che attenua l’impatto del porto stesso.

Infine, una domanda per la Giunta riguardo la destinazione urbanistica di Nbic: ho letto sui giornali che è in corso di revisione l’accordo di programma che prevederebbe un cambiamento di destinazione d’uso per quanto riguarda i servizi pubblici, cioè, verrebbe ridotta la quota dei servizi pubblici da destinare all’area per riservarli a servizi privati. Pur appartenendo all’autorità portuale costituiscono un bene della collettività, mi chiedevo come si conciliano le esigenze di utilizzare questo bene con l’impegno a mantenere la funzione pubblica”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Avevo già risposto in parte alla richiesta fatta dal consigliere Grillo dicendo che dopo questa Commissione ce ne sarebbero state delle altre, ho già detto che decideremo insieme come programmare la continuazione dei lavori.

Per quanto riguarda l'intervento di Bruno, farei intervenire prima chi non è mai intervenuto, dopodiché rifate tutti i giri che volete.

Concedo subito la parola al consigliere De Pietro”.

DE PIETRO (MOV. 5 STELLE)

“Questa gentilezza mi costa un po' di efficienza perché stavo controllando una cosa che chiederò a voce.

Volevo chiedere al Presidente dell'autorità portuale che ringrazio della presenza che ho notato che è stato cambiato l'ingresso del porto, c'è uno spostamento della diga davanti a Sampierdarena facendola puntare a sud ovest, non proprio a sud ovest, ma un pochettino più a nord. Volevo sapere se non si ritiene che questa posizione non possa essere svantaggiosa nel caso di mareggiate del Libeccio, immagino che ci sia stato uno studio molto accurato su questo posizionamento dell'ingresso, quindi, chiedevo anche in relazione dell'impatto che le nuove dighe potessero avere sulla costa, se esiste uno studio del moto ondoso, quindi, se fosse possibile avere una copia dello studio del moto ondoso.

L'altra volta avevamo chiesto l'analisi di rischio che c'è stata fornita, ho visto che si tratta di un'analisi di rischio preliminare che più che definire quelle che sono le aree di danno della presenza dei depositi, definiscono quella che dovrebbe essere la compatibilità dei depositi, quindi, le caratteristiche che dovrebbero avere i depositi in funzione della compatibilità. Mi chiedo se sarà tecnicamente possibile realizzare queste conduzioni. Questo è il motivo per il quale l'altra volta chiedevo l'analisi di rischio vera e propria, un'analisi di rischio di un deposito Carmagnani posto in quel certo punto e fare una simulazione per vedere se c'è la possibilità, con le tecnologie attuali, di avere la compatibilità territoriale. Non mi vorrei trovare nella condizione che abbiamo disegnato un bel sogno e poi non è possibile realizzarlo tecnicamente o, peggio, si realizzerà perché ormai è firmato e magari ci troviamo un'incompatibilità territoriale com'era già successo con Carmagnani che era risultato tecnicamente incompatibile ed ha avuto bisogno di interventi.

Altra cosa che chiedevo, visto che si parla di fare altre Commissioni su questa cosa, è se fosse possibile organizzare una mezza giornata in giro per il porto per prendere visione, insieme al Presidente Merlo, dei luoghi, sfruttando la nostra posizione predominante di Consiglieri per poter finalmente vedere il porto. Sarebbe molto bello se il porto fosse possibile aprirlo ogni tanto anche alla cittadinanza genovese perché sicuramente si tratta di una *location* di grandissimo interesse storico e sociale vista la grande qualità di persone che ci lavorano”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Le proposte come quelle che lei ha fatto solitamente sono di competenza del consigliere Grillo. La parola al consigliere Musso”.

MUSSO E. (LISTA MUSSO)

“Vorrei ringraziare il Presidente Merlo e il dottor Sanguineri per la relazione che ci hanno fatto nella scorsa seduta della Commissione e sottolineare ai colleghi l'importanza che, secondo me, questo dibattito riveste non solo a livello cittadino e regionale, com'è ovvio che sia, ma mi permetto di dire: a livello europeo. L'evoluzione sia tecnologica sia quantitativa delle modalità di funzionamento dei porti nel mondo e non solo in Europa, fanno sì che laddove ci sono dei porti, per lo più storici, inseriti in contesto di città quasi sempre storiche e quasi sempre molto densamente insediate, pone dei problemi di

metodo che attirano l'attenzione non soltanto del territorio che è direttamente interessato. In altri termini, quello che si riuscirà a fare a Genova sulla base di questo piano e delle determinazioni che tanto l'autorità portuale quanto il Comune e gli enti locali assumeranno in merito, molti staranno a vedere e qualcosa potrebbe anche servire da esempio. Il tutto nel contesto che c'è ben noto, che non staremo a rievocare, di una modalità di funzionamento dei porti che comporta livelli e volumi di traffico molto maggiori, navi molto più grandi e molto più impattanti sia per quanto riguarda la costa sia per quanto riguarda i fondali, spazi a terra molto più abbondanti per le modalità organizzative, oltre che tecniche, del traffico contenitori e così via. Tutte cose che sappiamo molto bene, ma che di fronte ad un traffico che è aumentato, in pochi anni, nell'ordine di 10 volte e di fronte ad uno spazio occupato, anch'esso aumentato, creano spesso quelle situazioni di conflitto nelle quali spesso la nostra città si dibatte.

Rispetto a questo contesto ho annotato positivamente alcune cose nella relazione di Merlo e di Sanguineri, la prima che mi permetto di segnalare riguarda il porto di Pra. Finalmente siamo di fronte ad un esempio positivo di pianificazione partecipata in cui dal territorio sono arrivate istanze serie, credibili, ragionate, non pregiudizialmente contrarie e davvero c'è stata, da parte dell'ente portuale, una volontà di dialogare con l'esigenza del territorio e non di contrapporsi.

Il risultato che sta prendendo forma lo considero molto positivo, spero che questo vada avanti sui binari che si stanno tracciando.

Altro aspetto positivo è quello che è stato sintetizzato con lo *slogan* del piano immateriale, in generale delle possibilità di aumenti di produttività a parità di spazio occupato, da questo punto di vista sarebbe bene capire se ci sono altri sviluppi possibili oltre a quelli enunciati nelle relazioni.

Annoto positivamente, anche se è un fatto metodologico, ma non trascurabile, il fatto di non esserci imbullonati a delle previsioni quando sappiamo bene la letteratura del settore costellata di previsioni sbagliate sulle quali si sono costruiti piani altrettanto sbagliati che talvolta si sono anche realizzati.

Ho alcune domande su aspetti che, secondo me, la relazione non ha completamente fatto luce.

Una prima domanda riguarda gli impatti sulle reti interne, reti ferroviarie e stradali. A Genova e in Liguria da anni si dibatte il tema del terzo valico e quello della Gronda, visto che soprattutto il tema della Gronda è oggetto di dibattito e contrapposizioni, spesso in quest'Aula abbiamo sentito dire che la Gronda non serve o non serve molto, comunque serve meno, vorrei capire dal soggetto porto se questa valutazione è condivisa. Cosa succederebbe, secondo il porto, in relazione a quelle che sono le previsioni di sviluppo, se la Gronda non ci fosse e magari se il terzo valico non ci fosse o ci fosse, come – semmai – avverrà tra molti anni?

La domanda collegata è: visti i tempi, cosa si può fare prima ed entro quando?

Esistono delle ipotesi, delle previsioni o delle volontà di miglioramento nella ripartizione modale gomma ferrovia? A cosa si collegano? Quali prospettive di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie e portuali a servizio del porto sarebbero utili ad evitare che gli aumenti di traffico si trasferissero interamente sulla Gronda?

La terza questione riguarda il tema Ponte Parodi e area Nbic, quest'ultima è stata oggetto di molte scelte di molti soggetti, per cui di volta in volta è transitata da ipotesi di utilizzo urbano, portuale, universitario, crocieristico e quant'altro. Ci sono stati episodi di gare evidentemente non pienamente azzeccate visto che non sono state appetite da nessuno, vorrei capire più di quanto non sia stato detto, quali sono le prospettive di quest'insieme che credo si debba valutare in una città storica densamente integrata. È un grande *asset*, una grande risorsa nel pieno centro della città, nel pieno centro del porto antico che deve essere giocata bene, ma anche giocata presto; è dal 1999 che si parla di ponte Parodi e la situazione non è molto cambiata.

Sul porto di Pra, relativamente al tema del rumore che è uno di quelli abbastanza centrali per quello che è il disagio per la popolazione, nell'ipotesi di progetto che era stata proposta dai vari Comitati, Associazioni, Fondazioni e quant'altro, c'era anche l'ipotesi di una collinetta che personalmente non sembrava completamente campata in area dal punto di vista degli effetti sulla riduzione del rumore. Immagino che l'ipotesi sia stata tecnicamente considerata e poi scartata, modificata o affrontata in qualche modo e con qualche motivazione che vorrei conoscere.

Saltando a tutt'altra parte, precisamente al Levante, mi piacerebbe avere qualche delucidazione in più sulle attività che sono state definite funzioni cerniera in calata Gadda e calata Grazie.

Ancora, il tema dello Yacht Club che è stato dribblato nella relazione. È davvero necessario spostarlo? Sono state fatte ipotesi alternative che prevedevano il non spostamento? Quale esito hanno avuto?

Per quanto riguarda il porto di Sampierdarena, com'è stato detto correttamente in relazione anche per dare un'alternativa rispetto al passaggio davanti a Bettolo che diventerebbe impossibile con le nuove navi, però, in altri piani della stessa relazione è stato prospettato lo spostamento della diga foranea. Immagino che ci sia un problema di articolazione temporale che non mi è chiaro, vorrei mi fosse chiarito quando è prevista una cosa e quando è prevista l'altra anche se, è chiaro, gli orizzonti di realizzazione sono sempre molto incerti.

Un elemento che non pare sia stato completamente trattato e ritengo molto attuale, è il tema della sicurezza inteso come *security*. Siamo in una situazione di forti minacce dal punto di vista della sicurezza internazionale, per definizione il porto è un nodo particolarmente sensibile in questo contesto, vorrei capire se questo tema è stato affrontato ed eventualmente con quali esiti.

Avevo conservato una domanda che rovescia la prospettiva con la quale siamo abituati a parlare di porto e di tante altre cose in questo Consiglio, vorrei che il porto in qualche modo ci dicesse di cosa ha bisogno dalla città. Il porto ci porta via un pezzo di costa, ci mette un po' di traffico in più sulle infrastrutture stradali e ci fa una serie di danni. Sappiamo che il porto fa una serie di danni, ma dà anche una serie di vantaggi che forse sono meno totalizzanti che in passato, ma sono sempre di grande importanza. Credo che sarebbe molto opportuno che il Consiglio si interrogasse su quelle che sono le esigenze che il porto ha o quelle che il porto avrebbe bisogno avvenisse da parte del Comune di Genova, chiedo al porto, nelle persone dei suoi massimi rappresentanti, di dircelo".

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Pignone”.

PIGNONE (LISTA DORIA)

“Alla luce di quanto è emerso nella disposizione del nostro PUC ricordo che l'assessore Bernini aveva sollecitato il dispositivo del RIR, prima di avviare una serie di questioni per il PUC, prioritario perché la VAS richiedeva questo, cioè, bisognava anticipare il piano del RIR su questo.

Sembra di aver colto che il RISP, che sarebbe l'equivalente per la parte portuale, non si è predisposto e sembra anche che la VAS possa accogliere il Piano Portuale senza prima predisporre il RISP. È vero questo? Perché?

La seconda questione che volevo porre all'attenzione è la questione delle aree. Con una prima valutazione che mi hanno fatto notare, posso sbagliare e chiedo approfondimenti, le aree portuali non sono occupate tutte, per cui, anche il Piano che viene proposto dà per scontato che tutte le aree che sono nel porto sono tutte occupate, cosa che pare non sia proprio così. Chiedo se quest'operazione ha senso per questioni del porto o non si è tenuto conto di un sistema che forse necessiterebbe, per cui, tante aree che oggi sono del porto e sono vuote, dire che sono piene vuol dire che la città si deve accollare degli oneri di servitù del porto che potrebbero andare tranquillamente all'interno di questi.

Il rapporto città e porto diventa strategico alla luce del piano portuale, se dobbiamo immaginare il porto sempre e solo come servitù o come rapporto necessario, ma che non ha un diretto collegamento con l'impatto che avviene nella città. Quest'operazione sembra che meriti approfondimenti.

Attendo le risposte per un secondo passaggio”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Visto che gli iscritti a parlare sono tutti al secondo giro, penserei di far intervenire prima il Presidente Avvenente perché anche lui deve porre delle questioni, dopodiché i Consiglieri che vorranno fare il secondo giro di interventi potranno farlo.

La parola al Presidente Avvenente”.

AVVENENTE – PRESIDENTE VII MUNICIPIO

“Credo di poter sottolineare quanto è stato detto da alcuni Consiglieri, ovvero che per la prima volta questo Piano Regolatore Portuale è frutto di uno studio, di un ragionamento, di carattere industriale che afferrisce ai soggetti, agli enti ed in particolare all’ autorità portuale e al comitato portuale, ma è anche frutto di un confronto sereno e produttivo con vari soggetti presenti sul territorio. Tutti quei soggetti che hanno avuto la capacità di passare dalla protesta, talvolta dalla sterile protesta, alla proposta, hanno avuto occasione di poter esprimere la loro opinione all’atto della stesura di questo documento. Alcuni frutti positivi si vedono per quanto riguarda la conformazione del nuovo Piano Regolatore per quanto riguarda il bacino di Pra.

Non è una cosa da poco, non era assolutamente scontato che questi risultati potessero essere acquisiti, credo che vada merito del fatto che laddove ci si confronta e si discute serenamente e seriamente, in maniera propositiva, ecco che quasi per incanto si portano a casa i risultati.

Mi riferisco in modo particolare a 3 aspetti: restituire un affaccio a mare alla zona di Palmaro che attraverso il progetto del porto Isola, con il contributo delle istituzioni locali, ma anche e soprattutto di associazioni come la Fondazione Primavera, è stato recepito dall’ autorità portuale e fatto proprio. Questo consente di trovare quell’ equilibrio tra sviluppo delle attività portuali e rispetto per la popolazione residente che, come Municipio, abbiamo sempre sostenuto;

si evita il prolungamento della diga foranea verso Levante che avrebbe causato problemi enormi allo specchio acque antistante Pegli;

la conferma rispetto al fatto, com’era stato detto da qualche anno a questa parte, che i paletti inderogabili di avanzamento della diga foranea verso Ponente non dovessero andare comunque oltre Rio San Giuliano.

Vorrei approfittare di quest’ occasione e di ogni altra occasione che sarà possibile mettere in piedi per fare chiarezza rispetto ad ipotetici scenari apocalittici che sono stati ipotizzati da alcuni, facciamo chiarezza in questo senso perché se non ricordo male, qualche anno fa fu approvata una variante che si chiamava “VP5 bis” e, se non ricordo male, fu avallata e approvata anche da questo Consiglio comunale o meglio dal precedente, però, dal Consiglio comunale.

Vorrei capire, come sovrapposizioni, come sta il VP5 bis sulle modifiche che sono state portate in questa fase.

Altro elemento importante, lo ricordava qualche Consigliere, anche qui non è cosa da poco perché rispetto all’incidenza del rumore proprio delle attività portuali, soprattutto per le case che si affacciano sulla piattaforma, mi riferisco alla zona di Pra e di Pegli Lido in particolare, con l’ autorità portuale abbiamo seguito un percorso che ha portato alla redazione, prima, di un Piano Regolatore Portuale nel primo porto in Italia, secondo, conseguenza di quello, di un progetto che prevede l’ elettrificazione delle banchine del porto di Pra, se non ricordo male per un importo complessivo intorno ai 12 milioni di euro. Non sono noccioline, per cui credo che sia un risultato molto importante, ovviamente insieme a tutti i cittadini auspichiamo che queste opere partano al più presto possibile in modo da poter evitare che le navi attraccate alle banchine del porto debbano tenere i motogeneratori accesi per fornire energie elettrica per le necessità di bordo.

Altra questione molto importante è quella dell’innalzamento delle dune che dividono la pista ciclabile, della fascia di rispetto di Pra, dalla piattaforma portuale. Anche qui pare di parlare di 1 milione e 100 mila, se non 1 milione e mezzo, ed anche qui siamo al dunque perché è stato approvato il progetto definitivo nelle settimane scorse. L’innalzamento delle dune consente una separazione non solo visiva, con la messa a dimora di essenze arboree molto frondose nella parte sommitale di queste dune, ma anche una barriera fonoassorbente di carattere naturale per consentire ai cittadini di sentire molto meno l’impatto delle operazioni di carattere portuale.

Veniamo all’ ultima questione, forse è una delle questioni più spinose, è quella del trasferimento ipotizzato dei depositi costieri di sostanze chimiche. Nell’ immaginario collettivo petrolchimico è una roba dove vengono lavorate le sostanze, in quella situazione vengono stoccate e movimentate. Sono depositi costieri di sostanze chimiche.

Volevo puntualizzare quanto detto da alcuni Consiglieri, conviviamo con questa realtà a Multedo da 60 anni, il porto Petroli è stato realizzato alla fine degli anni 1940 e i primi anni 1950. Credo che di

Municipi competenti ce ne sia uno solo ed è il Municipio Ponente competente per temporalità e questa competenza intrinseca alle conoscenze maturate in questi 60 anni nei cittadini e nelle istituzioni che questi cittadini intendono rappresentare. Alla fine credo che non esistono Municipi competenti o Municipi incompetenti, esistono Municipi interessati ad una vicenda che si trascina da 60 anni che fino ad ora non ha mai trovato soluzione ed è giunto il momento di portare a soluzione.

Si può discutere in maniera del tutto legittima, le aspirazioni sono legittime da parte di chiunque, però, se ragioniamo in termini pragmatici, in termini tecnici, un conto è avere questi depositi costieri a 10 metri dalle case – perché è bello fare le passeggiate sotto il parco della Lanterna, ma invito tutti a fare una bella passeggiata per le strade di Multedo per verificare com'è la situazione attuale che è una situazione consolidata da 60 anni – altra questione è averli a 800 metri dalle case. Dico questo con grande rispetto dei cittadini di Sampierdarena e delle istituzioni di Sampierdarena che hanno preso posizioni anche ragionevolmente comprensibili, però, dal punto di vista tecnico c'è una differenza di carattere matematico che è incontrovertibile.

Altro elemento del quale non possiamo non tenere conto è che quell'eventuale collocazione ha avuto, se non ricordo male, un parere favorevole anche da parte della Capitaneria Di Porto perché le operazioni di carico e scarico verrebbero in una darsena protetta dedicata e ciò non interferirebbe assolutamente con la navigazione delle altre imbarcazioni che sviluppano il resto delle attività portuali.

È chiaro che ognuno di noi avrebbe l'aspirazione che una volta che venga chiusa un'esperienza si possa seminare Margherite e Violaciocca, però diventerà difficile non inserire queste cose in un ragionamento che riguarda lo sviluppo delle attività portuali. Quella è un'attività portuale, qualcuno lo ricordava prima, è un'attività che deve essere riportata all'interno della piattaforma portuale che porta ricchezza al porto di Genova e dà lavoro a 54 persone. Continuare a perseverare il mantenimento di questi depositi costieri lì, significa che nel giro di qualche anno quei depositi costieri saranno costretti a chiudere e trasferire in altre città, in altre parti d'Italia, quelle lavorazioni. Di questo stiamo parlando, non stiamo parlando di altro.

Abbiamo avuto occasione di confrontarci con Campagnari e Superba, sono con le valige pronte, non aspettano altro che qualcuno gli dica dove possono andare a fare un investimento notevole per poter impiantare un impianto costruito ex novo, con tutte le moderne tecnologie di sicurezza e garanzia, cosa che lì non è più possibile fare. Credo di ricordare che in una delle ultime Commissioni di questo Consiglio comunale si discusse di sversamenti che ci sono nel Varenna derivanti da tubature obsolete proprio perché interventi di manutenzione diffusa sono ridotti all'osso, quindi, quelle strutture non possono più essere mantenute in quel sito.

L'invito che mi permetto di fare con tutta l'umiltà del mondo, perché siete voi, in ultima istanza, i soggetti titolati ad esprimere un parere su questa cosa, è di ragionare in termini tecnici ed in termini pragmatici. Certo, c'è un aspetto politico molto importante che riguarda le scelte strategiche di questa città, le scelte strategiche di cosa vuole fare la città e cosa vuole fare il porto.

I documenti di ogni soggetto che in questi anni ha dovuto esprimere il proprio parere rispetto alla compatibilità, con la contiguità del tessuto urbano di Multedo con quelle realtà, hanno detto che c'è una conclamata incompatibilità tra quelle realtà e il tessuto urbano. L'unica cosa che non possiamo più permetterci di fare, i cittadini di Multedo non l'accetteranno mai, è di continuare a discutere all'infinito su ipotesi fantascientifiche di spostamenti in posizioni improbabili, mentre noi continuiamo a discutere i depositi continuano a rimanere lì, non è che non ci sono più.

Auguro a tutti voi un buon lavoro, sono convinto che la scelta che verrà fatta sarà fatta in scienza e coscienza, tenendo conto delle cose che sono emerse dal dibattito odierno”.

CARATTOZZOLO – PRESIDENTE

“Guardo la lista degli iscritti a parlare, ci sono 7 iscritti, alcuni in repetita ed altri che intervengono per la prima volta.

Concedo la parola al consigliere Putti che non era ancora intervenuto, dopodiché facciamo il secondo giro sapendo che dobbiamo ascoltare anche le risposte”.

PUTTI (MOV. 5 STELLE)

“Nel 2008 e 2009 avevo partecipato ad alcuni dibattiti inerenti un'altra questione, quella della Gronda di Ponente che è stata citata dal Consigliere Musso. All'interno di quella, un istituto di ricerca pare si chiami ICC legato alla Camera di Commercio, tra le motivazioni forti per sostenere quest'opera aveva citato il fatto che il porto di Genova sarebbe arrivato nel 2011 o nel 2012 a 10 milioni di teu, ad oggi ne abbiamo visto 2 milioni con difficoltà. Volevo chiedere il pensiero previsionale su questo da parte vostra perché ho un rapporto studi presentato al Comitato del Cipe che parla, forse nel 2030, di un aumento di 2 milioni di teu a livello dei porti del nord Italia, quindi, a livello nazionale. Tra il 2012 e il 2030 ci sono un po' di diversità. Mi chiedevo quali erano le aspettative.

Nello stesso documento si analizzano positivamente alcune innovazioni e investimenti che sta portando il porto di Genova.

Sempre dal punto di vista tecnico, gli studi sulla portualità, riportano che in realtà quello che preoccupa molto chi lavora sulla portualità, soprattutto chi spedisce merci, cito un articolo di Paolo Bosso su un sito che parla di informazioni marittime, non tanto le infrastrutture, ma la logistica attorno alle portualità. In questo convegno proposto Paolo Bosso cita espressamente il fatto che, alcune volte, merci provenienti da Genova che vanno a Milano impiegano 24 giorni per andarci lui dice e questo non dipende dalle infrastrutture, ma dipende da altre cose.

Visto che tanta veemenza la città ha messo e non credo negli interessi della portualità, magari lei ci dirà diversamente, ma può darsi che rimarremo nelle reciproche idee e pensieri, entrambi legittimi, credo che le problematiche per il transito merci del porto di Genova siano altre, qua ne citano diverse, sembra un articolo molto interessante: “72 certificati emessi dai 18 Ministeri necessari per sdoganare una merce, pochissime ferrovie, 24 interporti di cui molti vuoti etc.”. Non abbiamo mai sentito parlare di questa parte, onestamente non ho mai capito perché, è come se realizzare un'infrastruttura giusta o sbagliata, io lo considero fortemente sbagliato, qualcun altro lo considera giusto, sia la magia che risolve le problematiche del porto. Gli studi che ho avuto modo di leggere, sono andati anche ad alcuni convegni, riportano che le problematiche del porto sono altre.

Chiedo se, secondo voi, non sia possibile pensare di aprire qualche contenitore in zona. Genova aveva una serie di attività collegate alla portualità che ne avevano fatto anche il centro per quanto riguarda la gestione logistica delle merci, una volta aperti i contenitori c'erano diverse aziende di alto livello ed alto profilo che avevano sede a Genova o comunque avevano degli uffici importanti a Genova, tutto questo non è più realizzabile. Capisco quali siano le problematiche, capisco che probabilmente per queste aziende sia molto più comodo avere un ufficio con ampi spazi ed ampio accesso di camion o di altri veicoli, anche più piccoli, che possono smerciare rapidamente, però chiedevo se questa cosa fosse impossibile.

Ancora, volevo sapere un vostro parere sugli spazi a mare che si ipotizza si potrebbero liberare in alcuni casi o comunque in aree vicino al mare, ad esempio, l'ex area Ilva o area data in dotazione all'Ilva.

Ultima domanda: a cosa servono i teu vuoti o meglio, a chi servono? Partecipando a questi incontri ho ascoltato diversi dibattiti tra armatori e spedizionieri riguardo i teu vuoti e alla necessità di spazi dove metterli, qualcuno era contrario, qualcuno li richiedeva fortemente. Vorrei essere delucidato su questo in maniera il più possibile trasparente, tra i pregi e difetti di questa cosa.

Ultime 2 domande sono per quanto riguarda i soldi delle tasse portuali, so che avete partecipato come autorità portuale a delle proposte di incontro con l'allora Ministro Matteoli che aveva negato questi incontri per richiedere che una parte delle tasse portuali potessero rimanere in loco, secondo me è una grande opportunità ed è anche una cosa giusta, nel senso che non credo sia pensabile che non rimanga sul territorio una parte delle tasse che vengono prelevate in quel territorio per diminuire gli impatti, per migliorare la qualità di vita dei lavoratori, per migliorare l'efficienza di quella parte di portualità. Credo che sia una cosa assolutamente sensata e mi chiedo, rispetto a questo, a che punto siamo”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Facciamo l’altro giro di interventi, poi rispondono tutti e chiudiamo in bellezza. La parola al consigliere Bruno”.

BRUNO (F.D.S.)

“Non sono troppo d’accordo a questo sistema economico che distrugge le coscienze delle persone del sud del mondo e riduce noi paesi ricchi a centri commerciali.

Probabilmente tra 20 anni saranno inferiori le merci dei milioni di teu che si pensano. Siamo sicuri che la nostra condanna sia di essere un posto dove arrivano le merci e bisogna farle andare a fare profitto velocemente oltre a Pennino se non da altre parti o, in qualche modo, ripristina un minimo di diversificazione e di State Park anche nei nostri grandi spazi vuoti?

Il collega De Pietro qualche giorno prenderà la navebus con me e vedrà che già può fare il biglietto da 1,60 euro se è residente a Genova”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Grillo”.

GRILLO (P.D.L.)

“La mia domanda è rivolta anche all’assessore Bernini. Per il programmato trasferimento del depuratore che crea disagio ai cittadini che vi abitano intorno, programmato sulle aree ex Ilva, ovviamente vi è anche una competenza dell’autorità portuale in merito, a che punto siamo sotto l’aspetto progettuale, ma soprattutto quello relativo alla sua realizzazione?

Per il programmato separatore secco umido di Amiu che era stato previsto in quest’area, considerato che anche i problemi Amiu sono di attualità, vorrei sapere, sia da parte dell’autorità portuale sia dal Vicesindaco, a che punto siamo. Sono confermati questi obiettivi? C’è ampia intesa con l’autorità portuale? Verranno realizzati? Come, quando e i tempi previsti.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola al consigliere De Pietro”.

DE PIETRO (MOV. 5 STELLE)

“La cosa dell’Amiu è stata anticipata dal consigliere Grillo. Considerato che in area Ilva, per l’accordo di programma, si creerebbe lavoro solo per i lavoratori Ilva e non per i lavoratori Amiu, chiedevo se fosse possibile individuare, insieme all’autorità portuale, altre aree del porto nelle quali realizzare gli impianti, il polo tecnologico del rifiuto di cui spesso parlava il Presidente Castagna, in modo da poter eventualmente scegliere quali sono le politiche di assunzione del personale. Ricordo che in area Ilva l’obbligo per l’accordo di programma sarebbe di assumere solamente operai dell’Ilva.

Il Comune di Genova, come sa, pubblica tutti i propri atti sul proprio sito, chiedevo se l’autorità portuale non potesse realizzare una cosa simile per il PRP pubblicando tutti i documenti che stiamo chiedendo, tutta la parte documentale e gli studi in modo che siano a disposizione di tutti e non soltanto di chi ne fa richiesta nei Consigli comunali.

Volevo tranquillizzare e il Presidente del Municipio perché la mia richiesta di camminata non era una camminata sotto la Lanterna, ovviamente era dalla Fiera fino a Voltri, anzi, lanciamo l’idea di farla con lo zainetto e mangiare anche lì, in porto, tutti a piedi.

Per quanto riguarda il problema della Carmagnani sono assolutamente d'accordo che deve trovare una delocalizzazione rispetto a quel posto, mi preoccupa molto quello che ha detto perché corrisponde a verità che nel sottosuolo di quell'azienda si nascondono dei pericoli considerata l'età e la manutenzione che ultimamente potrebbe aver dato dei problemi. Mi raccomando particolarmente alle amministrazioni sul fatto che negli accordi di programma di spostamento di questi impianti ci sia scritto che ci lascino l'erbetta verde e non com'è successo spesso da altre parti che le bonifiche ricadono nelle tasche dei cittadini. Mi sento di lanciare quest'appello in modo particolare alla Giunta comunale, è evidente che la situazione potrebbe essere difficilmente gestibile dal Comune.

Ancora, vorrei capire perché il Vicesindaco ci dice che gli sversamenti attualmente in corso non sono dovuti alla Carmagnani, ma proprio ad una di quelle tubazioni abbandonate dell'oleodotto, mentre il Presidente del Municipio, non so se è più avanti o più indietro sugli aggiornamenti, ha continuato a parlare di Carmagnani. Vorremmo sapere cosa sta succedendo lì, sono passato l'altro giorno, sono diminuiti i lavori, però, la perdita c'è sempre".

CARATTOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Vassallo”.

VASSALLO (P.D.)

“Chiedo scusa di quest'intervento a rate, ma avevo dimenticato di fare una richiesta di chiarimenti. Sui mezzi di comunicazione ho letto una sorta di temporalità nella realizzazione delle opere, c'era una sequenza temporale: prima facciamo questo pezzo e poi l'altro. Ricordo che l'ultima zona da realizzare era la zona della Foce. È un'informazione corretta che ho desunto? C'è una sequenza che si parte da un punto e si arriva dall'altro oppure ci può essere un'anticipazione, ci possono essere delle attività che vengono fatte in concomitanza in una zona e nell'altra? Si possono realizzare queste opere in contemporaneità?”

Faccio un esempio, citavo la Foce come ultimo, nell'ipotesi che leggevo la realizzazione dell'ultimo punto che è il Piazzale Kennedy è prevista tra 9 anni. Immagino che ci siano non delle sovrapposizioni oppure ci saranno, ma per lotti funzionali.

La richiesta che faccio è di avanzare, per quello che si può, la contemporaneità dei lotti di realizzazione”.

CARATTOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Pastorino”.

PASTORINO (S.E.L.)

“Nel precedente intervento mi sono fermato sulle linee essenziali ed iniziali. L'intervento del consigliere Musso mi ha stimolato, essendo lui un esperto di trasporti e di logistica. È interessante analizzare questa parte perché sembra stucchevole il fatto che 7 anni fa in Provincia ho votato un accordo di programma che prevedeva il porto secco ad Alessandria, abbiamo fondato insieme alla Provincia di Alessandria, alla Regione Piemonte, alla Regione Liguria, Comune di Genova, autorità portuale e Provincia di Genova un protocollo d'intesa e abbiamo fondato una società per la logistica, per i trasporti e per il navettamento dei containers via ferrovia del porto secco di Alessandria. Questo veniva fatto prima ancora che partisse il terzo valico ferroviario e questa cosa era venduta perché ci sarebbe stato il terzo valico e per intercettare il traffico container per la profonda e lontana Europa. Per far crescere i container a Genova bisogna intercettare il traffico che va in Europa, altrimenti 2 milioni di container è il massimo che possiamo fare per alimentare la nostra Pianura Padana e un po' di svizzerotti e austriaci.

Nel frattempo, sempre parlando di logistica, ricordo che la Svizzera, autofinanziando con i pedaggi autostradali dei camion e delle macchine, ha costruito 2 tunnel che a breve, questioni di mesi, arrivano a Novara.

Se la logistica del porto di Genova è quella che è, con il 90 per cento del trasporto su camion fino a Milano, a Padova e in Pianura Padana, se la società Slava l'abbiamo fatta fallire, non certo io, se il terzo valico e le linee attuali vanno due o tre al giorno, le merci da Rotterdam arriveranno a Novara. Questo è uno dei punti che dovremmo mettere all'ordine del giorno.

Dicono che da questi banchi chi mi ha preceduto ed io siamo contro lo sviluppo. Preciso che non siamo contro lo sviluppo, ragioniamo sullo sviluppo e, da questi banchi, i cittadini di Voltri e del Ponente si sono opposti all'allungamento del porto e nel frattempo sono usciti spazi molto superiori a quelli che si volevano realizzare a Voltri a Rocco Canepa e Bettolo. Non c'era bisogno di venire a Voltri e avevamo ragione.

Ancora, ci siamo opposti al porto d'Africa, le previsioni erano che dovevamo invadere l'Africa con le nostre merci, adesso ci invade l'Africa, invaderanno noi se non stiamo attenti. Questa è stata un'altra previsione sbagliata, avevamo ragione noi.

Sulle aree inutilizzate, bene hanno fatto Putti e Grillo a ricordare anche l'accordo di programma, i container vuoti di Spinelli e le aree che ho ricordato a Voltri nel VTE. Quelle aree inutilizzate non potrebbero ospitare un terminalista che faccia sviluppo? Nessuno dico questo, nessuno propone questo perché ci sono le consorzierie dei vari terminalisti che devono tenere quelle aree vuote.

Sulla logistica, lo sdoganamento delle merci è ancora 8 ore al giorno, 12 ore al giorno o h 24 come nei porti europei?"

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Padovani”.

PADOVANI (LISTA DORIA)

“Ho parlato di 20 anni di promesse, il Presidente mi ha corretto, mi riferivo al fatto dell'incidente della Carmagnani del 1989, che nel 1991 è stato firmato un accordo di programma che è qualcosa in più della promessa e che, nel frattempo, sono state fatte, come diceva il Presidente Avvenente, varie ipotesi fantasiose, ma i depositi costieri rimangono ancora in mezzo alle case”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La mia era un'integrazione, non era una correzione, non mi sarei permesso. Concedo la parola al Presidente Merlo per le risposte”.

MERLO – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE

“Vi ringrazio per i 2 giorni di confronto che la Commissione ha voluto dedicare al Piano Regolatore Portuale, credo che sia un tema centrale che debba essere affrontato con quell'attenzione e con quella doverosa analisi che si compete. Consentitemi una considerazione anche perché, con molta probabilità, sarà l'ultima volta che sarò in questa sede con il ruolo di Presidente, quindi, anche un congedo rispetto al mio ruolo, una considerazione di premessa. Sentendo alcuni interventi mi è venuto in mente una suggestione che Renzo Piano ha dato agli organizzatori tecnici di Expo, credo che sarà contenuta all'interno di Expo, ha detto: “Immaginate e cercate di far capire al mondo cosa sarebbe il mondo se non esistesse l'Italia”. Infatti ci sarà una piantina del mondo e del Mediterraneo senza l'Italia per capire che il mondo sarebbe più povero dal punto di vista della biodiversità, dal punto di vista della cultura e dell'alimentazione.

Darei questa suggestione al Consiglio comunale: cosa sarebbe Genova senza il porto? Provate ad immaginare se improvvisamente non ci fosse più il porto. Sono rimasto un po' impressionato, lo dico con grande franchezza, dalla discussione di questa mattina, se non sbaglio non ho sentito una volta citare la parola “lavoro”.

È come se ci fosse una cesura rispetto al confronto che ho quotidianamente con il mondo dell'economia, del lavoro e del sindacato; con quello che si rispecchia in questa realtà che dovrebbe avere

perfetta e profonda conoscenza di quella che è e continua ad essere la principale economia della sua città. Sono arrivato in una fase in cui il porto sembrava un elemento tra i più difficili dell'economia cittadina, oggi è l'elemento portante, non per merito mio, di questa città con una situazione di criticità che quotidianamente vive questo Consiglio, con le diverse manifestazioni ed iniziative di realtà.

Da quanto tempo questo Consiglio non riceve delegazioni di lavoratori del porto? Ci sarà una ragione. Sarebbe sbagliato lavorare in termini di contrapposizione, ma vorrei che il Comune sentisse questo come un patrimonio e non come una servitù, un problema o un ingombro.

Dico questo con grande attenzione e preoccupazione rispetto a questo tema perché è centrale, ci siamo posti questo tema di sensibilità su un Piano Regolatore che cerca di difendere la storia e l'economia di questa città. C'è buona parte di economia che andrà a crescere in questa città, l'economia del mare, che non è strettamente legata alla presenza fisica del porto, ma che esiste ed esisterà a seguito del fatto che c'è un *know how* portuale che deve essere mantenuto e compreso quello che dovrà sviluppare altri centri direzionali che stanno crescendo.

Questa discussione vorrei che partisse anche da questo presupposto perché verrebbe meno il mio ruolo e la mia funzione se non rivendicassi anche la centralità che gli studi di carattere economico ed anche quelli occupazionali, stanno dando dal punto di vista del porto.

Cercherò di dare la risposta a tutti i quesiti che avete posto, alcuni si sono sovrapposti, ma cercherò di essere di dettaglio partendo dalle considerazioni del consigliere Bruno che nel suo ultimo intervento dà una sua visione che rispetto, ma chiaramente non può essere tenuta conto nel disegno che abbiamo del modello di sviluppo portuale, nel senso che il nostro obiettivo è stare in una competitività di un mercato che non è quello che ognuno di noi immagina, ma è quello che è oggi è il mercato reale, quindi, con i suoi limiti e i suoi contrasti dobbiamo stare in quella che è la dimensione reale dei traffici.

Abbiamo un RISP che è in via di aggiornamento, sarà finito tra poche settimane con ulteriori integrazioni che abbiamo chiesto ai terminalisti, rispetto a tutte le attività che operano all'interno del porto, c'è un RISP rispetto alla situazione attuale del porto. Altra questione è il piano che verrà, anche qui ho cercato e ribadisco qual è il percorso. Per la prima volta si fa un approccio legato alla VAS, la VAS fa le prime considerazioni di carattere ambientale di compatibilità rispetto alle previsioni con i diversi scenari. Il tema della VAS sulle questioni più delicate è di porre scenari alternativi rispetto a soluzioni per il medesimo problema, il caso del petrolchimico è quello più eclatante, si avvia al confronto con la Regione, la prima realtà che coinvolgerà la Regione è l'Amministrazione comunale, quindi, quello che emergerà da questa e da altre discussioni saranno gli elementi di valutazione. Dopo che ci sarà la conclusione del lavoro della Regione inizierà la fase di adozione in comitato portuale dove gli enti, compreso il Comune, esprimeranno il loro voto e poi ci saranno le osservazioni da parte delle istituzioni, dei cittadini e delle singole realtà che potranno porre osservazioni rispetto agli spazi e alle diverse situazioni che emergono.

Al di là dell'analisi iniziale che sono i dati matematici che abbiamo fatto sui rischi, l'analisi specifica e puntuale che deve coinvolgere i soggetti preposti rispetto ad alcune realtà ad esprimersi in maniera congrua, nel caso del petrolchimico l'autorità marittima, la capitaneria e i Vigili del Fuoco, tutti i profili di sicurezza, una volta indicata la possibile ubicazione di carattere urbanistico nasce la definizione approfondita e puntuale sull'analisi del rischio così com'è stata intesa da voi, ma che la procedura prevede solo ed esclusivamente in quella seconda fase fatta la prima fase di *screening* legata alla situazione di valutazione di carattere urbanistico.

Sempre il consigliere Bruno poneva il tema, è stato posto anche da altri Consiglieri, dell'inquinamento acustico e dell'elettrificazione con gli interventi in fase transitoria e gli interventi in fase definitiva. Sulla fase transitoria devo dire che la capitaneria fa perennemente un lavoro molto puntuale e costante di segnalazione rispetto alle navi, capirete bene che non è facile imporre alle compagnie armatoriali, pure a Genova è avvenuto, è l'unico caso, di non far seguire alcuni itinerari ad alcune navi perché una nave, in questo caso quella della Maersk, prima di arrivare a Genova attraversa molti porti italiani e non solo, in alcuni casi molti arrivano prima a La Spezia e poi fanno Genova, nel frattempo hanno fatto Napoli e Malta, quindi, non avendo segnalazioni, proteste o contestazioni negli altri porti dal punto di vista del rumore acustico, quindi, ponendo solo la questione a Genova è più difficile il cambiamento, però, in molti casi questo tipo di cambiamento è stato imposto.

Nel frattempo c'è un elemento che ci sta aiutando, cioè, il fatto che questo rumore è generato anche da navi più datate e più vecchie, man mano che si sta aggiornando stanno entrando in attività le nuove navi, questo elemento va a diminuire.

È chiaro che il tema va risolto all'origine, per cui, com'è stato ricordato anche dal Presidente Avvenente, abbiamo fatto questo progetto sull'elettrificazione che andrà in gara entro l'anno, si tratta di un investimento molto rilevante, ma difficilmente voluto anche dal mercato globale perché è un costo aggiuntivo perché le navi si devono allacciare alla rete, sono energivore in maniera significativa. Molto rilevante è chi paga questo servizio, le compagnie vogliono caricarlo sui terminal che, chiaramente, vanno fuori competizione rispetto agli altri terminal che sono concorrenti ed anche adiacenti, è un tema che stiamo affrontando anche dal punto di vista normativo, lo abbiamo imposto al terminalista, ma dato che l'elettrificazione non è imposta né a Marsiglia, né a Barcellona dove in parte era stata fatta quell'elettrificazione, poi è stata dismessa per ragioni di costi, determina anche un lavoro di competitività. Dico questo per spiegare la complessità delle questioni e non perché la cosa non debba essere fatta, tant'è che ci crediamo talmente tanto che investiamo quasi 12 milioni di euro, ma lo dico dal punto di vista della dimensione delle questioni per avere un dato più sensibile rispetto al quadro complessivo. In questo contesto, il tema della riqualificazione di Pra che è stato centrale, che ha ripreso il consigliere Bruno e altri interventi, è stato fondamentale. Mi sono posto un tema molto particolare che deriva dal fatto che ho avuto un'esperienza abbastanza unica, quella di dover applicare e concludere un vecchio Piano Regolatore Portuale e quello di avviare un nuovo Piano Regolatore Portuale.

Sono arrivato con una situazione dove la diffidenza, la preoccupazione e la rabbia degli abitanti del Ponente era rilevante perché si sentivano, in parte si sentono ancora, ma credo che si stia ricostruendo un rapporto corretto con le istituzioni, traditi rispetto ad una serie di promesse, rispetto alle aspettative e rispetto agli interventi di compatibilizzazione di quella realtà con la funzione portuale.

Va ricostruito un rapporto corretto perché senza un rapporto corretto e di fiducia non si va da nessuna parte. Siamo partiti con un Piano Regolatore Portuale che era diverso, prevedeva altre cose: prevedeva l'apertura della diga verso Pegli, prevedeva alcuni spazi per il VTE. Alla luce della discussione che è stata fatta, che ha ricordato molto bene il Presidente Avvenente, siamo arrivati ad una posizione che non era quella di partenza dell'autorità portuale, ma di uno sforzo di elaborazione che ha tenuto molto conto delle situazioni della comunità locale, per cui abbiamo tolto il tema della diga di Pegli e abbiamo fatto un intervento che, lo dico al consigliere Pastorino, è ulteriormente ridimensionato rispetto al VP5 bis. Al mio vecchio amico Pastorino dico che dobbiamo confrontarci dal punto di vista dei temi, però, cerchiamo di dare dei messaggi corretti.

Dato che è stato fatto un lavoro prezioso ed è merito di tutte le realtà politiche esistenti sul territorio, cerchiamo di non disperdere quel lavoro e quella fatica che è stata fatta perché sarebbe un peccato unico rispetto al modello che abbiamo costruito. Abbiamo costruito un lavoro che ha rivisto questo tipo di impostazione ed ha cercato di trovare soluzioni congrue.

Il tema della diga di Pra è legato al fatto, lo si è visto in maniera molto chiara nell'operazione che ha portato all'attracco della Costa Concordia che è una nave piccola, che devono avere una possibilità di fare un bacino di evoluzione per entrare ed uscire in tema di sicurezza. Il tema centrale è la sicurezza della navigazione. Per fare questo occorre che ci sia uno spazio congruo, se non c'è la possibilità di entrare ed uscire direttamente perché abbiamo cancellato l'ipotesi dell'apertura verso Pegli, ci deve essere la necessità di aprire un'evoluzione con studi che, nel momento in cui si andrà alla progettazione esecutiva della diga, terranno conto delle indicazioni legate al modo ondoso e dei riflessi. Mi sento di dire, anche per le prime analisi verificate, che nessuna delle ipotesi che diceva il consigliere Pastorino, rispetto al tema dell'erosione della spiaggia o quant'altro, potrà incidere rispetto a quel tipo di tema, anzi, dal nostro punto di vista in alcune parti potrà aumentare solo il ripascimento, ma non diminuire perché gli effetti rispetto al fatto che si interviene a metà della diga e non agli estremi hanno dei benefici anche rispetto alla circolazione. Su temi che siamo disponibili ad affrontare, esaminare e a valutare partendo da un dato di positività di confronto e non sempre di un allarme che rischia di portare quel tipo di preoccupazione.

Ha dato dei dati che se fossero così fondati saremo dei pazzi, non saranno tre o quattro navi all'anno, ma saranno due o tre navi alla settimana.

Parliamo di questo, parliamo di due terminal: Bettolo e VTE, questi saranno i temi preposti alle grandi navi.

Questa mattina se avete letto l'intervista a Gianluigi Aponte che è il Presidente di MSC, che prossimamente sarà il primo gruppo al mondo del traffico contenitori che dà una serie di quadro di scenario, dice: "Dal 2018 vogliamo portare le navi da 18 mila". Ancora, dice che vorrà massimizzare il terminal di Bettolo, essendo il più grande operatore dei traffici, governa i traffici e dice: "Li vogliamo saturare il prima possibile". Saturare il prima possibile quel terminal vuol dire portare 800 mila o 1 milione di contenitori in più. Non l'ho detto io, lo dice l'operatore che farà un investimento di alcune centinaia di milioni di euro per dotare quel terminal di gru da 130 metri ed altri impianti necessari, insieme ai suoi soci, per poter governare quel tipo di processo.

La circolazione di quelle navi sarà preponderante rispetto al traffico di containerizzazione e Genova, lo scorso anno, è cresciuta del 10 per cento nel traffico. Nei primi 3 mesi è cresciuta del 7 per cento e ci sono previsioni ottimali per tutto l'anno, ma non è che crescono i traffici generali.

Molti di voi hanno citato gli scenari del 2007, è cambiato il mondo, con la crisi finanziaria del 2008 è cambiamento completamente lo scenario dello *shipping* mondiale non solo per le previsioni che è il primo momento in cui c'è stato un calo complessivo dei consumi e dei traffici, sappiamo quanto ha pesato sulle economie interne, compresa quella del nostro Paese, ma perché si sono ridistribuiti gli equilibri geopolitici e perché è cambiata, a seguito di questo, la strategia di Maersk e di MSC. Nel quadro del 2007 e 2008 erano i rivali più acerrimi, oggi lavorano insieme sulle medesime linee, sono alleati perché per fare economie di scala e massimizzare l'utilizzo delle navi da 16 mila e da 18 mila devono fare delle alleanze strategiche per affrontare le difficoltà.

C'è stata una crisi operativa, in questo momento ci sono 2 condizioni che stanno trasformando il mercato mondiale in maniera positiva: il riequilibrio della valuta dollaro euro, il riequilibrio dollaro euro sta facendo crescere in maniera esponenziale l'esportazione dei Paesi che possono esportare, in questo caso l'Italia; l'altro dato significativo dal punto di vista dell'economia delle compagnie è la riduzione del costo dei prodotti petroliferi che sta portando dei risparmi enormi, non previsti, alle compagnie. Questo sta riducendo i costi e sta riattivando gran parte dell'attività di crescita.

Il fenomeno del gigantismo navale ha fatto sì che questo scenario si determinasse con la concentrazione dei porti. Se vedete l'analisi del sistema portuale è sufficiente vedere i dati, senza andare troppo lontano, di Genova e Savona, andate a vedere i dati precrisi di Genova e di Savona e vedete i dati attuali; Savona non movimentata più un contenitore perché l'elemento del dimensionamento navale ha portato l'effetto aspirapolvere, nel senso che si concentrano su pochi grandi porti, questo è un fenomeno destinato a crescere. Se prendete i dati del 2014 vedrete che i 24 porti italiani avranno movimentato la stessa quantità di merce degli anni precedenti, ma ci sarà stata una redistribuzione complessiva in alcuni porti. Oggi, se leggete un altro articolo, vedrete quello che sta accadendo a Taranto dove nonostante il Governo e l'autorità portuale di Taranto stiano investendo 350 milioni di euro per adeguare il terminal di transhipment, l'unico gruppo che operava lì, era Evergreen, se ne è andato, vorrei sapere che discussione fanno in questo momento, anche dal punto di vista politico, a Taranto su quella visione, non si sa se tornerà, momentaneamente si è trasferito a Bari. Questo per dirvi quale tipo di scenario determina il fatto che non sono stati fatti i dragaggi per tempo in quei porti, non si è data una risposta in tempo reale etc.. La situazione è di un grande processo di trasformazione che la crisi ha accelerato ed ha ampliato.

Rispondo volentieri al consigliere Grillo e altri, ci sono temi che prescindono dal Piano Regolatore Portuale, ma la mia presenza è l'occasione per poter avere delle risposte, da più parti è stato posto il tema di ponte Parodi ed Nbic. Come ho avuto modo di dire tante volte, avessi dovuto fare quel progetto, fosse dipeso da me, quindi, partendo da un terreno completamente neutro, non l'avrei fatto, ma avendo trovato una situazione già compromessa in atti ed impegni che, come sapete, comportano elementi di carattere contrattuale, bisogna adeguare quei processi a quella situazione che sconta dei peccati originali. Fu deciso di rendere urbana o comunque di rendere più di funzione cittadina un'area, ponte Parodi, che continua ad essere una funzione portuale importante perché ospita funzioni determinanti per il funzionamento del porto, in particolar modo la sede dei rimorchiatori e la sede di un'attività che si occupa dei rifiuti di sentina delle navi. Tra l'altro sono due attività che non solo hanno bisogno di spazi a terra, ma hanno mezzi navali molto rilevanti perché ci sono molti rimorchiatori e ci sono oltre 30 chiatte che svolgono attività per quello che riguarda il trattamento dei liquidi da sentina e delle navi da pulizia etc..

Quando fu deciso di avviare e di consegnare ponte Parodi furono indicate delle soluzioni non praticabili per entrambe le situazioni, si pensava di collocare i rimorchiatori nell'area delle riparazioni navali dove successivamente ci fu un parere negativo della capitaneria che chiede una posizione centrale, essendo l'estensione del porto di 20 chilometri ci vuole una situazione dove la capacità di intervento consente di arrivare in breve tempo sia da Voltri fino a Puntavagno, quindi, consideravamo quella realtà troppo delocalizzata. Abbiamo dovuto fare un lavoro molto complicato perché abbiamo dovuto fare tutti gli interventi, prima la riprofilatura di tutta la banchina, la cinturazione che è lo scavo di ponte Parodi propedeutico alla realizzazione dei parcheggi sotterranea, ma con le attività ancora presenti. Ora abbiamo trovato delle soluzioni di ricollocazione di queste realtà, però, queste hanno determinato fortissimi ritardi.

La situazione è stata complicata anche perché fu fatto un accordo di programma complessivo, ponte Parodi ed Nbic, dove su ponte e Parodi andavano tutte le funzioni di carattere privato, commerciale, ludico e ricreativo, anche lì prima della crisi, quando si pensava ad una crescita economica esponenziale e la Nbic aveva una funzione totalmente pubblica.

È chiaro che recuperare un edificio come Nbic che ha un vincolo di carattere storico da parte della Sovrintendenza, essendo stato il primo edificio italiano costruito con il cemento armato, tant'è che porta il nome di Nbic che è stato l'inventore del brevetto del cemento armato, essendo vincolato, non potendo essere demolito e dovendo essere ristrutturato per com'è, autorizzando solo la Sovrintendenza all'apertura di alcune finestre lato città, altrimenti sarebbe completamente cieco quel lato, quel tipo di intervento dal punto di vista della sua ristrutturazione richiede almeno 100 milioni di euro, parliamo di un edificio di 45 mila metri che è veramente grande.

Tolta l'università, pensando che ci sia qualche ente pubblico che sia in grado di spendere 100 milioni per ristrutturare un edificio è folle, è materialmente impossibile. Sarebbe anche ingiusto, ma è materialmente impossibile.

Abbiamo lavorato sempre insieme, d'intesa con l'Amministrazione comunale, abbiamo sempre escluso funzioni speculative, non è stata mai prevista la residenza, però la parte alberghiera per un certo tipo di servizio alberghiero familiare anche in supporto ed in ausilio, come ci viene chiesto da chi gestisce l'acquario, funzioni di supporto tra la funzione turistica e quella croceristica, quindi, di servizio ai turisti. Gli uffici possono essere compatibili, non è detto che si trovi assolutamente un operatore, ma avere una condizione per la quale ci sia qualcuno ipoteticamente interessato, deve dare delle ipotesi urbanistiche che siano coerenti con questo disegno, altrimenti, ci troveremo sempre di più quello scheletrone in degrado difficilmente governabile perché avendo mille entrate è difficile vigilare.

Essendo così grande il monitoraggio è complicato, stiamo lavorando con l'Amministrazione comunale per rivedere l'accordo di programma per poter introdurre questo tipo di funzioni, questo tipo di possibilità.

Il consigliere Grillo, come altri Consiglieri, introducevano il tema delle aree Fiere e del petrolchimico.

Sull'area Fiera ci stiamo lavorando, l'ha detto anche il Vicesindaco nel suo intervento l'altra volta, dovremmo fare degli affidamenti su alcune questioni che stiamo studiando, però, l'indicazione è stata definita, inquadrata e lavoriamo tutti per dare una risposta di quel tipo. Credo che l'obiettivo primario tra i tanti, lo dico da chi ha investito oltre 40 milioni per realizzare quella darsena importante, sia di difendere il salone nautico. Pare che si stia profilando una realtà dove ci troveremo 2 realtà associative, in queste ore sta nascendo un'Associazione alternativa, in qualche modo dovremo essere in grado di interloquire con tutti perché il salone deve essere di tutti e credo che la città e il salone non debbano essere vittime di dispute interne di carattere associativo, ma difendere quella funzione che è prioritaria per Genova.

Il consigliere Grillo ha ripreso il tema dell'Ilva che aveva ripreso precedentemente il consigliere Putti ed altri. È chiaro che dobbiamo vedere cosa succederà con questo provvedimento che ha avviato il Governo di ripubblicizzazione di Ilva che è fondamentale, credo che per il sistema Paese nel suo complesso ci debba essere la difesa di un presidio siderurgico importante perché un Paese industriale come il nostro che dovesse rinunciare ad avere un presidio siderurgico diventerebbe ostaggio di sistemi produttivi internazionali ancora più complessi. Su questo siamo molto condizionati dal futuro di Taranto, di fatto siamo un addendum, se non arriva la produzione del semilavorato da Taranto anche la funzione di Cornigliano diventa marginale. Centrale deve essere il rilancio e la difesa di quel presidio. Il *layout* voluto

da Riva è stato miope, tendeva ad avere una posizione egemonica e a difendere 1 milione di metri. La dimensione di Ilva è tanto quanto la dimensione del porto di Pra, sono circa 1 milione di metri cubi. Il Piano Regolatore Portuale non interviene, ha un buco nero nell'area Ilva perché non è più un'area nostra, fu tolta dall'accordo di programma dal demanio portuale e fu data al demanio regionale e in concessione ad Ilva per 60 anni, quindi, a parte quella parte in fase di bonifica, quei 100 mila metri decurtati dai 20 mila che abbiamo già convenuto per la questione del depuratore, tutto il resto non è più oggetto di potestà dell'autorità portuale. Quelle aree hanno un limite di cono aereo particolari, essendo le più vicine all'aeroporto non ci possono essere attività terminalistiche perché non ci possono andare le gru, non ci possono andare attività che hanno grandi capannoni perché non devono intervenire con la sicurezza aeroportuale, ma penso che quella potrebbe essere, difendendo il presidio siderurgico e difendendo la funzione di Ilva, l'unica parte dedicabile al tema della logistica concepita, come dicevano alcuni interventi, rispetto alla funzione del containerizzato.

Il sistema si è molto adeguato, per cui, anche la merce parte e arriva già con contenitori più definiti e puntuali, però, ci sono tipi di logistica distributiva che avendo una posizione a filo banchina possono avere vantaggi competitivi molto forti, in parte è stata la fortuna del porto di Barcellona e la fortuna del porto di Tangeri. Secondo me, questa sarebbe una funzione importante se si riuscisse a recuperare anche perché rispetto allo scenario, che ricordava Pastorino, di 10 anni fa anche in questo caso è cambiato il mondo. All'epoca che c'era un mercato di fortissima crescita il tema del costo non era un problema, soprattutto, pensando che ci fosse quel tipo di dimensionamento e quel tipo di sviluppo si pensava di utilizzare anche le aree retroportuali non solo come lavorazione, ma anche come parcheggio. Essendoci stata la trasformazione complessiva nessuno si poteva permettere di pagare 50 o 60 euro in più per trasferire i contenitori ad Alessandria senza che ci fosse un'attività di carattere economico. Quel tipo di funzione specifica che non è legata alla logistica distributiva, secondo me, è un'attività che non ci sarà più. Tutto l'orientamento è di andare direttamente al mercato, alla distribuzione del mercato, senza avere delle rotture di carico. Questo è il processo di trasformazione che si è determinato e la ragione per la quale quel progetto legato alla retroportualità si è modificato, tant'è che siamo arrivati che prevedevano 11 centri di distribuzione in Piemonte, alla fine è rimasta Riva Alta e un po' Pozzolo Formigaro per quello che riguarda un'attività importante che è quella del caffè, tutto il resto è svanito perché è cambiato il modello e il processo di trasformazione logistico di questo Paese.

La consigliera Russo ed altri hanno posto il tema Multedo e centrale Enel. Vi ho detto qual è la procedura sul petrolchimico, anche qui cominciamo dalla definizione, parliamo dal chimico, non parliamo del trasferimento porto Petroli, parliamo dell'attività legata a Carmagnani e Superba che fa stoccaggio di attività dei prodotti chimici. Cercando di dare uno spirito di collaborazione positiva, insieme all'Amministrazione comunale, abbiamo detto che si tratta di attività che hanno necessità di una forte connessione con il porto, ma non solo in ambito portuale, sono attività che non sono in ambito portuale, pertanto siamo disponibili a verificare la possibilità, in tutto lo spazio portuale, dove poterle collocare. Abbiamo individuato gli spazi che da un lato sono disponibili fisicamente e da un lato potevano essere fruibili dal punto di vista del funzionamento portuale fatto salvo le verifiche ambientali e fatte salve le verifiche di sicurezza. Il nostro lavoro era di funzione operativa di carattere urbanistico e abbiamo individuato le ipotesi che voi conoscete che capisco essere, per le popolazioni interessate, insoddisfacenti, ma che sono frutto di quel tipo di percorso. È un lavoro serio e approfondito che si è voluto fare per la prima volta cercando le soluzioni alternative perché c'è l'opzione zero che vuol dire di chiudere quelle attività, le 3 possibilità sono che chiudono, rimangono dove sono o vengono trasferite. Ritengo che il trasferimento sarebbe utile perché mantenere delle attività che sono lì e che sanno che devono andare via, quindi, per il fatto che sono lì fanno gli investimenti per la manutenzione ordinaria e per la sicurezza, invece, costruire nuovi impianti che hanno tecnologie avanzatissime in condizioni diverse dal punto di vista della sicurezza cambierebbe molto di più e molto meglio rispetto ad adesso.

Vorrei essere molto chiaro anche sul tema della centrale. Da tempo abbiamo avviato un tavolo con la centrale per liberare quegli spazi visto che la centrale chiude, ci sono spazi che sono dedicati alla funzione portuale, penso al carbonile, anche perché stiamo ridisegnando un *layout* anche rispetto alle funzioni del terminal Rinfuse. C'è il tema dell'edificio che, come nel caso di Nbic, è un edificio storico, in questo caso di archeologia industriale per il quale la Sovrintendenza ci deve dire quanto è vincolato, cioè, se è vincolato l'intero edificio, se è vincolata la facciata, se sono vincolate parti; con la

Sovrintendenza stiamo verificando questo percorso. Dopodiché, dobbiamo essere onesti, l'Enel non ha presentato un progetto di riutilizzo, c'è questa discussione di carattere culturale o di carattere di funzione, però, c'è un tema che ha sollevato il consigliere Musso che riguarda molte delle questioni che avete posto. In queste ore e in queste settimane dobbiamo assumere dei provvedimenti, lo sta facendo la prefettura e le Forze dell'Ordine, rilevantissimi dal punto di vista della sicurezza nel fronte dell'ISIS, nel fronte del rischio di potenziali attacchi terroristici.

I porti, come gli aeroporti e altre funzioni, sono tra i principali luoghi sensibili, quindi, si sta rafforzando tutta la procedura di sicurezza e di accessibilità. Pensate cosa voglia dire questo tipo di necessità che è a vantaggio di tutti con la possibilità di fruire di una realtà che è all'interno di un'area operativa, come nel caso della centrale.

Come faccio a controllare tutti quelli che vanno lì se la trasformo in un museo o in un'attività operativa come nel caso della centrale?

Oggi è prioritario il tema della sicurezza, quindi, con delle prescrizioni e delle indicazioni vedrete anche azioni che sta intraprendendo la prefettura che limiteranno ulteriormente l'accessibilità per la tutela di tutti i cittadini. È un tema che non possiamo sottovalutare. Le aree operative saranno sempre più aree operative con una loro caratteristica sotto questo profilo molto particolare e con delle variabili legate alle situazioni internazionali molto pesanti.

È chiaro che diventa dirimente la questione del chimico se può trovare ospitalità o meno, ridimensionato con i giusti temi di carattere e sicurezza all'area di Sampierdarena o non, se così non fosse ci sarebbe da ragionare su quegli spazi.

Ricordava qualcuno, pare il consigliere Padovani, che la discussione dura da 20 anni e le istituzioni non hanno deciso. Non devo fare il difensore di nessuno, ma se ogni volta che le istituzioni dividono una realtà, quella realtà insorge, è difficile fare una sintesi.

Ci sono gli spazi, lo strumento della VAS aiuta, gli strumenti di studio ci sono, spererei che affrontassimo questa discussione con il corretto tentativo di individuare una soluzione.

“Siamo molto attenti alla questione del lavoro con la compatibilità ambientale”, sono affermazioni talmente generiche che non danno una risposta concreta. Se tutte le soluzioni non sono percorribili ci si deve assumere la responsabilità di dire ai 40 lavoratori di Carmagnani e Superba che lì si smantella, non c'è un quadro alternativo ipotetico. Bisogna anche in questo fare uno sforzo, per chi è nelle istituzioni, di assumersi le responsabilità di quello che determinano alcune decisioni. Lo sforzo che abbiamo fatto noi, limitato e criticabile, insieme al Comune è di verificare se esistono delle soluzioni alternative.

Come ricordava il consigliere Vassallo c'è anche uno scenario ulteriormente su Sampierdarena che abbiamo appena ipotizzato, è chiaro che riguarda ipotesi che vanno verificate, di spostamento a catena di alcune funzioni, nel senso che oggi quelle aree sono occupate da alcune funzioni portuali, dovremmo trovare il modo di fare uno spostamento di quelle funzioni per capire e siamo disponibili ad accogliere indicazioni e suggerimenti.

In porto ci sono tanti spazi vuoti, sarei contento perché ho decine e decine di richieste di realtà e di funzioni che vogliono trovare ospitalità in porto e non la trovano. Ci sono funzioni che sono legate a funzioni a banchina e non c'è un metro quadro, cioè, se Pastorino fa riferimento alla M03 di VTE che per anni è stata inutilizzata, quella è un'area difficilmente utilizzabile perché non può accostare la nave, è un'area inclusa e non è mai stata sistemata adeguatamente. Come lei sa è in fase di sistemazione, lì diamo una risposta agli abitanti di Palmaro per togliere i contenitori vuoti ed allontanarli. Quest'anno abbiamo avuto questo fenomeno che stiamo prendendo seriamente, crediamo che non sia un fenomeno casuale, ma si ripeterà, del vento e delle trombe d'area, per cui anche il tema dei contenitori su fascia di rispetto e sugli altri, vanno rivisti in un'organizzazione che siano allontanati il più possibile degli attraversamento, dalla presenza di persone, dal punto di vista di sicurezza perché questo percorso deve essere condiviso. Purtroppo oggi non abbiamo spazi vuoti, anzi, stiamo efficientando al massimo quelli che ci sono attraverso l'utilizzo della tecnologia.

Vassallo ha posto un tema in un modo che a me è piaciuto molto, ha parlato di Piano Industriale, un Piano Regolatore deve avere una visione industriale complessiva e deve dare un disegno della sua identità. È questo lo sforzo che abbiamo cercato di dare rispondendo a tutte le funzioni, fortunatamente il nostro è un porto multifunzionale, non è un porto a monovocazione, per cui abbiamo tutti i tipi di

merceologie, abbiamo il settore industriale, abbiamo il settore delle riparazioni, abbiamo il settore delle costruzioni, abbiamo il settore della nautica questo aiuta e abbiamo cercato di difendere e valorizzare tutte le attività in modo che questa polifunzionalità potesse crescere e non diminuire.

È stato posto il tema della temporalità, in realtà non c'è una temporalità del piano, non c'è una temporalità decisa, la temporalità è decisa da alcune questioni. Sulla diga possiamo intervenire prima, essendo un adeguamento tecnico funzionale può prescindere dall'approvazione del Piano Regolatore, quindi, prima bisogna approvare il Piano. Si è parlato di temporalità solo per l'intervento a Levante, la temporalità è legata soprattutto alle risorse, al di là che richiede un intervento di progettazione, di organizzazione e investimenti, lo dico a tutti, ricordo che l'autorità portuale che governa i processi complessivi di una realtà così complicata lo fa con 200 dipendenti, è una macchina molto limitata e anche dal punto di vista della capacità di progettazione e di direzione dei lavori non può mettere in campo più di quello che ha, lo sta facendo con questo tipo di energia, però, c'è un tema di risorse.

Per mettere in gara un'opera questa deve essere finanziata totalmente, è chiaro che prevediamo, attraverso il gettito di entrate, di poter fare in maniera pluriennale, ma se non cambia il meccanismo di finanziamento, questo tipo di confronto non c'è.

Sulle questioni che poneva il consigliere Padovani, che ha fatto una premessa importante, cioè, difendere il porto con i denti, sia sul tema del dialogo sia della VAS e del RISP di Miltedo, credo di aver già in parte risposto.

Per quanto riguarda la consigliera Nicoletta. Ad oggi un piano nazionale della portualità non c'è, ce l'auspichiamo tutti, ci auguriamo che quello che è stato fatto a seguito dell'articolo 20 dello Sblocca Italia si possa finalmente attuare, ma ad oggi non c'è un piano nazionale della portualità e questo ha consentito uno spontaneismo che ha fatto anche sprecare risorse pubbliche e far venir meno le opportunità. Ci auguriamo che il Governo finalmente si doti di questo piano. Non essendoci un piano nazionale, non c'è neanche un piano che possa integrare neppure Spezia e Vado. Sapete che il tema della portualità non è un tema concorrente, quindi, dal punto di vista della pianificazione industriale non è competenza della Regione, l'unico strumento sul quale può intervenire, che è importante, è la pianificazione urbanistica, quindi, l'approvazione dei Piani Regolatori.

Ho insistito molto perché si arrivasse ad un Piano Regolatore Portuale regionale, però, per farlo ci vuole una volontà spontanea delle altre realtà che ad oggi né Savona, né La Spezia hanno manifestato. Nel fare il nostro piano non siamo stati così folli da pensare ad uno sviluppo che riguardasse solo Genova, abbiamo tenuto conto dei Piani di sviluppo delle altre due realtà in modo da evitare doppioni e sovrapposizioni, in modo da massimizzare questo tipo di elemento. Oggi c'è un nostro Piano che è perfettamente compatibile, il nostro Piano, come avete visto, è non invasivo, nel senso che pone il tema dell'accessibilità e delle dighe, ma ha limitato tantissimo il tema dei riempimenti. Il tema del raddoppio del terminal a Voltri non è stato sostituito con Bettolo, è stato sostituito con Vado ligure”.

“La Maersk su Vado avrà due accosti, non so quando saranno realizzati, mi risulta che la piattaforma Maersk è al 30 per cento della fase realizzativa, non so quando sarà terminata, però, avrà 2 accosti. Su Bettolo avremo la saturazione perché l'armatore che è anche socio del terminal ha detto che riempirà il terminale, su VTE c'è un investimento di 100 milioni di euro da parte del privato, di PSA Singapore per dotare il terminal di tutte le gru alte perché ha una previsione di saturazione di quel mercato. Vado è di una società partecipata di Maersk che probabilmente penserà di portare parti delle sue navi lì, ma questo non sbilancia gli elementi di programmazione o gli effetti che ci sono su Genova da questo punto di vista.

Penso che questo tema della programmazione su scala regionale dei 3 sistemi portuali debba essere un tema che all'interno del Piano nazionale debba essere fatto.

Il tema su azioni di risarcimento di occupazione spazi, è un tema annoso. Stiamo cercando di superare questo tema attraverso un processo di collaborazione, laddove ci sono esigenze particolari della città cercare di agevolarle e di non interferire. Prima abbiamo accennato al tema del depuratore, quando c'è stata la necessità di rinunciare a quei 15 mila metri abbiamo dato la disponibilità, lo stesso per altri spazi, da cose piccole a cose più grandi, penso alle parti di Ponente o come abbiamo fatto con l'edificio, secondo me, di maggior valore e prestigio che ha il porto, l'Exelion, che abbiamo messo a disposizione per trasferirci l'idrografico che sennò sarebbe stato trasferito a La Spezia con la perdita di 300 posti di lavoro. Gli operatori portuali non sono stati felicissimi, però ci sono delle necessità di collaborazione su

questi temi. È chiaro che se anche la rivisitazione della funzione dell'autorità portuale e della sua autonomia di spazi e la sua autonomia finanziaria fosse di un certo tipo, agevolerebbe anche la possibilità dell'autorità portuale, elemento che oggi è praticamente impedito, di investire anche per fare infrastrutture o attività che sono più care alla città. È un tema che condivido molto, ma trova degli ostacoli molto forti dal punto di vista operativo.

Ho spiegato sulla pista ciclabile, devo dire che la cosa dentro il disegno del Blue Print aiuterebbe molto, almeno dalla Fiera a porto Antico questa parte potrebbe essere completata; più complicata è l'interferenza con il porto storico di Sampierdarena, è un tema di complessità rilevante che cerchiamo di superare con alcune penetrazioni, più di carattere orizzontali, almeno di carattere pedonale, ad esempio, sul tema sul quale ci stiamo concentrando insieme per la rivalorizzazione della Lanterna vorrebbe essere, da questo punto di vista, un obiettivo di maggior utilizzo anche dei cittadini delle aree prospicienti le aree portuali.

La questione del collegamento via mare mi è particolarmente cara, come spesso ricorda il Presidente Avvenente, l'Assessore regionale fu il primo ad inserire il trasporto via mare, che prima non era previsto in questa Regione, all'interno del trasporto pubblico locale. Prima il trasporto via mare in Liguria non era previsto come trasporto pubblico, era previsto solo come trasporto turistico.

Non ci sono grandi problemi di attracchi nelle aree almeno per quello che riguarda gli spazi urbani, ovviamente non si può attraccare nelle banchine di carattere portuale. Come tutti sappiamo il tema è del particolare costo del servizio, essendo via mare è particolarmente oneroso, però, dal punto di vista dell'accessibilità degli attracchi tutte le volte che c'erano dei problemi siamo intervenuti ed abbiamo adeguato le infrastrutture, se si vuol tenere un prezzo competitivo, qui l'onere picchia sul pubblico e sappiamo che l'onere sul trasporto marittimo è molto rilevante almeno fino a quando non ci sarà una diffusione di propulsioni alternative che dovrebbero abbattere il costo della propulsione, quindi, favorire quel tipo di trasporto che, secondo me, per una città come Genova sarebbe molto importante e di alleggerimento.

Il consigliere De Pietro, a partire dalla diga, ha fatto una considerazione molto giusta. Il tema dello studio del modo ondoso è molto forte, è al centro di questo tema. Tenuto conto che abbiamo individuato una linea, nel senso che sulla diga, come sapete, dobbiamo andare con una gara di grande approfondimento progettuale che tiene conto di questi elementi anche se a Levante comunque avremo due entrate, però, su questo abbiamo già molti studi e simulazioni che abbiamo ricevuto sia dall'autorità marittima sia dai servizi tecnico nautici, soprattutto dal corpo piloti.

Abbiamo fatto una parte di studio che è prettamente matematica, va sviluppata quella di carattere generale e di rivalutazione.

Sull'analisi di rischio penso di aver risposto. Dal punto di vista realizzativo si tratta di quanto investire, sicuramente molti temi dal punto di vista della sicurezza possono essere superate, è chiaro che sono molto più onerosi dal punto di vista degli impianti, però, la risposta è affermativa. Con quel tipo di investimento può essere sicuramente superato quel tipo di riserva.

Vediamo come fare lo *stay by stay*, lo abbiamo fatto sin dall'inizio, il nostro obiettivo è la massima trasparenza, è poter inserire e il PRP in rete in maniera assoluta.

Pare opportuna la proposta, che accolgo e mi metto a disposizione sia in termini di mezzi sia in termini di disponibilità, che riguarda il giro in porto, per far la visita in porto sia per poter verificare lo stato dei lavori in corso sia per poter illustrare e consentire a voi di porre le questioni che volete porre sul posto. Mi metto a disposizione del Presidente della Commissione per organizzare questo tipo di impostazione.

Venendo al consigliere Musso che dall'alto della sua specificità ha richiamato il tema legato alla discussione a livello europeo, è chiaro che dobbiamo contestualizzare, lo abbiamo fatto, il nostro processo e il nostro modello di sviluppo all'interno di un quadro internazionale, sarebbe folle non farlo. Da questo punto di vista abbiamo fatto un'analisi molto dettagliata e molto relativa del mercato, è impossibile azzardarsi in analisi di carattere previsionale rispetto al mercato, quindi, abbiamo fatto un quadro di grande prudenza.

Mi fa piacere che abbia accolto lo spirito del percorso partecipato nell'area di Pra che effettivamente era ispirato ad una vera volontà di dialogo.

Ha posto alcune questioni, la prima riguarda gli impatti delle reti, questo va ad impattare con le questioni che poteva il consigliere Putti, il tema sulla Gronda e il terzo valico e cosa si può fare contemporaneamente.

Io, la mia struttura e i miei collaboratori abbiamo fatto di tutto per poter attuare il vecchio Piano Regolatore per sviluppare tutte le modalità di traffico e per far crescere il porto, questa è la nostra funzione e il nostro dovere. Siamo arrivati ad avere 2 milioni 200 mila contenitori, quest'anno abbiamo una crescita analoga, vi ho detto qual è la previsione su Bettolo, è difficile fare la previsione, però, nel giro di anni tranquillamente si può arrivare a 3 milioni di contenitori che ad invariata situazione infrastrutturale vorrebbe dire che la città è totalmente paralizzata. Oggi abbiamo circa il 16 per cento che va su ferrovia e il resto va su gomma. Come obiettivo del piano, è un obiettivo molto ambizioso, di arrivare al 40% su ferrovia considerando la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie che stiamo realizzando, quindi, il raddoppio del binario di VTE, tutto l'adeguamento dei fasci di binari che stiamo facendo a Sampierdarena mettendo in conto il completamento del nodo di Genova e mettendo in conto anche il terzo valico per arrivare a questo tipo di obiettivo.

È chiaro che se fossero vere le mie previsioni che dicono che tra 6 anni si arriva a sfiorare i 3 milioni, non si può arrivare al 40% su modalità ferroviaria, perché tra 6 anni non sono completati tutti i lavori, compresi il terzo valico, se fossero completati vorrebbe dire che 1 milione 200 mila vanno su ferrovia e 1 milione 800 mila vanno su gomma. Finché non avrai quel tipo di obiettivo raggiunto perché non avrai le infrastrutture completate, hai il rischio di avere 2 milioni e mezzo di container che girano su gomma. Sapendo che il processo non è limitato ai 5 anni, ma è limitato ad una crescita, secondo me si porrà un limite dei 5 o 6 milioni di container su Genova, tenuto conto delle previsioni di Vado e di La Spezia, secondo me, lo dico sommessamente, le infrastrutture delle quali si ragiona serviranno tutte perché si dovesse arrivare a 5 milioni di container, il 40% su ferrovia, vorrebbe dire 3 milioni su strada.

Come ho già detto non vorrei che il porto potesse essere accusato di aver fatto troppo presto le sue opere, quelle stradali sono molto in ritardo, è chiaro che tutti gli interventi che si stanno facendo di adeguamento della rete interna al porto, gli adeguamenti del nodo ferroviario di Genova, la questione della viabilità della strada al mare etc., possono aiutare a gestire la fase transitoria se poi si fanno le infrastrutture vere e proprie, sennò c'è il rischio che hai un porto che ha una sovracapacità, tenuto conto che avrai degli elementi di concentrazione molto forti, quando arriva una nave da 18 mila che scarica contemporaneamente 5 o 6 mila contenitori, questi vogliono uscire, non vogliono stare dentro il porto. Da questo punto di vista il concetto infrastrutturale è legato molto a questo processo di trasformazione.

Il consigliere Musso ha posto le questioni di ponte Parodi e Nbic, ma ho già risposto prima”.

MERLO – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE

“Non vi voglio prendere per stanchezza, vedo che si svuotano i banchi, ma cerco di dare risposta a tutti.

Per lo Yacht Club la posizione è molto chiara, l'unico modo per dare speranza e futuro alle riparazioni navali è il riempimento al Duca degli Abruzzi, per fare questo salvaguardiamo l'edificio storico dallo Yacht Club, ma abbiamo individuato delle soluzioni alternative in Darsena ottimali.

Attualmente nell'area ci sono altre attività, molte attività giovanili, fare attività sportiva in quell'area diventerà sempre più complicato, immaginate che si mettono a vogare mentre arriva una nave da 18 mila container. Cercare di collegare nella Darsena questi circoli, dando gli spazi adeguati, garantirebbe di uscire e di poter operare tranquillamente oppure addirittura di allenarsi anche in pezzi di Darsena e, allo stesso tempo, non intralciare questo tipo di attività. Mi auguro che da questo punto di vista la discussione sia compatibile.

La questione della fase della diga è così fatta, c'è una priorità che abbiamo individuato nella diga di Ponente per garantire la doppia imboccatura, quindi, ci sarà uno stralcio legato alla diga di Ponente prima di realizzare interamente tutta la diga di Sampierdarena.

Il consigliere Pignone ha posto la questione del RISP sulla quale credo di essere già intervenuto, così come sull'occupazione delle aree. Sono disponibile a verificare se ha dei rilievi o delle indicazioni precise, dal nostro punto di vista la questione degli spazi è sempre più monitorata e verificata ai piani di impresa che facciamo complessivamente. La mia gestione è l'unica che ha avviato procedure di revoca di

concessioni, da questo punto di vista siamo molto attenti perché gestendo un patrimonio pubblico per conto dello Stato sappiamo quanto sia importante.

È intervenuto il Presidente Avvenente, ho già detto su questo e lo ringrazio per la collaborazione e l'intensità del rapporto che abbiamo costruito in questi anni.

Per il consigliere Putti, conoscendo l'affidabilità dell'ICC, non pare che potesse prevedere 10 milioni di contenitori in questo breve lasso di tempo, pare che 10 milioni di contenitori fosse un disegno legato solo nell'ipotesi di altre idee, però, ho già detto qual è il profilo di crescita e previsionale senza tener conto che è cambiato il meccanismo del mercato. Avevamo un mercato prevalentemente di *import*, il mercato era 70 *import* e 30 *export*, ora siamo 50 e 50. Per le cose che vi ho detto prima, soprattutto per la questione del dollaro e perché a seguito di questa cosa, essendo il costo del lavoro in Italia contenuto ed essendo il prezzo del dollaro di quel tipo, probabilmente diventa meno aggressivo il mercato asiatico, quindi, alcune merci che possono essere prodotte in Italia e destinate al mercato europeo possono essere prodotte tranquillamente da noi perché non c'è più il vantaggio economico che importarle dalla Cina e dai Paesi asiatici, questo sta ritrasformando il modello industriale dell'Europa e delle esportazioni. Sul tema delle esportazioni c'è questo tipo di attività.

Il tema delle importazioni e dell'utilizzo della logistica che ipotizzavo nell'area Ilva, può essere legato ad alcune tipologie di prodotto. Le aree di logistica intervengono molto nella composizione di merci o nelle attività *food* o affini, penso alle centrali per l'imbottigliamento delle birre e della distribuzione, di alcuni prodotti di questo tipo, oppure per l'alta tecnologia, per l'assemblamento di televisori o computer, sono spesso fatti da una serie di realtà che producono in diverse parti del mondo, quindi, ci sono centri di assemblaggio per la redistribuzione. Se ci fossero degli spazi filo banchina potremmo recuperare quello spirito che lei ricordava per quel che riguarda quelli spazi.

Sull'articolo che citava sui 24 giorni, ricordo l'articolo, ma sembra non recentissimo. Quest'anno con l'introduzione del *preclearing* o dello sdoganamento remoto che avviene dal momento in cui la nave lascia il porto precedente e viene monitorata attraverso il sistema delle capitanerie, in tempo reale sdoganiamo il 95% delle merci, poi c'è una parte di merce che è soggetta a controllo procedura e quella può essere soggetta ad una sosta di 4 o 5 giorni. Credo che non ci possa essere un caso di un contenitore, a meno che non sia radioattivo, che abbia contenuti particolari che sia sottoposto a quel tipo di controllo. Sicuramente 7 o 8 anni fa era un tema fortissimo, oggi ha avuto un forte efficientemente grazie soprattutto alla collaborazione dell'agenzia delle dogane. Ci sono enti un po' meno collaborativi, soprattutto quelli di carattere sanitario, sanità marittima, veterinario, fitopatologo; alcuni di quei soggetti sono preposti al controllo delle merci, poi, dipende dalla tipologia di merci, soprattutto per i prodotti alimentari e prodotti farmaceutici, ci sono procedure di controllo e di tutela sulle persone oggettivamente molto particolari. Da questo punto di vista il sistema, nel suo complesso, si è molto efficientato. Una ragione per il quale il traffico è aumentato è perché alcune parte di traffici che prima venivano dirottati per queste ragioni grazie a questo tipo di procedure sono state citate.

Il tema del saldo *export* e *import* trascina con sé anche il tema dei vuoti. Quando c'è un'attività di *import* molto forte è molto più la parte che arriva piena di quella che riparte piena, quindi, ci sono fasi di stazionamento del vuoto.

È chiaro che c'è una quota di vuoti che è fisiologico, sono necessari che sono qui, una parte di vuoti che gira perché la nave li prende e li recupera. Va limitata la fase fisiologica, anche se i vuoti pagano, dal punto di vista del servizio, come se fossero pieni, quindi, è un'attività economica, però, occupano spazi. Sono molto diminuiti, a seguito del fatto che è aumentata l'esportazione, i vuoti negli ultimi anni, però, vanno ricondotti a quelle marginalità di aree che abbiamo individuato. Pagare 60 euro per trasportare un vuoto, capite che non ha un valore aggiunto di carattere economico per l'amatore o per la compagnia.

Servono delle aree polmone senza farle esplodere troppo, credo che oggi siamo in un giusto equilibrio, è chiaro che aumentando potenzialmente il traffico aumenterà anche una quota di vuoti. È un tema che cerchiamo di interiorizzare all'interno dei terminal. Tutto il tema del *preclearing* ha fatto incrementare molto alcuni il terminal, pensiamo lo scorso anno al terminal Sech, se si efficientava meno lo stazionamento all'interno del porto, quindi, si fanno delle aree, come ci sono le navi per le merci pericolose, anche per i terminal di alcune aree destinate ai vuoti, in qualche modo, impedisce di invadere aree urbane o di invadere altre aree che potrebbero essere utilizzate meglio.

Sul tema delle tasse portuali concordo, per ora è una battaglia che abbiamo pienamente perso. Ricordo che proprio recentemente la ragioneria dello Stato, esprimendo un parere sul testo di riforma licenziato dal Senato, ha espresso parere negativo sul testo di riforma dicendo che prevedeva l'incremento della quota di trasferimento alle autorità portuali dicendo che per poter avviare questa procedura, contestualmente deve essere individuato dal Ministero del Tesoro una partita aggiuntiva che vada a coprire quelle entrate in meno allo Stato.

Tutti questi soldi, nel caso di Genova, sono circa 2 miliardi e mezzo all'anno, vanno nel bilancio indistinto dello Stato, andando nel bilancio indistinto dello Stato, lo Stato deve trovare quella quota parte che se fosse l'1% sono 25 milioni. Chiaramente, oggi ha questo limite e questa difficoltà.

Mi scuso se non ho risposto a tutti, credo di aver preso gli appunti puntualmente”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Ringrazio il Presidente Merlo che è stato preciso e puntuale, credo che abbia risposto a tutto, non ho preso appunti, però, certamente ha superato il record dell'intervento. È la prima volta che vediamo scritto 60 che aggiunto ai 10 canonici sono 70 minuti di risposta. Complimenti perché non è facile anche da un punto di vista fisico.

La parola al Vicesindaco, assessore Bernini”.

BERNINI – ASSESSORE

“Cerco di essere il più possibile sintetico, molte delle questioni sono state affrontate dal Presidente. Puntualizzo solo alcune cose anche se molti Consiglieri che avevano fatto le domande non sono più presenti.

Quando ci giungerà il RISP torneremo in Consiglio comunale per affrontare la questione dell'adeguamento della nostra normativa secondo i criteri che abbiamo assunto in termini di tutela ambientale dei territori e di obblighi e opportunità che si possono sviluppare sul territorio. Dovremo verificare se le indicazioni che escono dal RISP impongono modifiche alla nostra programmazione urbanistica. Appena ci sarà consegnato avremo un approfondimento prima con i tecnici e poi verremo anche in Consiglio per eventuali adeguamenti al Piano Urbanistico.

Visto l'orario entro solo su due o tre questioni che sono state poste che sono quelle che si connettono alle tematiche di gestione del territorio urbano. A partire da Ponente, dalla questione dei depositi costieri chimici, non è possibile pensare che si possa mantenere in una realtà urbana, come quella di Multedo, l'attuale situazione.

L'ha detto anche il Presidente dell'autorità portuale, il fatto che per troppo tempo non si sia individuato un percorso di collocazione di questi impianti non è che ha portato ad un miglioramento della loro sicurezza, né alla possibilità di bonificare quelle aree che a lungo sono state soggette a quella servitù. Ci troviamo in una situazione in cui anche da un punto di vista economico ci sono dei problemi per gli operatori, ma soprattutto esiste un problema di compatibilità di queste presenze con la città che richiede manutenzione straordinaria che significa investimenti se e solo se si pensa di poter stare lì per tempo sufficiente per ammortizzare questi investimenti.

Dobbiamo continuare ad avere dei depositi costieri di materiale chimico che servono all'industria che è collocata nel nord ovest? Se è sì bisogna trovare una collocazione ottimale che non può essere in mezzo alle case, se è no vuol dire che arriveranno da Ravenna, da Rotterdam e da non so dove, naturalmente con le conseguenze per quanto riguarda i costi che si ribalteranno sulle attività produttive nel nord ovest.

Se la scelta è: comportano lavoro, comportano competitività per il nord ovest, quindi è opportuno che su Genova esista ancora questo tipo di commercio. Si deve trovare una collocazione che non deve rispondere a criteri umorali o storico paesaggistici, ma deve rispondere ad alcuni criteri che devono essere il più possibile oggettivi, criteri che devono essere legati, innanzitutto, alla valutazione della sicurezza, quindi, la collocazione deve essere tale per cui le fasce di rischio non vadano a toccare situazioni abitate perché possiamo, oggi, facendo nuove scelte, non compiere l'errore che è stato compiuto nel passato. Altri elementi devono essere quelli connessi all'economicità della scelta, nel senso che devono essere tali

per cui, per esempio, siano coerenti con le altre opzioni che abbiamo detto essere importanti per il rapporto città-porto, per esempio, quello di incrementare il trasporto, attraverso ferrovia, delle merci e qui non possiamo pensare che vengano collocati in luoghi dove non ci passa la ferrovia o non è possibile farci arrivare la ferrovia. Escluderemmo, quindi, a priori, la possibilità di inserire, nel porto petroli questa tipologia di presenze perché geometricamente difficile pensare che ci facciamo arrivare una ferrovia che adesso si trova a monte della viabilità urbana e serve, peraltro, a Carmagnani il quale una parte del suo prodotto lo trasferisce attraverso ferrovia.

Abbiamo affrontato, nel Piano Urbanistico, la questione del disegno urbano e della connessione attraverso una viabilità morbida, ciclopedonale, di tutta la linea costiera, abbiamo affrontato anche la questione di come si connette questo percorso con l'area della Lanterna.

Se andate a vedere il Piano Urbanistico che abbiamo approvato in questa sala, questo percorso lascia un problema, è stato prima sottolineato anche dal Presidente Merlo: è possibile un rammendo tra la zona della passeggiata già esistente su Vesima e la parte di Levante, attraverso un percorso che passa dentro la zona urbana, che tocca la Lanterna e la zona del porto traghetti, ma su viabilità interna, che, anche con gli interventi di miglioramento viabilistico che sono in corso, prevede l'allaccio di percorsi ciclopedonali in tutte le fasce, quindi, la possibilità di connettere a Ponente e a Levante con mobilità morbida. C'è sempre il problema della penetrazione verso l'eventuale possibilità di riuso della centrale elettrica anche a fini culturali ed espositivi, perché il problema vero è che lì si entra completamente dentro ad un'area portuale e dove esistono non solo i pericoli che sono stati individuati da parte del Presidente, ma anche il problema della contiguità tra un transito che dovrebbe avere alcune caratteristiche e la piena operatività del porto che, comunque, lì dentro ha diversi elementi di produzione che sono regolabili soltanto con norme specifiche e che difficilmente riescono a dialogare con il livello di sicurezza che dovrebbe avere, invece, una penetrazione ciclopedonale, tant'è che molti architetti hanno presentato ipotesi di percorsi in altezza come, tra l'altro, è in parte il percorso che conduce dalla chiamata del porto sino al Parco della Lanterna onde evitare l'inserimento di persone dentro l'area portuale.

Ho la preoccupazione che la discussione assuma un'altra dimensione, una dimensione molto più legata al contingente politico che è molto elettorale e di conseguenza corra il rischio di scaldare gli animi e allontanare dalle valutazioni oggettive, perché in realtà, sull'area del porto di Sampierdarena le riflessioni da farsi sono importanti e catalizzarsi sul discorso: "Non vogliamo che arrivi lì quella cosa perché abbiamo già tante altre cose" mi sembra abbia risposto più a questa motivazione di cui parlavo prima che non un'analisi oggettiva.

Lì i problemi che dovranno essere affrontati e che anche con la città l'autorità portuale dialogherà, non riguardano solo quel problema. Non voglio andare nell'approfondimento, tutta la questione dell'elettrificazione delle banchine. Nel progetto è chiaramente indicata la presenza dei depositi di gas naturale liquefatto, addirittura per una dimensione di un'estensione di circa 30 mila metri quadrati, se non erro. Non è che questa può essere considerata una cosa che non viene neanche guardata e che si guarda solo l'altra ipotesi che riguarda il trasferimento dei depositi chimici, perché un deposito di gas naturale liquefatto di questa dimensione deve avere una valutazione del rischio ambientale approfonditissima, ma anche lì, non dobbiamo pensare al rischio in termini assoluti, ma dobbiamo guardare alla sostenibilità delle varie operazioni anche in funzione del vantaggio ambientale che si ha rispetto ad una presenza di questo tipo, cioè al fatto che in questo modo si possa alimentare, in modo diverso, la flotta presente nel porto di Genova in modo tale da non creare inquinamento per il territorio circostante, in particolare i traghetti e la zona di San Teodoro che è fortemente svantaggiata dalla presenza di traghetti che mantengono i motori accesi e che inquinano il territorio. Soltanto con un'analisi approfondita e che veda tutti gli elementi è possibile arrivare ad un giudizio sereno e tale da migliorare una situazione, mantenendo, però, come criterio di base, su questo concordo pienamente con il Presidente, il fatto che stiamo parlando del porto di Genova, di una grande occasione di lavoro per la città e per l'hinterland della città, nella relazione che ha con almeno il centro nord e che le nostre scelte devono, in qualche modo, tenere in considerazione questo.

Dà fastidio quando arrivo al Matitone e sento la puzza portata dal legno depositato nel terminal Rinfuse per creare pellets.

Dobbiamo chiedere che esistano dei sistemi che diminuiscono questo disagio, non credo che possiamo chiedere che non si possa più importare materiale per fare pellets, perché comunque quella è

una produzione che in un ciclo di produzione del calore riteniamo che possa avere, invece, una grande opportunità anche in termini ambientali.

Venendo più a Levante. Sull'Nbic saremo chiamati, come Consiglio, ad approvare un percorso. L'altro ieri il magnifico rettore, proprio in questa sala, vi ha ricordato qual era la scelta fatta da ingegneria su Nbic, drammaticamente riguardava soltanto una porzione della facoltà perché non poteva ospitare, nei 40 mila metri quadri, tutta la facoltà e tutti i laboratori, tant'è che la scelta di Erzelli, che è più del doppio, rispetto a questa dimensione, era una scelta per raggruppare, in un unico plesso, tutte le attività legate alla facoltà. Il problema reale è che il costo per la sola ristrutturazione dell'edificio è pari al costo complessivo della realizzazione di tutto il pezzo di Erzelli.

Se ricordate, 125 mila, costo di tutta l'operazione Erzelli, comprese le infrastrutturazioni, 100 milioni soltanto la ristrutturazione di Nbic. Fatto il progetto da diversi operatori che hanno provato a partecipare alla gara, ma quando hanno fatto i conti hanno detto: "Non ci si sta dentro".

La destinazione urbanistica era non solo dell'edificio, ma di tutta l'area.

Dando su Ponte Parodi tutto il commerciale e tutti i servizi privati, gestibili in qualche modo, da cui si poteva avere reddito, lì dentro ci stava soltanto un 50% di qualcosa che potesse essere messo a reddito, il resto doveva essere messo a reddito o affittandolo al pubblico, cioè al Comune, alla Regione, alla città metropolitana? Chiunque abbia affrontato il problema e abbia cercato di far quadrare quest'operazione in termini contabili ha detto: "Non ci si fa".

L'ipotesi che abbiamo già valutato con gli uffici dell'autorità portuale è quella di proporre soltanto una parte privata, quindi, direzionale, ancora ricettivo alberghiero, che può essere utile e il connettivo urbano per legare il centro storico con l'operazione Ponte Parodi, nei livelli piani terra dell'Nbic, sperando che queste destinazioni possano consentire di fare un conto economico che valga la pena e che di conseguenza porti qualcuno a partecipare alla gara ed, in qualche modo, avviare quest'operazione, perché, altrimenti, non avremo soltanto un vuoto urbano, ma un'opportunità importante di riqualificazione dell'area che verrebbe a mancare, cioè, avremmo l'operazione che abbiamo già attivato: BuoZZi, stazione marittima rimessa a posto e così via e poi Ponte Parodi con il passaggio in mezzo di un Nbic che invece non è stato oggetto di riqualificazione.

Fiera. È evidente che quando abbiamo votato in questa sala, nel momento in cui abbiamo affrontato la variante sulle aree fieristiche di valorizzazione del territorio e poi, con il piano urbanistico della città, è compatibile con diversi percorsi, nel senso che essendo una pianificazione urbanistica di ampio respiro poi prevede degli interventi successivi che vengono, comunque, votati in Consiglio. Sono convinto che le scelte strategiche in campo di politica del territorio debbano essere profondamente ancorate a quelle che sono le possibilità economiche e tecniche di realizzazione di un'opera perché se si pensa soltanto a poter buttare lì dei sogni per poi non realizzarli mai, il risultato è lo stesso che si è avuto con il *waterfront* che tutti noi abbiamo visto qualche tempo fa, è costato anche molto alle tasche dei cittadini genovesi, ma il risultato è pari a zero.

Vestire le penne del pavone non ritengo sia, in questo momento, il vero obiettivo nostro, anche perché non si diventa pavoni poi.

Dovremmo essere profondamente radicati a quelli che sono i nostri obiettivi. Provo a ricordarli. Per noi come città uno degli obiettivi importanti, anche per riuscire a valorizzare le nostre risorse, è quello di mettere in connessione Fiera e porto antico e arrivare, magari, anche ad una gestione unica di Fiera porto antico perché non ce la facciamo a reggere una situazione diversa. Questo, però, significa che devono essere connesse anche fisicamente e che quindi quello è un ragionamento importante per qualunque disegno facciamo su quell'area, del resto, non lo dico io, lo dice Malacalza che in questi momenti è molto amato: "Su quell'area l'importante è la viabilità". Così ha scritto nell'intervista che ha rilasciato qualche giorno fa.

Viabilità non solo di collegamento, ma anche di fruizione da parte del cittadino che oggi non è in grado di farlo.

Secondo me bisogna rispondere anche alle questioni connesse da alcuni servizi che nella città non sono garantiti in modo sufficiente, penso alle attrezzature sportive legate alle tipologie di sport che non hanno avuto, nella nostra città, l'attenzione che ha avuto, per esempio, il calcio o gli sport maggiori e che lì dentro potrebbero, in qualche modo, anche con minori costi di gestione rispetto agli attuali, avere delle opportunità.

L'altro elemento è quello legato alle presenze di alcune attività produttive che dobbiamo decidere se ci servono oppure no e se riteniamo che Genova debba continuare ad averle, penso alle riparazioni navali e a quello che sta succedendo.

Chi opera in quel settore deve programmare per periodi non lunghissimi, ma, comunque, a breve, deve avere delle risposte.

Alcuni degli scafi che sono oggi in lavorazione in quell'area, sono stati realizzati nell'adriatico, poi trasportati con i rimorchiatori, se il tempo regge il mare lo consente, fino a Genova per fare le successive lavorazioni.

La tendenza, mi pare di capire, è quella di questi operatori di andare ad investire in altre aree del Mediterraneo, per riuscire ad affrontare la domanda. Può darsi che questa sia anche una strategia di breve periodo, legata alla risposta dei picchi, però, alla fine gli investimenti sono di una certa consistenza, quindi, direi che non sono di breve periodo.

Se dei giorni scorsi è la notizia di Piombino e dei prossimi sarà, probabilmente, quella di Livorno, abbiamo un segnale che è: "Operatori genovesi di quel settore che investono in altri porti del Tirreno per affrontare la domanda che c'è e avere un'offerta di lavoro". Perché nel Tirreno? Perché è più facile, magari, trasportare una fetta della nostra capacità lavorativa, cioè dei nostri lavoratori che hanno elevate competenze e farli lavorare in quei posti lì, però, ciò significa che in quei posti lì crescerà nuova manodopera che sfrutta anche le capacità e le competenze, quindi, non cresceranno qua su Genova perché saranno là a lavorare. Possiamo fare tutte le scelte che vogliamo, però dobbiamo essere coscienti del fatto che se cerchiamo di seguire l'apparenza avremo tempi di risposta a queste istanze di un certo tipo, dovremmo trovare le risorse che siano sufficienti a rispondere a questi grandi disegni e abbiamo, invece, delle tempistiche più immediate a cui dobbiamo dare, secondo me, una risposta.

Se affrontiamo un cronoprogramma degli interventi che tenga in considerazione queste esigenze, allora al primo punto ci sarà la scelta immediata di cosa vogliamo fare rispetto al Duca degli Abruzzi, se vogliamo dare lì degli spazi oppure se pensiamo che nel frattempo queste aziende, giustamente, scelgano di investire prima a Piombino, poi a Livorno e non certo qua dove non avrebbero gli spazi per fare questo investimento.

Sono dell'opinione che si debba, invece, fare di tutto perché continuano a dare qua delle opportunità lavorative, quindi, non è una disquisizione filosofica quella che propongo, ma è semplicemente un calcolo che ha un orizzonte di breve periodo, perché come diceva Keynes: "Nel lungo siamo tutti morti". Lì questa risposta la dobbiamo dare anche se, talvolta può voler dire essere impopolari rispetto alle esigenze di chi la lo *yacht*, di chi ha la barca da diporto collocata in posizione centrale nella città etc..

Piazzale Kennedy è una spiaggia, per fare una spiaggia ci si mette poco tempo, non è quello il problema, mi chiedo se è opportuno che sia quella la scelta definitiva oppure se dobbiamo discutere di altre questioni.

Per esempio, vale anche per le riparazioni navali e per l'area fieristica, il ragionamento che dovremmo approfondire, e che fa parte anche dei ragionamenti Vas, con l'autorità portuale è proprio quella legata alla logistica e ai trasporti. Lo avevo già detto la volta scorsa: percorsi di accesso, ma soprattutto concordare insieme quali possono essere le strategie sulle soste e quali soste pensiamo debbano essere collocate nelle aree vicine alle banchine, parlo delle soste dei containers vuoti, ma anche dei camion vuoti che devono essere utilizzati, perché questa città ha qualche spazio disponibile ancora, anche all'interno del tessuto urbano. Per ospitare questo tipo di logistica, secondo me ci possono essere spazi aggiuntivi, ma il ragionamento va fatto in modo condiviso anche perché deve comportare degli investimenti strutturali, alcuni sono già in atto e bisogna vedere se sono coerenti con il ragionamento che facciamo. Alcune aree, poi vengo alla questione del depuratore, sono utilizzabili, oggi sono piene di containers vuoti, mi rendo conto che è un servizio per la portualità, però poca gente che ci lavora, grandi spazi occupati e abbiamo camion, invece, vuoti che in tutto il Ponente, la Sampierdarena, sotto Via di Francia, si parte da lì e si arriva sino a Voltri, sono in mezzo alla città. Dobbiamo offrire, in modo condiviso, una risposta che sappia anche trarre quali possono essere le dimensioni future, perché speriamo tutti che siano meno camion e più trasporti su treno, ma, comunque, che ci sia elasticità di risposta capace di mettere anche la parte della città nelle condizioni di non essere sottoposta al vincolo.

Il depuratore si fa, la progettazione è in fase avanzata, riguarda 15 mila metri del territorio a valle della ferrovia nella zona ex siderurgica, è, invece, ancora aperta la discussione per quanto riguarda la possibilità di insediare lì anche il sistema di trattamento dell'umido, che arriverebbe già separato, dei rifiuti solidi urbani che potrebbe costituire un elemento interessante perché mettendo insieme la fermentazione di queste 2 diverse filiere, con quella che arriva anche da Scarpino, con il percolato, si avrebbero delle economie di scala, ma soprattutto la possibilità di produzione di biogas, biometano, dopo il processo di azotizzazione che potrebbe avere anche un utilizzo, in termini di riscaldamento, teleriscaldamento di alcune aree del Ponente, un utilizzo diretto in termini di abbattimento anche in quell'area di alcuni elementi inquinanti e di costo in termini di consumo energetico.

Va ancora affrontata questa questione, mi auguro che lo si faccia in tempi molto brevi e lo dovremmo fare per forza, forse, perché iniziamo ad affrontare, con il nuovo Assessore ne abbiamo già parlato, le questioni legate ad Amiu ed al trattamento finale del rifiuto e di conseguenza questo dovrà essere un elemento centrale, così come dovremmo, forse, sollecitare, anche con Confindustria, il momento di confronto finale su quelle che sono state le domande presentate per ottenere alcune delle aree siderurgiche, perché ha ragione Merlo, ci sono alcune attività di manipolazione del container che se fatte qua su Genova hanno un maggiore valore per tutti, anche per noi, quelle aree potrebbero ospitare interventi di questo tipo.

Ci sono alcuni capannoni già in condizioni di essere usati da domani, tra quelli che sono stati messi a disposizione per arrivare ad un accordo, ciò significa assumere lavoratori dell'Ilva, però, a questo punto, o arriviamo a chiudere questa cosa oppure ci troveremo a dover affrontare una situazione di aggravamento della situazione Ilva, perché i conti della riorganizzazione del sistema siderurgico, anche se ripubblicizzato, si faranno sentire, senza avere l'opportunità immediata di sfruttare quelle possibilità che vengono offerte dalla liberazione di alcuni spazi che, invece, potrebbero essere ricchezza per la città e mantenimento di situazioni occupazionali che è cosa di cui abbiamo grande necessità".

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“C'è ancora l'intervento di Villa e poi Russo”.

VILLA (P.D.)

“Mi scuso per prima, ma ero fuori per una telefonata. Si è parlato di alcuni temi a noi cari. Ha fatto bene la collega consigliera Russo, quindi, ad alcune domande che avrei posto è stata già data risposta e vi ringrazio, volevo solo porre l'attenzione su un tema che ha anche ricordato il Vicesindaco, che è quello sulla discussione che a lei non sfuggirà, Presidente, relativamente all'utilizzo o meno del Palasport di Genova, quindi, di un'area che è di proprietà di Fiera e che deve tener conto, certamente, delle istanze, lo dico in particolar modo perché il nostro ruolo di Consigliere comunale lei lo ha fatto ed è quello di porre delle istanze di popolazioni che chiaramente cercano di migliorare le proprie qualità e le proprie condizioni di vita nei quartieri, nelle parti di città dove abitano, qui ce ne sono alcuni, mi sembra che proprio stamattina abbiamo particolarmente ragionato di 3 parti della città di Genova molto importanti e sono: il Ponente, Sampierdarena, che giustamente, siamo d'accordo con loro, condividono il fatto di poter migliorare e di continuare ad abitare nelle zone dove sono nati e cresciuti perché la città è nata insieme al porto, per quello non perdiamo assolutamente di vista le problematiche che lei ci diceva che sono quelle legate al lavoro, sappiamo benissimo che certamente il lavoro è una delle forme assolutamente trainanti di questa città. Senza il porto non c'è la città e credo che anche la città non possa esistere altrettanto.

Su questa cosa è chiaro che ognuno deve giocare il proprio ruolo per raggiungere quegli obiettivi, con quelle capacità tecniche che avete, che si hanno qui in Comune, per trovare quelle soluzioni che vadano bene a tutto, sempre all'interno di un'area portuale, sempre senza cercare di far scappare le persone o gli imprenditori. Almeno per quello che mi riguarda, visto che tra l'altro non sono neanche uno di quei Consiglieri che è intervenuto, credo che l'intendimento del Consiglio sia proprio questo: trovare le soluzioni ottimali, di professionisti come voi e come ci sono in Comune, che, appunto, individueranno delle aree sicuramente idonee a far sì che tutte le parti ne siano soddisfatte.

L'unica attenzione che volevo porre, oltre a quello che già mi è stato detto, era relativamente all'utilizzo o meno, che a noi ci riguarda un po' più da vicino, quindi alla presentazione di un Blue Print che per quello che mi riguarda, in parte non mi vede d'accordo, almeno sulla riutilizzazione, sulla strutturazione o rifacimento di un Palasport che diventerebbe una darsena, tenuto conto che in territorio ligure ci sono già darsene coperte o scoperte che sono abbastanza vuote, quindi, penso che potrebbe rientrare dentro un progetto di Blue Print che sia, appunto, pubblicizzato sui quotidiani e sulle televisioni locali, un'ipotesi di un palazzetto che continui ad essere con finalità sportive.

Anche un palazzetto, che lo si potesse utilizzare in maniera idonea e quantitativa durante tutto l'anno, con manifestazioni sportive che portano un indotto alla città di Genova di tipo sportivo e altrettanto turistico e culturale, anche quello è lavoro”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola alla consigliera Russo”.

RUSSO (P.D.)

“Mi corre l'obbligo di sottolineare, Vicesindaco, che le aspettative e le richieste dei cittadini non si possono sospendere nei periodi elettorali, in Italia sospenderemo di fare politica o di avanzare proposte praticamente sempre. Né tanto meno i cittadini di Sampierdarena sono umorali. Ho cercato, in maniera non efficace, di porre un problema che non è di un quartiere. Anche su questo avevo l'intenzione di insistere.

La collocazione del polo chimico e non petrolchimico, come si dice scorrettamente, non ha un problema di visione di un quartiere, ha un problema di visione di città. Mi sembra barbaro ridurre l'argomentazione sul dove porre il polo chimico in termini di quanto è distante, cioè se è più di 20, 30, 50 e di 100 allora va tutto bene. Non mi sembra il modo e l'approccio corretto la discussione. Mi rendo conto che all'autorità portuale è stato chiesto di individuare una sede possibile e qui lo ha fatto, infatti, poi, c'è tutta una valutazione successiva, un lavoro politico di sintesi, di mediazione, successivo che dovrà fare l'Amministrazione comunale per vedere quanto è compatibile una soluzione tecnicamente possibile rispetto alle valutazioni che verranno fatte rispetto alle aspettative dei cittadini.

Sono 20 anni di promesse inascoltate di una zona della città, è vero, va data una risposta, dobbiamo allora fare il calcolo delle promesse fatte a Sampierdarena da quanti anni le servitù e poi facciamo un peso? È questo il modo di affrontare un problema del genere? Da quanto tempo qualcuno non viene ascoltato? Da quanta servitù può avanzare? È questa la discussione che vogliamo fare in questa sede? Perché se è questa mi tiro indietro, non è neanche la mia. Non ho avanzato la parola “servitù” neppure una volta e non ho detto neppure una volta che è un problema di Sampierdarena rispetto al Ponente. Quello che sto cercando di dire, probabilmente è l'occasione al Piano Regolatore Portuale, è una collocazione, non è la sede finale e sarà un lavoro di mediazione più generale: è compatibile questa cosa con una visione della città come l'abbiamo disegnata con il Piano Regolatore che abbiamo appena approvato e su un disegno che riguarda un pezzo importante di città che su quella zona lì aveva delle aspettative? È per questo che stavo cercando di allargare la discussione. Non è l'ultima sede e ringrazio comunque il Presidente Merlo per tutta l'illustrazione che ha dato, più generale e mi dispiace di banalizzare con un intervento forse anche un po' troppo sbrigativo, però direi che un'attività di mediazione e di visione dovrebbe essere un po' più ampia e da questo mi aspetto sforzi dall'Amministrazione e dal Vicesindaco.

Nel nostro piccolo, nel territorio, abbiamo cercato di dare informazioni, grazie alla collaborazione dell'autorità portuale, abbiamo già fatto i ringraziamenti e li rifacciamo, abbiamo organizzato un sopralluogo e una passeggiata per spiegare ai cittadini quello che succedeva. All'Amministrazione che della partecipazione ha fatto uno dei suoi capisaldi, chiederei anche di incentivare questa partecipazione per spiegare che cosa succederà con il Piano Regolatore Portuale nelle zone interessate in maniera più efficace e forse il problema che è di Sampierdarena magari diventa di tutta la città e ci facciamo tutti un'idea un po' più generale.

Il problema del lavoro. Non è un problema di contrapporre le compatibilità ambientali con il lavoro, è un modo sbrigativo, anche la centrale Enel viene chiusa, ci sono delle attività che vengono chiuse nel tempo e dismesse, non dico che il polo chimico deve essere dismesso, sia chiaro, è un'esigenza? È una necessaria? Benissimo, si trova una collocazione corretta, ma ce ne sono tanti di lavoratori di cui tenere conto nell'ambito.

Oggi il Presidente Merlo ci ha parlato di un'attività economica gigantesca che insiste sul nostro territorio, quindi, analizziamo il problema senza la contrapposizione, perché, altrimenti, la politica ha già fallito”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Non c'è nessun altro che deve intervenire? Direi di no, anche perché non c'è proprio nessun altro. Me la sono fatta da solo la battuta.

La parola al Presidente Merlo”.

MERLO – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE

“Per quanto riguarda quello che diceva Villa, non sono aree mie, quindi dico che credo che dovremmo ascoltare tutti, nel caso specifico dico solo questo: visto che c'è un attivismo positivo, funzioni che possono anche essere conciliabili, ricordo per quanti anni è stato inutilizzato quello spazio, nel momento in cui si propone qualcosa arriva una proposta, va benissimo; poi voglio capire, dato che quello spazio mi pare non venisse utilizzato per i costi gestionali che ha dal punto di vista delle attività del porto, fatto salvo che una soluzione, secondo me, va individuata a Genova, penso che chi ha la competenza valuterà se quella è la condizione economica migliore di intervenire su quell'edificio lì oppure se intervenire con qualcos'altro.

Da parte mia non è elemento pregiudiziale. Dico solo che è un'esigenza reale quella dello sport che mi sta particolarmente a cuore, quell'edificio, dal punto di vista gestionale, presenta dei costi e delle modalità che non sono compatibili con l'attuale situazione, però, vedremo le proposte che formulerà il Coni, lo dico solo come osservatore generale rispetto a questo spazio: se qualcuno pensa di utilizzare quello come cavallo di Troia per rimettere in discussione tutto, non nel suo caso, sarebbe una posizione molto debole.

Come ricordava il Vicesindaco, sulle riparazioni dovevamo decidere subito, altrimenti una grande opportunità per questa città va immediatamente persa.

Sull'altra questione, ripeto in modo che si concluda positivamente, rispetto alla puntualità delle questioni poste dalla consigliera Russo: credo che abbiamo individuato un percorso che è il più corretto a tutela dei cittadini e di tutto. È la prima volta che un Piano Regolatore non viene approvato, prendere o lasciare. Siamo tutti consapevoli che tutte le soluzioni sono molto discutibili e presentano delle difficoltà altrimenti non avremmo preso degli scenari diversi, abbiamo dato anche la disponibilità per un'ipotetica individuazione di una soluzione alternativa, anche se sempre a Sampierdarena, ma diversa, però credo che dobbiamo affrontarla con questo approccio, con quest'analisi e con questa capacità perché da parte mia sono a disagio sia con gli abitanti di Multedo sia con gli abitanti di Sampierdarena, sto cercando di svolgere il mio ruolo al meglio, ma credo che da questo punto di vista valga anche per il Comune, cerchiamo di fare questo percorso tutti insieme, poi, com'è successo anche per la parte più a Ponente, anche lì troveremo una soluzione corretta, confrontandoci credo che qualcosa riusciremo a produrre.

Penso che purtroppo lascerò l'incombenza al mio successore, ma spero che sia più illuminato di me ad individuare una soluzione”.

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“Ringrazio tutti coloro che hanno resistito, ringrazio il Presidente Merlo, il dottor Castagneri, il Presidente Avvenente e anche il Vicesindaco, alla prossima occasione”.

ESITO

Continuazione della trattazione relativa all'illustrazione del "Piano Regolatore Portuale"	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
--	-------------------------

Alle ore 12.57 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Eliana De Vanna)

Il Presidente
(Salvatore Caratozzolo)

(documento firmato digitalmente)