



## Comune di Genova

### COMMISSIONE V – TERRITORIO

Seduta pubblica del 20 gennaio 2016

#### VERBALE

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

Assume la Presidenza la consigliera Monica Russo.

Svolge le funzioni di segretario la signora Maria Grazia Merlini.

Ha redatto il verbale la ditta Digitech.

Alle ore 09:30 sono presenti i Commissari:

3	Anzalone Stefano
4	Balleari Stefano
10	Caratozzolo Salvatore
9	De Benedictis Francesco
5	De Pietro Stefano
1	Gioia Alfonso
11	Grillo Guido
12	Muscara' Mauro
13	Padovani Lucio Valerio
7	Pastorino Gian Piero
2	Putti Paolo
6	Russo Monica
8	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Chessa Leonardo
2	Comparini Barbara
3	Malatesta Gianpaolo
4	Musso Enrico
5	Musso Vittoria Emilia
6	Nicolella Clizia
7	Repetto Paolo Pietro
8	Salemi Pietro
9	Vassallo Giovanni

Assessori:

1	Dagnino Anna Maria
2	Porcile Italo

Sono presenti:

Per cognome e nome: Dr. Gennaro Valerio (Medici per l'Ambiente); Signor Mondatori Andrea (Vespa Club Genova); D.ssa Brescianini Cecilia (Città Metropolitana); Dr. Bignone Andrea (Presidente Italia Nostra); Dr. Grammatico Santo (Presidente Legambiente Liguria); Signor Congiu Roberto (esperto Gruppo Misto); Arch. Baldi Gabriele (esperto Lega Nord); Signor Valerio Federico (esperto Federazione della Sinistra); D.ssa Pedrazzi Carla (S.O.I.); Dr. Tallero Mauro (S.O.I.).

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

*"MISURE PER LA LIMITAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE PER ALCUNE TIPOLOGIE DI VEICOLI NELL'AMBITO DEL TERRITORIO COMUNALE AL FINE DI PREVENIRE E RIDURRE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO".*

*(Appello)*

*(Il Presidente sospende la seduta dalle ore 9:32 alle ore 9:38)*

#### **RUSSO - PRESIDENTE**

Abbiamo una serie di audizioni piuttosto nutrita. Alcune sono associazioni che erano presenti alla prima Commissione, quindi partecipano ovviamente ai lavori.

C'è una mozione d'ordine.

#### **PASTORINO - SEL**

Grazie Presidente su come organizzare i lavori. Io ho chiesto alla Commissione l'audizione di alcuni soggetti che sono responsabili delle emissioni in atmosfera nella nostra città, molto più responsabili dei signori che abbiamo già audito la settimana scorsa, proprietari delle moto e degli autoveicoli Euro0. Sono l'Autorità portuale per quanto riguarda il porto, il responsabile della centrale Enel a carbone, la vecchia Provincia, che a tutti quelli che l'hanno voluta chiudere ricordo che ancora, per quanto possiamo resistere, sono i responsabili dei controlli ambientali, con tutte le centraline ubicate sul nostro territorio comunale, nella persona della dottoressa Brescianini, che è la responsabile e non vedo. E anche l'Arpal, che sui controlli ambientali dovrebbe dire qualcosa. Anche perché ieri quest'Aula ha votato la sospensione dell'ordinanza all'unanimità, proprio perché quest'Aula vuole vederci meglio e più chiaro in questa vicenda e anche perché, mi sembra di interpretare il pensiero dell'Aula, che è quello di non prendersela con i più deboli, perché il proprietario del motorino scassato non ha certo le possibilità dell'Autorità portuale, della centrale Enel. Avevo chiesto anche gli amministratori dei grandi condomini, dove risulta che 30 mila grosse calderine non sono molto funzionanti.

Quindi sono tutta una serie di soggetti che se non vengono oggi, io propongo all'Aula di poterli audire in un'altra Commissione, perché se no sentiamo di nuovo i responsabili ambientali, sentiamo di nuovo i proprietari delle moto, come l'altra volta, ma non andiamo avanti con il lavoro.

#### **RUSSO - PRESIDENTE**

Consigliere Pastorino, per rispondere subito alla sua domanda, la dottoressa Brescianini è stata invitata e dovrebbe essere in arrivo. Altri soggetti da lei indicati nelle richieste di audizione abbiamo, a nostra volta, chiesto come uffici l'indicazione di qualche riferimento più puntuale. Ovviamente faremo un'altra Commissione audendo i soggetti che lei ci indicherà e ci aiuterà anche a individuare in maniera più precisa.

Stamattina comunque sono presenti soggetti ulteriori rispetto a quelli della prima Commissione. Quindi i lavori non si fermano a quest'oggi, andranno ovviamente avanti. Il lavoro anche di individuazione dei soggetti cercheremo di farlo insieme in maniera più accurata.

Consigliere Villa per mozione d'ordine. Poi, passiamo all'organizzazione dei lavori.

**VILLA - PD**

Anche per me mozione d'ordine sui lavori. Anche io mi aspettavo che ci fossero altri soggetti presenti.

Credo che, come ha già detto il Sindaco ieri nel suo intervento, in risposta all'ordine del giorno che fortunatamente è stato approvato da tutti i gruppi consiliari, dove il Sindaco si è dichiarato disponibile a sospendere l'ordinanza, ci aspettavamo di fare un ragionamento un po' più ampio, un po' più completo, con tutti i soggetti che sono, a quanto si dice, degli esperti e dei tecnici, che oggi ascolteremo molto volentieri, fonte di inquinamento di questa città. Quindi oggi le emissioni chiaramente da veicoli a due ruote e quattro ruote, non sono soltanto l'unica fonte di inquinamento di questa città. Quindi io credo che sarebbe utile sicuramente in una prossima Commissione – e la ringrazio perché mi sembra l'abbia già ribadito – fare un ragionamento un po' più ampio.

È chiaro che oggi anche noi stessi Consiglieri affronteremo ragionamenti di questo tipo. Quindi mercoledì scorso abbiamo ascoltato i rappresentanti delle associazioni quattro ruote e due ruote e li ascolteremo nuovamente oggi; sono state consegnate, a nome anche dell'associazione, alcune lettere indirizzate al Sindaco che stanno per pervenire ed eventualmente ascolteremo anche le associazioni che abbiamo visto subito sull'ordine del giorno, che si occupano di ambiente, quindi lo faremo volentieri anche con loro, cercando di capire quali sono le soluzioni per migliorare la qualità dell'aria di questa città.

È chiaro che, come abbiamo già detto ieri, ci vuole un po' di tempo, un po' di mesi, per ragionare di questa cosa.

**RUSSO - PRESIDENTE**

Ripeto per l'ultima volta sulle audizioni, questa Commissione non ha nessun problema a invitare tutti i soggetti che i Commissari vorranno indicare. A tutti i soggetti che ci sono stati indicati abbiamo provveduto a mandare le convocazioni. Quindi se oggi non abbiamo esaurito i possibili interlocutori, i Commissari faranno pervenire agli uffici le richieste di convocazione e saranno ovviamente esaudite le richieste, nei limiti in cui è possibile, sulla base delle indicazioni che ci vorrete dare.

Consigliere Grillo, sempre per mozione d'ordine.

**GRILLO - PDL**

Volevo chiedere, in riferimento agli enti che ha citato il collega Pastorino, che io condivido, volevo chiedere all'Assessore se nell'istruttoria di questo provvedimento gli enti e le associazioni citate li avevate auditi, prima dell'adozione...

**RUSSO - PRESIDENTE**

Consigliere Grillo, scusatemi però anche per rispetto...

**GRILLO - PDL**

Scusi, non mi interrompa per cortesia...

**RUSSO - PRESIDENTE**

Io non la interrompo se lei però si attiene al regolamento.

**GRILLO - PDL**

Mi sono limitato a chiedere se nella fase istruttoria della nota ordinanza, oggi sospesa, poi ci dirà fino a quando, se preventivamente a quell'ordinanza erano stati auditi gli enti e le associazioni oggi citati. Credo sia legittimo chiederlo.

**RUSSO - PRESIDENTE**

Consigliere Grillo, la domanda è più che legittima. L'Assessore risponderà quando decideremo che tipo di organizzazione dare.

Consigliere Grillo, non è una mozione d'ordine, è una domanda di cui abbiamo preso nota e l'Assessore le risponderà sicuramente come primo punto.

Se siamo tutti d'accordo, direi di dare la parola prima agli auditi, così da finire le audizioni.

Darei la parola ai soggetti che oggi sono qua per essere auditi e poi darei la parola o all'Assessore per rispondere alle domande della seduta precedente, oppure ai Commissari per finire le domande e dare inizio alla discussione, però questo lo vediamo dopo.

Se siete d'accordo darei inizio alle audizioni, dando ovviamente la precedenza a coloro che non sono stati auditi la prima volta, così da finire una carrellata che possa essere utile per la nostra istruttoria. Se non ci sono problemi e non vedo mozioni d'ordine, comincerei dal dottor Valerio. Pregherei tutti di stare assolutamente nei dieci minuti, perché siamo in molti a parlare, altrimenti non c'è poi spazio per il dibattito.

#### ***GENNARO V. – MEDICI PER L'AMBIENTE***

Io ho soltanto dieci punti, quindi uno per minuto ce la dovrei fare. Parlo in piedi per rispetto per quella fonte che ci sta salvando la vita a Genova, cioè il vento. Quindi lo farò un po' per motivi miei, di energia e fisici, ma anche proprio per rispetto verso quello che ci sta salvando, che sostanzialmente è l'elemento che non viene considerato, ma che ci permette di vivere, quindi il vento.

Io sono Valerio Gennaro e sono presidente dell'associazione Medici per l'Ambiente, nonché membro della Commissione Ambiente dell'Ordine dei Medici e sono un epidemiologo dell'Ist attualmente.

In breve direi che i nostri problemi mi sembra che siano due sostanzialmente: da una parte i fondi cosiddetti per fare degli investimenti proporzionati alle richieste, quindi le risorse, dall'altra mi sembra che ci sia un problema anche di idee. I fondi io non posso metterceli, però le idee magari potremmo mettercele, come associazione dei Medici per l'Ambiente, che vi invito tra l'altro ad aiutare e a verificare innanzitutto cosa sta facendo in giro per l'Italia, dal problema dei rifiuti al problema della mobilità, perché ovviamente è un problema di squadra il problema dell'inquinamento, che non va fatto per motivi di legge, non va fatto per non danneggiare l'ambiente, ma non va fatto anche per motivi prettamente egoistici e opportunistici, cioè non produrre morti e malati evitabili.

Noi abbiamo ormai le prove scientifiche che ogni scatto nei livelli di inquinamento produce aumenti nella mortalità della popolazione inquinata, che può essere ovviamente non il ventenne perfettamente in salute, ma tutta la filiera della popolazione che risulta inquinata di fatto diventano a rischio e scattano di livello e hanno quindi problemi di salute, fino addirittura ad avere mortalità e ricoveri anticipati, proprio dovuti all'inquinamento, alle varie fonti di inquinamento.

L'inquinamento non è fatto da una sostanza sola, ma da un cocktail di sostanze varie. I due tempi sono differenti dai quattro tempi, dalla centrale a carbone, dai sistemi di riscaldamento domestico e quant'altro. In realtà, questo cocktail noi sappiamo ormai per certo che produce un effetto sinergico, cioè moltiplicativo, cioè i danni sulla salute si vedono, si possono misurare, proprio perché uno più uno fa spesso undici in termini di inquinamento. La buona notizia è che uno più uno farebbe undici anche in termini di collaborazione tra soggetti di buona volontà.

Quindi come associazione Medici per l'Ambiente elenco semplicemente i punti. Questa cosa delle idee e delle risorse mi sembra che sia la base. Ad esempio, viene continuamente detto che il Comune di Genova non ha risorse e siamo alla canna del gas, a proposito di inquinamenti ambientali. In realtà, mi sembra che non si vogliono, in questi anni, acquisire quelle risorse che ci permetterebbero di essere una città come si deve. In fin dei conti siamo la sesta città più grande d'Italia. Mi riferisco, ad esempio, alla vendita dell'organico, mi riferisco alla vendita dell'energia, all'attivazione del turismo, all'attivazione anche di tutte le tassazioni che ci possono essere, giuste, quando penalizzano la comunità. Tutte queste forme di finanziamenti sono ignorate di fatto. In realtà potrebbero rimpinguare le casse comunali e fare in modo che ci siano le risorse per fare quello che sto dicendo adesso.

Raddoppiare il servizio pubblico non inquinante, ad esempio. Il servizio privato non inquinante ovviamente va favorito, vedi i ciclisti, ad esempio. Questa cosa non esiste. Lo studio dei flussi; mi sembra strano che ancora adesso noi stiamo litigando, sostanzialmente, ma non abbiamo dei dati certi e verificabili sui flussi, sulla composizione dell'inquinamento, sulla tipologia degli spostamenti, che è diversificato nei differenti quartieri di Genova, perché questa è la sostanza. Genova ha una grande media, ma ogni quartiere è molto differenziato e la popolazione che vive lì ha un differente livello sia di inquinamento che di danno alla salute.

Le esigenze della popolazione sono quindi ovviamente centrali. L'obiettivo è fare in modo che la popolazione stia bene. Un'altra proposta che è stata ignorata fino adesso, ma nelle città sviluppate c'è, è quella di sfasare gli orari di lavoro. Perché concentrare e intasare letteralmente certe aree e quindi certe

popolazioni, usando flussi di trasporto privato e non pubblico? Il pubblico dovrebbe non essere inquinante e dobbiamo pretendere che sia non inquinante. Ma sfasare gli orari quindi dei servizi, delle scuole, delle attività varie, attivare il telelavoro, anche lì, proposte da quattro soldi che ho anche sperimentato in Ist, metà settimana si potrebbe fare in modo che chi lavora con il computer, lavori con il computer da casa sua, ad esempio, che spesso funziona meglio di quello che si ha nei vari uffici. Anche lì, il 5/10 per cento, una frazione marginale, ma anche l'1 per cento della popolazione che non va, nello stesso momento, a intasare le strade, fa crollare di fatto l'inquinamento.

Sono tutti i tasselli che insieme creano una macchina e una città vivibile. Bloccare quindi i movimenti inutili, attivare veramente i servizi di rete e il sistema informatico, può essere un modo per far viaggiare il lavoro anziché le persone, visto che, bene o male, dobbiamo tutti spostarsi, ma possiamo anche spostarci molto meno. Quindi diversificare la mobilità.

Sulle moto a due tempi e quattro tempi, io, anche come vecchio, quando ero diciottenne, nel gruppo Vespisti genovesi, sono affezionato e riterrei importante capire che i motociclisti sono anche un compenso perverso, tra virgolette, al fatto che non c'è un servizio pubblico che funziona, perché se io avessi una metropolitana e un servizio che mi porta al lavoro o altro, io lascerei tranquillamente il mio scooter, la mia bicicletta, o quant'altro, e userei il mezzo pubblico.

La piacevolezza della mobilità, essere mobili può essere anche molto piacevole, nel momento stesso in cui se avessi un servizio pubblico funzionante, non questi carri bestiame che sono presenti adesso, sia nella rete ferroviaria che in quella rete di bus che abbiamo a Genova, in realtà uno potrebbe leggersi un libro, sentirsi un po' di musica, parlare con qualcuno, anziché essere spremuto ed essere proprio avvilito anche fisicamente nel viaggio che lo porterà al lavoro e quindi, tra l'altro, arrivi al lavoro stanco.

L'ultimo punto, ovviamente, è la ciclabilità. Una città come questa, che oggettivamente è fuorilegge dal punto di vista dell'impossibilità di far muovere pedoni e ciclisti, vediamo anche la situazione tragica dei marciapiedi, quindi anche una persona che non è disabile di fatto rischia la disabilità, di avere incidenti, proprio perché è impossibile muoversi. Sono tanti tasselli su cui, partendo dal primo punto, che è quello di acquisire sistematicamente risorse economiche, ma soprattutto anche delle idee, direi potremmo risolvere da qui entro un anno, o due anni al massimo, per poter quindi rendere la vita vivibile a tutti, non dividendo in maniera surrettizia la popolazione tra chi compensa in qualche modo, magari con le moto, o addirittura avvilendo o avvelenando i ciclisti o i pedoni, oppure con un servizio pubblico che di fatto diamo per scontato che non funzioni, ma in realtà io penso che possiamo farcela.

Non so se ho sforato, spero di no. Casomai spero eventualmente di poter dare qualche chiarimento, se fosse il caso.

### **MONDATORI - VESPA CLUB GENOVA**

Dal 1998 sono un tecnico del monitoraggio dei controlli del rischio ambientale; un lavoro che solo dieci anni fa molti pensavano non avesse alcuna utilità sociale. Ho lavorato anche per la Provincia di Genova, presso l'Area 8 Ambiente, dal 2004 al 2011, con uno staff provinciale veramente in gamba e con voglia di fare, a partire dai responsabili di area fino all'ultimo tecnico.

Senza proferire dato alcuno, in quanto andrei a ledere il mio segreto professionale, ho installato molti degli analizzatori che tuttora sono operativi presso le varie cabine, da quella dentro la Provincia di Quarto sino alla più remota cabina.

Posseggo tre Vespa, tutte di cilindrata 125. La più nuova è del 1985, Euro0, anzi Euro meno trentasette, mettiamola così.

Ma cosa esce dalla marmitta di una Vespa che possa dare così fastidio a una centralina di monitoraggio? Escono biossido di zolfo, ossido e biossido di azoto, ossido di carbonio, benzene, polveri totali, polveri sottili, a 10 micron, a 2,5 micron, idrocarburi, residui carboniosi, anidride carbonica, e chi più ne ha, più ne metta, però tutto in una proporzione variabile se la Vespa è fredda, calda, se è estate scalda molto, d'inverno stenta ad andare in temperatura.

Che brutta bestia avere un mezzo come il mio, con cinquantuno anni e farmi perdonare ad ogni semaforo perché inquino, fermo in prima fila, pronto a partire.

Facciamo un esempio. Al semaforo appena citato mi guardo un attimo intorno. Sono al semaforo all'inizio di Via San Martino, in salita, con dietro Corso Gastaldi e davanti Corso Europa. In mezzo allo spazio verde tra le due strade vedo una cabina di monitoraggio ambientale, quella denominata dai tabulati come Corso Europa. Riparto con la Vespa, con nemmeno cinque cavalli. In concomitanza, un autobus della

linea 18, che va verso il pronto soccorso. Io faccio un po' di fumo. Questo fumo, se lo analizzo, è inquinante, è vero. Consideriamo però che ho una quantità elevata di polveri sopra il taglio PM10, pertanto sono polveri che si inalano e non si respirano più di tanto, ovvero non entrano negli alveoli polmonari a fondo, non provocano asma o bronchiti, né tantomeno influenzano sui tumori più che il fumo. Io fumo Toscano quindi lo so benissimo.

L'autobus, lì con me, parte anch'esso, dalla fermata a fianco alla cabina di monitoraggio. Un autobus, magari Euro2, Euro3 o Euro4, pertanto inquina di meno. Ne siamo così sicuri? Un autobus del tipo Breda Menarini Bus Viva City più C da otto metri a due porte, che poi alla fine è un autobus anche abbastanza piccolo, ha 4600 centimetri cubici con 200 cavalli. Un Vanul(?) AG 300, diciotto metri urbano, quello della linea 7 o della linea 1 che sia, tanto per fare due esempi, ha 10.520 centimetri cubici con 320 cavalli. Sono, per difetto, 315 cavalli in più della mia Vespa. Quest'autobus in un solo sbuffo emette più di quanto possa emettere io in chilometri ed alla fine ha anche un maggior particolato più sottile che si respira profondamente, un tenore di zolfo maggiore di qualsiasi motore a due tempi di piccolissima cilindrata, un biossido di azoto che fa salire a campana i valori della cabina che ho lì al mio fianco. L'unica che ha sfiorato i limiti a Genova e che si trova fuori dalla zona benzene.

Salgono i valori, mentre io sono già lontano con la mia Vespa. Di chi è la colpa? Ora, mi domando da cittadino: sono attendibili i dati rilevati dalla cabina posizionata dove c'è un semaforo su una strada con molte corsie e una fermata significativa degli autobus in salita, proprio lì a fianco? O ancora, chi ha mai calcolato quanto PM10 emettono le gomme e i freni delle vetture che si fermano al semaforo lì sotto? Qualcuno sì. Secondo uno studio dell'Università di Vienna del 2006, il particolato emesso dalle gomme e dai freni è il 23 per cento sul totale del particolato emesso dalle vetture in genere. Meglio quindi una gomma di un Suv Euro6, o una gomma da otto pollici della mia vespetta che frena grazie a due ganasce da dieci centimetri? Inoltre, nessuno pensa che l'ossido di carbonio che veniva sprigionato prettamente dai motori a due tempi non supera i limiti di allerta da anni?

Occorre, pertanto, vedere i valori di questa rete e di qualsiasi rete di monitoraggio ambientale, con un occhio molto vasto. E non è facile prevedere il futuro dei dati dando la colpa, in questo caso, ai due tempi.

Ribadisco che il loro inquinamento è elevato in proporzione agli scooter moderni, ma non possiamo assolutamente definire i 20 mila a due tempi che entrano, non tutti insieme, in città, la colpa dell'inquinamento che viene definito da voi allarmante, ma che in confronto ad altre le realtà italiane è poco significativo.

Nel mio lavoro ho operato in realtà portuali e retroportuali. Senza citare dati ricordo soltanto che in Via Buozzi a Di Negro, c'è una cabina di monitoraggio installata pochi anni fa. Questa ha di fronte una strada a sette corsie, che con la sopraelevata diventano undici. Molto traffico, sempre, a volte scorrevole, a volte no. I valori però sono bassi. Raramente sopra i 100 microgrammi di NO<sub>2</sub>, biossido di azoto, su un limite di supero di 200 microgrammi/metro cubo. A tal proposito consiglio a tutti di andare a vedere i dati sul sito «banchedati.ambienteliguria.it», ci sono tutti gli storici da anni a questa parte, pertanto sono visibilissimi e anche molto ben fatto, è schematizzato bene.

Tornando alla cabina, talvolta si vede che è un valore di SO<sub>2</sub> è molto sopra alla media delle altre. Perché? Forse perché di fronte c'è il porto passeggeri, che con la mancanza di banchine elettrificate deve far bruciare alle navi traghetti e da crociera tonnellate di gasolio all'anno inutile? Mi rendo conto, signor Sindaco, che è difficile parlare con Autorità portuale, ma occorre fare qualcosa anche per questo.

La cabina del Passo dei Giovi rimane in un magnifico posto. Da una parte si vede Genova, la Valpolcevera, tutta la vallata fino al mare; dall'altra la pianura padana. Ora viene monitorato al suo interno soltanto l'ozono per riferimento. Una volta c'era anche un analizzatore di biossido di azoto. In quella cabina si vedevano dei valori particolari di questo inquinante, non correlati all'ozono. Che succedeva? Praticamente con vento da nord, l'inquinamento della pianura padana, arrivava fino a noi. Che si fa in questi casi? Si può chiudere il traffico delle Vespe a Milano. Ah, no, scusate! È già stato fatto anni fa. Come avete visto, a dicembre i valori di polveri sottili erano incredibilmente alti, senza nessun motore a due tempi in circolazione. Perché? Questo lo dico per Genova: riscaldamento di ditte, di fabbriche, di condomini? Centrali a carbone? Autobus obsoleti?

Signor Sindaco, signori Assessori, signor Porcile e signora Dagnino, i problemi sono altri, ma di più difficile risoluzione. Prima pensate a questi. Vi inviterei a fare quello scritto sul programma elettorale dal signor Sindaco, al punto 5.2.4, quando parlava della Smart City, ha parlato del programma Celsius della generazione di una centrale a Valbisagno. Che fine ha fatto?

Al punto 5.2.3 lei parlava di ridurre la pressione delle auto sul centro città. Così facendo lei l'aumenta. Non buttiamoci sulle cose facili, ma assolutamente non risolutive; buttiamoci sulle cose che magari fanno sudare un po' di più, ma che danno i loro frutti, per salvaguardare realmente l'ambiente, la nostra città, la nostra storia.

A tal proposito, professoressa Dagnino, chiedo scusa se ho parlato di dettagli che non sono prettamente il suo forte, essendo docente di storia dell'arte, non me ne voglia, però sicuramente apprezzerà che la Vespa è un'icona della nostra città, ammirata in tutto il mondo e presente nelle maggiori gallerie d'arte mondiali, che mai dovrà essere cancellata dalle nostre strade.

Concludendo, Sindaco Doria, sono stato invitato a dare un parere tecnico e l'ho dato. Ora concludo con una riflessione da uomo e non da tecnico. In questo momento storico, caratterizzato da paure dettate dall'odio, che alcuni estremisti riversano sulla popolazione di tutto il mondo, non solo italiana, ritengo che aggiungere anche un po' di malessere alla cittadinanza non sia una scelta felice, perché 20 mila vespisti, scuteristi, proprietari di auto vecchie, non lo sono, nella maggior parte dei casi, per scelta. Io ho un'auto nuova e anche uno scooter che può circolare nella zona benzene, sono fortunato. Ma se lei dà un'occhiata in giro vedrà che su Vespe e scooter scassati, o su macchine... ci sono persone che tutte le mattine hanno bisogno di usare quei mezzi per andare in centro a lavare le scale, ragazzi che spendono meno di miscela in un mese, posteggiando liberamente in Piazza Dante, piuttosto che facendosi un abbonamento mensile per viaggiare sui mezzi pieni, obsoleti ed inquinanti.

Allora, non tolga le chiavi di quei mezzi dalle tasche della povera gente, gli operai sono solo la speranza per il futuro, perché li mette in ulteriore crisi. Si metta una mano sulla coscienza e sappia tornare indietro, come solo i grandi uomini sanno fare. Se poi, dopo i giorni di vento che ci sono stati, va a dare un'occhiata lei stesso ai dati di monitoraggio dell'inquinamento, sarà più che soddisfatto di riscontrare che non c'è un problema da risolvere e soprattutto non c'è più motivo di mettere in difficoltà i cittadini, che in lei hanno avuto fiducia a inizio mandato.

La Vespa, dalla Gran Bretagna all'India, per passando per la Croazia, Spagna, Emirati Arabi, Sudafrica e molti altri Stati, probabilmente non ha mai avuto così tanta visibilità mediatica e tutti la condannano. Il consumismo produce inquinamento, non lo riduce.

### **BRESCIANINI - CITTÀ METROPOLITANA**

Il mio intervento è più tecnico, nel senso che la funzione della Città metropolitana, a suo tempo Provincia, tra le proprie attività fondamentali, ha il monitoraggio, la verifica e il controllo della qualità dell'aria all'interno del proprio territorio, su presupposti tecnici ben definiti. Vorrei ricordare che le postazioni di monitoraggio sono significative per lo scopo a cui le stesse sono destinate, in termini di microscala e di macroscala. Quindi le stesse danno risposte non soltanto alla città, alla cittadinanza, al Comune, ma alla Regione, allo Stato e soprattutto all'Europa, di quelle che sono le condizioni ambientali del nostro territorio.

Tanto premesso, vorrei quindi specificare come l'intervento della Città metropolitana non è solo quello di mantenere informati i Comuni e, nel caso di specie, l'agglomerato di Genova, sulla situazione ambientale, ma anche individuare, di concerto con il Comune stesso, eventuali misure stabilite e definite per contenere e migliorare lo stato ambientale.

Vorrei ricordare che l'aria è un bene pubblico e come tale è stato stabilito con il dpcm 28 marzo 83, quindi parliamo di tanti anni fa e con lo stesso dpcm si è stabilito come fosse necessaria la salvaguardia del bene pubblico dell'aria.

Nell'ambito del territorio del comune di Genova noi abbiamo superato non solo quest'anno, ma anche l'anno precedente, un parametro che è il biossido di azoto. Ci tengo a sottolineare questo aspetto, perché sull'onda di quello che è capitato a livello nazionale nel mese di dicembre, tutti abbiamo focalizzato, in termini di percezione, il rischio associato al parametro PM10 e conseguentemente alla situazione connessa a eventuali superamenti di tale parametro.

È vero che quest'anno noi per la prima volta abbiamo superato anche il parametro PM10 in Corso Europa, ma è pur vero che l'esame che è stato fatto congiuntamente al Comune di Genova di adottare delle misure di contenimento del traffico, non sono dipesi dal superamento del PM10, in quanto il superamento del PM10 è stato verificato nei primi giorni di gennaio con trentasette superamenti nella postazione di Corso Europa, unica stazione in cui si è verificato tale superamento.

Il problema più grave, invece, che grava sul nostro territorio e non soltanto sull'agglomerato genovese è il biossido d'azoto. Dobbiamo ricordarci che il biossido d'azoto è un parametro sia primario che secondario, quindi si origina sia dalle emissioni di tipo primario, ma anche secondario. È un parametro quindi molto più complesso da ridurre, molto più complesso da riportare a valori compatibili con quelli stabiliti dalle direttive europee. Lo dico perché noi per il biossido di azoto siamo in procedura di infrazione. Ci tengo a significare questo, perché chiaramente subentra la responsabilità a livello nazionale, a livello regionale e a livello del Comune di Genova, perché è il secondo anno che il biossido d'azoto supera il livello stabilito dall'Unione Europea e quindi per tale parametro siamo in procedura di infrazione. Lo preciso perché è vero che c'è stato il superamento del parametro PM10 e con la situazione che si è venuta a verificare a livello nazionale, probabilmente si è associata un'adozione di ordinanza con tale parametro, ma i presupposti non erano quelli. I presupposti erano il superamento del biossido di azoto.

Ci tengo a dire che è vero anche, e condivido, che un'ordinanza contingibile e urgente sia un piccolo tassello, peraltro espressamente previsto dal piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria. Quindi una delle prime misure per garantire la salute pubblica.

Altri Comuni del territorio, per il superamento di altri parametri, hanno adottato ordinanze contingibili ed urgenti. Ad esempio, forse l'avrete visto, l'avrete notato, l'avrete rilevato anche dalla stampa locale, di concerto con noi, collaborando, verificando, monitorando l'efficacia del provvedimento, perché ricordo che poi i provvedimenti devono essere verificati in termini di efficacia e questo compete alla Città metropolitana, per esempio nel Comune di Rapallo è stata adottata una ordinanza contingibile e urgente che ha limitato anche agli scooter a due tempi la circolazione.

In quel caso il parametro era diverso, era più facile da contenere, perché parlavamo di un parametro di origine primaria, parlavamo del benzene. Abbiamo avuto l'ottimo risultato di essere riusciti a rientrare, nel caso di specie, al di sotto dei limiti stabiliti dall'Unione Europea.

Vorrei concludere facendo presente che l'inquinamento di tipo secondario non ce l'abbiamo soltanto con il biossido di azoto, con il PM10, che ricordiamo è sia primario che secondario anch'esso, ma durante l'estate ricordo che spesso superiamo il parametro ozono e il dottor Valerio Gennaro potrà confermare che l'ozono, anch'esso, è un parametro estremamente critico per quello che riguarda la salute, dove bisogna evitare l'esposizione, dove quest'estate abbiamo, per la prima volta, raggiunto il valore di allarme per il parametro ozono.

Quindi il nostro agglomerato necessita di misure sicuramente strutturali, piani di mobilità sostenibili come quelli citati in questa sede sono sicuramente auspicabili, li abbiamo sponsorizzati per anni, però bisogna anche pensare all'immediato, bisogna individuare percorsi che consentano e garantiscano il rientro dei parametri per cui esiste lo sfioramento a livello locale e conseguentemente misure adeguate per poter garantire il rispetto di quel bene che è la qualità dell'aria.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Pregherei i Commissari di non interloquire in questo modo con gli auditi, altrimenti sospendo la Commissione.

Consigliere Villa, avrà tutto il modo di parlare nel suo intervento.

Consigliere Villa, o sospendo la Commissione o lei attende il suo turno.

## **BIGNONE – PRESIDENTE ITALIA NOSTRA**

L'argomento è talmente ampio che potremmo parlarne per qualche ora. Dato che non abbiamo le ore, comunque la mia associazione è disponibile per qualunque chiarimento e per qualunque approfondimento possibile e immaginabile, visto che anche alcune associazioni hanno avuto la doppia possibilità di parlare, chiediamo anche quello eventualmente.

Il titolo dell'ordinanza del Sindaco, poi sospesa, chiarisce abbastanza bene che tale provvedimento cerca, in qualche modo, di limitare gli effetti dell'inquinamento, individuando in alcune tipologie di autoveicoli e motoveicoli le cause, oserei quasi dire i capri espiatori del mal aria. Nella realtà dei fatti si continua ad inseguire, di volta in volta, gli effetti che ogni anno puntualmente si ripresentano, senza che nessun provvedimento vero porti l'attenzione sulle cause vere dell'inquinamento, confidando sempre in una bella perturbazione o un po' di vento che sposti gli inquinanti altrove.

Appare comunque evidente che ancora per una cinquantina di anni, forse anche più, dovremo convivere con il petrolio. È logico che le politiche energetiche e le fonti inquinanti sono tante e come

associazione è da parecchio che chiediamo l'elettrificazione delle banchine. Ma io vorrei portare l'attenzione su un solo argomento, che è quello della mobilità. Do dei dati. Si parlava prima di dati, ma sono vecchi, vecchissimi, perché sono del 2008, ma comunque danno l'idea di quello che è il discorso sulle autovetture.

Nell'area metropolitana genovese sono circa 500 mila veicoli circolanti e sono circa 700 mila nella Provincia. Se noi facciamo un paragone con Milano, abbiamo che nell'area metropolitana milanese sono circa 960 mila e ammontano a quasi 3 milioni nella provincia. Qui potremmo parlare e approfondire questo argomento in tanti modi. Però, i dati dicono una cosa molto precisa, che il mezzo più usato sono le nostre gambe. Quindi questo vorrebbe già anche dire che finora tutte le politiche che noi abbiamo fatto non hanno mai approfondito questo tipo di argomento. Quindi rovesciare questo tipo di discorso e mettere al centro dell'attenzione noi, non solo per quello che respiriamo, ma per come ci muoviamo.

Andrò avanti per punti, dicendo come premessa di spostare l'attenzione sulla progettazione della mobilità piuttosto che concentrare su decisioni politiche, spesso estemporanee. Per questo il nodo strategico e cruciale della questione bisogna riprogettare la mobilità in modo strutturale, rendendo gli strumenti a disposizione, il Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile) e i Put (Piano urbano del traffico) pienamente integrati nella progettazione urbanistica delle città e non subordinati ad essa. Mi viene da dire, per esempio, in questo ruolo di questi strumenti il mobility manager che funzione ha, se ha ancora un senso usarlo e gestirlo.

Genova è una città policentrica. L'area individuata come area benzene include sostanzialmente, con alcuni sconfinamenti, le Circoscrizioni centro est e centro ovest. Questa limitazione ricorda molto un esperimento della Amt fatto negli anni Novanta che si chiamava «l'Altrobus», era una rumorosissimo autobus elettrico, fallito miseramente, che elettricamente funzionava nel centro città, appena usciva in periferia, sgasava tranquillamente.

Genova è una città policentrica, che va da Voltri a Nervi e quindi i parametri di inquinamento devono tenere nello stesso modo in considerazione i vari centri urbani individuati dagli antichi Municipi, pur risultando il centro cittadino comunque un attrattore di traffico. Quindi vuol dire studiare la mobilità. Se noi analizziamo la mobilità, ci rendiamo conto che in realtà non tutti arrivano al centro, ma anzi le varie Circoscrizioni in movimento, una Circoscrizione a destra e una a sinistra. Semplifico logicamente.

Parlare di mobilità e non di traffico. Anche nei documenti ufficiali, Comune, Provincia e Regione spesso confondono il traffico, che è un effetto; il traffico è soltanto il risultato evidente di una completa assenza di politiche mirate a far muovere meglio le persone e le cose. Dobbiamo imparare a lavorare e a parlare di mobilità.

Trenta all'ora per viaggiare meglio. Introdurre in tutti centri storici presenti in ognuna delle vecchie Circoscrizioni la velocità a trenta chilometri/ora. La velocità media in Italia è sotto i venticinque chilometri orari, quindi addirittura avremo un gap in più di cinque chilometri orari, adattando strategie anche urbanistiche di moderazione del traffico. Tale soluzione garantirebbe un innalzamento della qualità della vita in tutti i quartieri, con una riduzione della mobilità pernicioso e di conseguenza degli inquinanti fino al 30 per cento, di una maggiore sicurezza e soprattutto intervenendo su quelle sezioni stradali, rendendo il transito più compatibile. Quello che serve non è arrivare velocemente, ma avere la certezza di arrivo.

Il servizio pubblico come priorità, l'asse portante di tutto il sistema mobilità non può che essere e restare sempre il servizio pubblico, anche in sovrapposizione con la metropolitana, che però non deve essere soppressa. A questo scopo si deve, cominciando dalla linea di forza, arrivare a creare i percorsi dapprima riservati, poi protetti per il servizio pubblico e avere il coraggio finalmente di scegliere, per la Valbisagno il tram come soluzione strategica vincente.

Una nuova politica tariffaria. Treno, autobus, funicolare, metropolitana, car-sharing, mongolfiere, tutto quello che volete, ma tutto deve essere indicato e messo sotto una stessa unione tariffaria. Tutto deve essere nello stesso sistema, quindi io devo muovermi con la massima facilità sia in un ambito regionale, che interregionale, che nella Città metropolitana.

Genova è una città in discesa. Su tutto il territorio cittadino possono essere tranquillamente individuati luoghi per impiantare degli impianti di risalita.

Come ultima cosa, ritornare a piantare alberi. Sembra una banalità, ma le ultime strade che sono state costruite non hanno un albero. L'albero è un elemento fondamentale come filtro, ma anche per la respirazione e come barriera, non solo per gli inquinanti di tipo atmosferico, ma anche acustico.

Quindi quello che noi diciamo è che cercare di risolvere problemi della mobilità aggiungendo nuove strade è un po' come cercare di risolvere i problemi dell'obesità aggiungendo un buco alla cintura.

## **GRAMMATICO – PRESIDENTE LEGAMBIENTE LIGURIA**

Vi ringrazio per la convocazione per questa audizione. Crediamo utile, a fronte del dibattito che è avvenuto fino ad oggi in quest'aula, sui mass media, sui social network, che venga posta una base comune e ci auguriamo anche condivisa per affrontare il tema dell'inquinamento atmosferico della nostra città e che parte dalla necessità di far percepire le scelte che verranno effettuate per le competenze che sono di fatto riconosciute al Comune, non tanto contro qualche categoria specifica, ma a favore della tutela della salute dei cittadini, considerato che gli impatti dell'inquinamento atmosferico si trasformano in morti premature e costi sanitari.

Voglio forse enfatizzare l'intervento che ha fatto l'amico Valerio Gennaro, ma secondo le ultime stime dell'Organizzazione mondiale della sanità e della Commissione europea, l'inquinamento atmosferico ha causato oltre 400 mila morti premature, con costi ingentissimi per i vari sistemi umanitari sanitari, che oscillano fra i 330 e 940 miliardi di euro all'anno nella sola Europa.

Ad ulteriore conferma dell'impatto sanitario dell'inquinamento atmosferico arriva anche la decisione dell'Agenzia internazionale di ricerca sul cancro, di inserire l'esposizione all'inquinamento dell'aria e in particolare ad elevati livelli di particolato atmosferico, come cancerogeno di gruppo 1, quindi sicuramente cancerogeno.

Ricordiamo poi che il traffico è responsabile anche dell'inquinamento acustico cittadino. Anche su questo tema l'esigenza di misure più stringenti scaturiscono dalle evidenze che sono riportate nei documenti della Commissione europea che, soprattutto in questi ultimi anni, forti di monitoraggi sempre più accurati, forniscono sostanzialmente il quadro di una delle emergenze forse meno affrontate in Europa, ma che rappresenta oramai un problema per la salute dei cittadini e per l'ambiente.

Genova è risultata, nei monitoraggi dell'anno 2014, la terza città più rumorosa d'Italia, dopo Roma, Milano e prima di Napoli.

Noi abbiamo valutato che le centraline tanto discusse, da cui emergono i dati per la nostra città, hanno una posizione coerente con il rilevare l'inquinamento da traffico veicolare e noi riteniamo necessario intervenire su questo aspetto. È importante sottolinearlo, perché le altre fonti che contribuiscono all'inquinamento cittadino – in particolare quelle provenienti dalle attività portuali, le industrie, il riscaldamento domestico – devono certamente essere affrontate, perché anch'esse contribuiscono a rendere l'aria insalubre, ma oggi in questo dibattito l'oggetto delle scelte che noi crediamo che il Comune dovrebbe intraprendere, riteniamo debba essere in via prioritaria l'inquinamento prodotto dal traffico veicolare e le conseguenti azioni per contenerlo.

Il Sindaco siede, insieme al Presidente della Regione, all'interno del Comitato portuale ed è giusto chiedere un impegno forte e deciso per evitare ricadute ambientali e sanitarie sull'intera città. Tra l'altro, proprio adesso che è in revisione il piano regolatore portuale. Ma il fatto evidente è che a Genova, in assenza di condizioni meteo climatiche favorevoli per la dispersione degli agenti atmosferici, la nostra città può essere assimilata ad una città della pianura padana in termini di inquinamento.

Noi crediamo, numeri alla mano, numeri che venivano anche citati dal Presidente genovese di Italia Nostra, che si debbano ringraziare gli utenti del trasporto pubblico locale genovese e i pendolari che raggiungono Genova, oltre 300 mila persone, che quotidianamente utilizzano i mezzi pubblici, se le condizioni della nostra città, in termini di congestione e inquinamento, non sono ancora peggiori. Ma questo non ci può esimere da una riflessione complessiva sullo stato del trasporto pubblico, che rappresenta l'elemento portante per il miglioramento della qualità della vita dei cittadini e delle condizioni atmosferiche della qualità dell'aria. Infatti, riteniamo intimamente correlate la carenza di politiche, tese a valorizzare il trasporto pubblico locale e la produzione di inquinamento atmosferico ed acustico. E se oggi vi è una disaffezione e una diminuzione dei passeggeri trasportati, è perché questo non è stato reso competitivo. Si è rinunciato ad ampliare i corridoi di qualità, che avrebbero permesso di aumentare la velocità commerciale degli autobus; si sono ridotte le corse, quindi il servizio offerto; è stata smantellata l'integrazione tariffaria con il trasporto su ferro; sono diminuite le manutenzioni ai mezzi, tanto per citare alcuni motivi che hanno indotto i cittadini a scendere dagli autobus, preferendo il mezzo privato.

Sul traffico urbano però è opportuno aggiungere alcune riflessioni. Da una parte il miglioramento dei motori e le direttive europee che si sono succedute, hanno consentito di ridurre i fattori di emissione riguardo alcuni inquinanti come il PM10, che è passato nei veicoli a benzina da 27 milligrammi/chilometro dei veicoli

Euro3, a un milligrammo/chilometro dei vicoli Euro4, o in quelli diesel che emettevano 213 milligrammi/chilometro prima delle direttive europee e sono arrivati con gli Euro4 a 37 milligrammi/chilometro. Ma il miglioramento delle performance dei motori più in generale non sempre ha portato ai risultati attesi in termini di miglioramento della qualità dell'aria. Infatti, questi valori riguardano il funzionamento del motore a certi standard di temperatura e di regime che difficilmente si raggiungono muovendosi nel traffico cittadino e quindi spesso non rispondono alle emissioni reali dei veicoli che possono essere superiori.

Parlando di emissioni da traffico, non si può infine trascurare il fattore di emissione derivante dalla circolazione dei veicoli, uso di pneumatici, freni, asfalto, che rappresentano almeno un terzo delle emissioni dei trasporti su strada, in questo caso la fonte è il Ministero dell'ambiente. Quindi per la nostra città è bastata l'assenza di vento per vedere aumentare i parametri dell'inquinamento.

Nel 2013 le centraline per il rilevamento della qualità dell'aria hanno registrato venti giorni di superamento del PM10. Nel 2014 si è passati a ventinove e quest'anno si è raggiunta la soglia dei trentacinque prima della fine dell'anno. Ma guardando anche i dati sul benzene, veniva citato prima il sito dove l'Amministrazione della Città metropolitana e la Regione mettono, praticamente di ora in ora, in evidenza i dati che riguardano gli inquinanti, su alcuni di questi, in particolare sul benzene, per le tre centrali cittadine, quella di Corso Europa, Corso Buenos Aires e Via Buozzi, si nota che non vi è stato un solo giorno dal 1 gennaio fino al 18 gennaio dove in centro città non si sia superata per almeno un'ora la soglia del limite medio annuale pari a cinque microgrammi/metro cubo. Stiamo parlando di una media annuale, quindi per il benzene, a differenza dell'ossido d'azoto, non esiste un limite di legge orario, ma questo, dati alla mano, dal nostro punto di vista, è un dato veramente preoccupante.

È necessaria quindi un'ordinanza comunale che restringa il parco veicolare vietando l'accesso in città dei veicoli più inquinanti. Ma questa deve essere accompagnata, per arrestare i problemi di inquinamento atmosferico ed acustico, da misure strutturali e non episodiche, come le azioni di rilancio del trasporto pubblico locale, sia su ferro che su gomma, che non necessariamente hanno la necessità – e questo è stato utilizzato spesso come alibi – di milioni di euro per essere realizzate e sono azioni che potrebbero essere messe in campo da domani.

È necessario ampliare le zone pedonali, l'ampliamento delle zone a trenta chilometri all'ora per la moderazione del traffico e la convivenza tra le diverse categorie di mezzi; il supporto al trasporto privato collettivo e alla mobilità ciclabile, secondo un banale concetto per cui chi inquina, paga, per cui cominciando anche a valutare incentivi per chi si reca al lavoro in bicicletta, come già avviene in altri Paesi.

Anche per noi sarebbe curioso capire il ruolo dei mobility manager e quello che hanno realizzato, sia per gli Enti locali che per le aziende per cui è prevista tale figura, che hanno il ruolo di razionalizzare gli spostamenti dei lavoratori e delle lavoratrici.

Vi sono infine misure che il Sindaco, insieme agli altri interessati dalle infrazioni europee sul tema, deve rivendicare anche a livello nazionale per garantire una migliore qualità dell'aria e della vita nelle città. Pensiamo, ad esempio, che l'auto privata e i motoveicoli debbano diventare l'ultima opzione per muoversi in città ed è quindi necessario chiedere un piano nazionale antismog in cui il Governo assuma un ruolo guida importante, dotato di risorse economiche, obiettivi misurabili e declinabili. La priorità deve essere la realizzazione di nuove linee di tram – pensando a Genova, noi crediamo che la linea debba essere quella della Valbisagno e non quella che conduce a San Martino – a cui devono essere poi vincolate da subito almeno il cinquanta per cento delle risorse per le infrastrutture da destinare alle città.

Il piano deve prevedere target di mobilità a livello urbano per arrivare entro due anni ad una quota di spostamenti individuali motorizzati al di sotto del 50 per cento. È necessario aprire – e in questo momento è in discussione il contratto di servizio con Trenitalia – la questione dei pendolari che si muovono grazie ai treni, perché continuiamo a registrare disservizi, affollamento dei convogli, forti disagi per chi viaggia.

Sulla ciclabilità urbana è necessario continuare a co-finanziare la realizzazione delle nuove corsie ciclabili lungo le principali direttrici di mobilità. Chi inquina noi pensiamo debba pagare. È un concetto già espresso, ma noi vogliamo che si prenda, ad esempio, il modello dell'aria C milanese per essere applicato a tutte le grandi città e che i ricavi siano interamente vincolati all'efficientamento del trasporto pubblico locale.

Ci sarà da affrontare tutta la questione legata ai veicoli diesel, per quantificarli nella nostra città ed eventualmente rafforzare l'ordinanza che è stata sospesa. Auspichiamo pertanto che il rinvio dell'applicazione dell'ordinanza prevista dalla legge, che noi continuiamo a ritenere urgente, dimostri la seria

intenzione del Comune di affrontare questo tema in modo non episodico, a garanzia della salute dei cittadini e per il miglioramento della vivibilità della nostra città.

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Avremmo finito le audizioni. I soggetti che sono seduti sono già stati sentiti. Quindi direi che facciamo un primo giro. Vedo i Consiglieri che hanno già prenotato il loro intervento. Se siete d'accordo, come mi sembra che sia la procedura normale, darei prima la parola agli Assessori e poi darei modo ai Commissari di intervenire.

Quindi darei la parola prima all'assessore Dagnino e poi all'assessore Porcile.

### **DAGNINO – ASSESSORE MOBILITÀ**

Ci siamo divisi un po' gli argomenti. Naturalmente io intervengo sui temi che mi competono più direttamente. Sono tematiche che sono state toccate anche dagli ultimi interventi, ma allo stesso modo rispondo ad alcuni interventi di alcuni Consiglieri della seduta precedente, il consigliere Bruno, la consigliera Nicoletta, il consigliere Muscarà e forse mi dimentico qualcun altro.

Temi di mobilità generale. È vero, io ho fatto la mia piccola battaglia, non dico quotidiana, ma settimanale, di rivendicare la definizione di Assessorato alla mobilità e non di Assessorato al traffico. Non è stato facile, perché anche da questo punto di vista io sono partita praticamente da zero e perciò anche la terminologia è simbolo di un'impostazione.

L'Assessorato di una grande città si deve occupare di mobilità e non si deve occupare di traffico. Il concetto di mobilità è un concetto ovviamente molto più vasto ed è a tutela della mobilità di tutti i soggetti, a governo della mobilità di tutti i soggetti. Anche per questo davvero ho dovuto fare una battaglia, ma non sono ancora riuscita a farla passare, perché partivo da zero.

Gli atti programmatori, il PUM, il PUT, il PUMS, che è elemento fondamentale che stiamo costruendo, perché non esisteva nel Comune di Genova, cioè il piano urbano della mobilità sostenibile, esiste il piano urbano della mobilità, tra l'altro deliberato nel 2012, perciò relativamente recente, che non era il caso di riprenderlo perché è relativamente recente, ma bisogna aggiornarlo rispetto al PUMS, cioè ai criteri del PUMS, cioè il piano urbano della mobilità sostenibile.

Su tutte queste politiche che avete citato e che sono alla nostra attenzione, davvero siamo partiti dal grado zero. Partendo dal grado zero, io rivendico davvero una serie di azioni. Naturalmente, città policentrica, naturalmente interventi distribuiti in tutti i centri, un aumento delle situazioni di trenta chilometri all'ora e si continua ad aumentare; una politica di cura della messa in sicurezza di determinati punti particolarmente critici, come per esempio le zone davanti alle scuole; incentivazione della mobilità ciclabile, che è stata molto dibattuta, è stata molto discussa in città; una cura particolare di incentivazione per la mobilità elettrica, per il trasporto collettivo, in multitaxi, il taxibus, cioè formule anche un po' diverse, tutte cose per le quali le risorse non sono state molte in questi anni, abbiamo costruito molto. Tra l'altro, chiedo anche ai Consiglieri che se hanno interesse, hanno un'illustrazione più dettagliata di quello che si è fatto da questo punto di vista in questi anni di nostro mandato, sono ben contenta di portarlo e che ancora recentemente abbiamo chiesto, come dite voi, a livello nazionale, maggiori incentivi, sia per la mobilità elettrica che per la mobilità ciclabile.

Perciò, abbiamo fatto tanto o abbiamo fatto poco? È evidente che un giudizio del genere è relativo. Chi parte da zero e fatica a fare le cose, ha l'idea di aver fatto tanto, o perlomeno ha fatto qualcosa.

Si poteva fare di più. Certamente si poteva fare di più, però questi temi sono all'attenzione assoluta dell'Amministrazione. Come, per esempio, i ragionamenti su organizzazione innovativa, questa volta del traffico, in zone periferiche, cioè nei centri della città policentrica, che hanno sistemato alcune situazioni di particolari ingorghi storici.

Questo in linea generale e non vado più nei dettagli, perché non è il caso. Se i Commissari vogliono approfondire, arriviamo con tutti i dati.

Il trasporto pubblico, l'altro grande tema. Si devono fare delle politiche di potenziamento del trasporto pubblico. Verissimo. Io rivendico di aver difeso strenuamente il trasporto pubblico in una situazione di collasso nazionale del sistema, perché dobbiamo poi partire da questa realtà, collasso nazionale del sistema e progressivo disimpegno da parte della Regione Liguria che è titolare, come tutte le Regioni italiane, della funzione, della responsabilità del trasporto, cioè non sono i Comuni, del servizio, da competenze peraltro da

titolo V della Costituzione, un progressivo disimpegno che ha portato, a partire dal 2010, a una diminuzione dei finanziamenti sul trasporto di 10 milioni al Comune di Genova.

È vero che le politiche del trasporto non si fanno soltanto coi danari, ma quando viene a mancare il finanziamento base per il trasporto, è chiaro che entra in crisi il sistema e non parliamo poi degli investimenti, delle scelte della tramvia, di queste cose, che sono un'altra partita.

In questa situazione il Comune di Genova ha difeso e tenuto, con un sostegno economico che non ha paragoni in Italia, il sistema del trasporto pubblico. Anche questo, in questi giorni di discussione, gli Assessori dei grandi Comuni, gli Assessori all'ambiente, interloquendo con il Ministro dell'ambiente, tutti hanno posto questo problema del trasporto pubblico, soprattutto rispetto agli investimenti sul rinnovo del parco mezzi su gomma e anche su investimenti diversi che potrebbero essere certamente il sistema tramviario, ma potrebbero essere per la nostra città anche dei sistemi filoviari. Comunque, è evidente che da tempo i Governi hanno abdicato, non sono intervenuti abbastanza su una politica di investimenti in questo senso.

Noi abbiamo difeso l'esistente. Il nostro servizio di trasporti è comunque un servizio che, a paragone di altre città, tiene ancora come offerta di servizio, perché se faccio il confronto con Torino, per esempio, il servizio notturno a Torino non esiste più nelle periferie, già da tempo. Noi copriamo il 95 per cento dei chilometri di strade esistenti nel nostro comune, cioè il nostro servizio di trasporto è un servizio capillare. Alcuni capolinea sono in aperta campagna, sono collocati in una situazione dove non si vedono più case e noi lo sosteniamo e lo difendiamo questo, perché il valore è assoluto da questo punto di vista. Come abbiamo difeso e fino ad oggi abbiamo mantenuto, l'integrazione tariffaria con il biglietto del treno. Anche lì, l'integrazione tariffaria esiste perché il Comune di Genova si fa carico di un forte impegno economico per sostenerla, perché ovviamente l'integrazione tariffaria ha bisogno di un sostegno economico. Anche il parco mezzi di Amt, al di là del fatto che l'inquinamento di un autobus deve essere comunque diviso per le persone che sono sopra l'autobus, comunque il parco mezzi di Amt, al di là del fatto che deve essere rinnovato rispetto all'età, che è superiore alla media, dal punto di vista delle emissioni, non c'è, per esempio, nessun autobus ad Euro0, perché quelli che esistevano ad Euro0...

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Se non riusciamo ad andare avanti con la Commissione, la sospendiamo.

Avviso il pubblico che se non riusciamo ad andare avanti con la discussione, la sospendiamo.

Non so come spiegarvelo un'altra volta, o riusciamo ad andare avanti con la Commissione, tenendo tutti un comportamento rispettoso, oppure io devo sospendere la Commissione.

L'Assessore relaziona, intervengono i Commissari e ci sono gli auditi. Non intendo andare avanti in questo modo.

#### **DAGNINO – ASSESSORE MOBILITÀ**

Perché i quarantatré autobus ad Euro0 che sono nel parco mezzi di Amt sono stati, nel 2008, dotati di un filtro, credo anche nei quadri degli incentivi proprio del Ministero dell'ambiente, nelle politiche di incentivi...

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Lo ripeto un'altra volta, gli Assessori relazionano, i Commissari intervengono e ci sono gli auditi. Non possiamo fare una discussione con il pubblico.

#### **DAGNINO – ASSESSORE MOBILITÀ**

Questo intervento del 2008 ha portato il livello di emissioni ad Euro3 come è attestato dal libretto di circolazione di questi autobus.

Naturalmente, siamo in attesa di un forte acquisto di duecento autobus che la Regione Liguria, competente per questo tipo di investimento, con un po' di ritardo, certamente, comincerà credo a fornire in questo 2016. Ovviamente, i nuovi autobus avranno tutte le caratteristiche più evolute di Euro6 e rinnoveranno fortemente, in modo importante, il parco mezzi di Amt.

Anche il ragionamento sui corridoi di qualità, noi abbiamo approfondito molto il tema, perché naturalmente la nostra città, non essendo una città a struttura ortogonale, presenta delle difficoltà da questo punto di vista, nel senso che i corridoi di qualità hanno, come sapete tutti, valore ed efficacia quando hanno

una dimensione lineare di una certa consistenza, non possono essere interrotti continuamente, perché peggiorano la situazione, abbiamo approfondito molto il tema, ma i dati della velocità commerciale degli autobus oggi, per esempio, la velocità commerciale del bus in Valbisagno, si avvicina molto a quella dell'autobus della corsia protetta di Corso Europa.

Perciò, anche da questo punto di vista, al di là del fatto che se si potessero fare i corridoi di qualità con una certa dimensione, con le caratteristiche tecniche giuste, sarebbero da fare ovviamente...

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Assessore, gentilmente si può avviare alla conclusione?

#### **DAGNINO – ASSESSORE MOBILITÀ**

Scusate, avete chiesto molte cose nella Commissione scorsa. Noi non abbiamo risposto. Approfittavo di un unico intervento. Cercavo di giustificare la lunghezza dell'intervento. Comunque, sto cercando di dare qualche risposta. Poi, evidentemente non me le ricordo tutte e adesso le vado a rivedere.

La velocità commerciale anche della zona più problematica, che è la Valbisagno, è molto aumentata. Perciò, dobbiamo ragionare sui dati. Questi sono i due temi laterali al tema principale dell'ordinanza, che naturalmente è un tema più specifico.

#### **PORCILE – ASSESSORE AMBIENTE**

Intanto devo dire che è un po' spiacevole, visto che io e la collega Dagnino siamo stati quattro ore la settimana scorsa ad ascoltare gli interventi di tutti, senza avere poi lo spazio per replicare, né in questa sede, né in altre e ricevendo poi un ordine del giorno ieri in Consiglio comunale, che faceva riferimento a un presunto dibattito in Commissione, al quale di fatto noi non avevamo potuto partecipare. E oggi ci troviamo nella condizione in cui appena interveniamo, da parte non solo del pubblico, che magari è esasperato e posso comprendere, ma anche da parte di alcuni Consiglieri, non si riesce neppure a parlare e si viene interrotti. Quindi gradirei la stessa correttezza e disponibilità all'ascolto che noi abbiamo dimostrato per ore la settimana scorsa. Se vuole, consigliere Villa, in questo caso la cito, visto che gradisce essere citato.

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Prima che l'Assessore inizi la relazione, vorrei un po' di rispetto reciproco.

I Consiglieri e il pubblico facciano parlare l'Assessore. Se non la smettiamo, anche tra i Commissari, io sospendo la Commissione.

#### **PORCILE – ASSESSORE AMBIENTE**

Ho solo detto che mi sembra giusto onorare, rispondendo puntualmente a tutti i Consiglieri che la settimana scorsa hanno posto delle tematiche alla nostra attenzione, richiamando gli interventi dei singoli, nome e cognome.

Sono state dette una serie di cose inesatte nella settimana che ci ha preceduto e nei dibattiti che l'hanno accompagnata.

Intanto, sono contento e soddisfatto del fatto che rispetto ai primi giorni, successivi all'emanazione dell'ordinanza, mi pare superato il tema per cui blocchiamo la città alle due ruote. Finalmente il dibattito si è focalizzato su quello che è il tema, ossia, secondo me sicuro, ma per alcuni di voi presunto, valore super inquinante di quello che esce fuori dai famosi motori a due tempi, di una ristretta, per quanto preziosa e importante culturalmente e storicamente, eccetera, categoria di motocicli che appartiene alla storia e alla ricchezza della città e lo so quanto voi, che sono le Vespe col motore a due tempi. Quindi superiamo il tema della settimana scorsa che molti Consiglieri, secondo me, in modo un po' strumentale, hanno posto, per cui Genova fa la guerra alle due ruote. Genova non fa assolutamente la guerra alle due ruote, le ritiene un mezzo sicuramente meno prioritario nell'attenzione delle politiche a favore, come alcuni hanno ricordato, dei pedoni, dei ciclisti e del trasporto pubblico, ma comunque importante se parliamo di motocicli con motori diversi da quelli a due tempi.

Detto questo, siamo obbligati, sì o no, a intervenire? Mi pare che alcuni interventi, soprattutto quelli istituzionali di oggi, lo abbiano chiarito. Lo avevamo già detto e lo ripetiamo. E qui mi riferisco sia agli interventi del consigliere Anzalone che del consigliere Villa.

In particolare, per quello che riguarda i biossidi di azoto, al di là di quello che è stato giustamente detto che poi quello che ci guida sono profili molto più importanti legati all'ambiente e alla salute dei cittadini, se la domanda è se siamo obbligati, io rispondo di sì, perché comunque siamo in infrazione da cinque anni, rischiamo pesanti sanzioni da parte dell'Unione Europea.

L'Ente che oggi non è intervenuto, cioè la Regione Liguria, ci chiede di intervenire e ci chiede di intervenire anche sul traffico.

Visto che sempre consigliere Villa mi ha chiesto di sapere perché non interveniamo invece sul tema del riscaldamento, vorrei evidenziare che in questi anni l'Amministratore comunale ha fatto molto sulle altre aree. Premesso che tutte le attività inquinano, non voglio fare adesso la lezione, anche la mattinata che stiamo trascorrendo, tutto inquina; l'incidenza percentuale di alcune aree – lo abbiamo detto l'altra volta – è nota. Effettivamente è importante e significativa anche quella degli impianti di riscaldamento. Su questo il Comune ha fatto e ha fatto molto; ha trasformato tutti gli impianti ad olio combustibile in metano e ogni anno effettua 15 mila controlli, se non erro, sugli impianti, per andare a verificare efficienza energetica e quant'altro.

Quindi se volete la prossima settimana, visto che c'è improvvisamente una particolare attenzione anche su questi temi, io sono disponibile a venire qui su questo, come sul patto dei Sindaci, visto che improvvisamente c'è una grande attenzione da parte di tutti su questioni legate all'inquinamento dell'aria, che non sono mai state così all'attenzione del Consiglio e questo ovviamente a me fa molto piacere, sono disponibile a venire tutte le settimane ad aprire un altro capitolo e ad informarvi molto puntualmente su quello che si è fatto nei cinque anni precedenti rispetto alle altre fonti emmissive.

L'unica area su cui da dieci anni il Comune invece non interveniva è la fonte di inquinamento traffico veicolare della città, quindi altra inesattezza che è stata detta: «Fate solo questo e non fate altro». Non è vero. Abbiamo fatto altro fino a ieri e continueremo a farlo. Oggi facciamo qualcosa anche sul traffico.

Prima di continuare nelle risposte vorrei precisare una cosa, è vero che c'è un orientamento da parte dell'Amministrazione, lo dico perché se no poi l'unico limite che ho riconosciuto e continuerò a riconoscere, che è stato quello dello scarso preavviso alle persone più pesantemente colpite, molte delle quali probabilmente siedono oggi qui, lo dico per evitare che poi si prolunghi una discussione, sicuramente ci sarà un confronto, approfondiremo tutto quello che riterrete, non si può non tener conto di un ordine del giorno votato all'unanimità dal Consiglio comunale, però che non si generano aspettative, soprattutto non dico nel Consiglio comunale, ma nelle persone interessate dal provvedimento. C'è un orientamento teso a un rinvio, è noto, probabilmente riscriveremo un'ordinanza, come ha detto il Sindaco, in questi giorni e per quello che riguarda la prima fase...

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Villa, non è questo il modo di intervenire!

#### **PORCILE – ASSESSORE ALL'AMBIENTE**

È comunque una comunicazione pubblica.

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Mi dispiace, ma non si può andare avanti in questo modo.

La Commissione è sospesa per dieci minuti e ci diamo un minimo di ordine, perché non è possibile andare avanti a discutere in questo modo. L'Assessore deve avere modo di finire la sua relazione e i Consiglieri e i Commissari devono attendere la fine della relazione e intervenire come bisogna fare.

*(Il Presidente sospende la seduta dalle ore 11:00 alle ore 11:09)*

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Riprendiamo i lavori. Assessore Porcile ha la parola.

## **PORCILE – ASSESSORE AMBIENTE**

Stavo dicendo, con toni che non volevano essere minacciosi, se sono sembrati tali me ne scuso, che per fare finalmente o tardivamente, comunicazione pubblica, non minaccia, sul tema in modo chiaro e inequivocabile, l'orientamento dell'Amministrazione non è quello di sospendere in modo indefinito il provvedimento e aprire una valutazione, un dibattito e un confronto che possa durare mesi o anni, non è questo. C'è sicuramente il riconoscimento del limite che ho detto più volte di un preavviso molto scarso alla categoria maggiormente colpita dalla prima fase del provvedimento, che non può modificare le proprie abitudini improvvisamente nel giro di trenta giorni e quindi l'orientamento, com'è noto, è quello di posticipare l'entrata in vigore della prima fase dell'ordinanza di almeno due mesi. C'è un orientamento teso eventualmente a limare alcuni profili specifici che sono quelli legati alle fasce orarie, sia per quello che riguarda la prima fase che per quello che riguarda le successive.

Ciò detto, l'impianto complessivo del provvedimento probabilmente resterà e la volontà dell'Amministrazione di riscrivere un'ordinanza nei prossimi giorni, che poi avrà la sua attuazione nel corso del 2016 progressivamente, resta, con tutta la disponibilità in questi mesi che ci separano dall'entrata in vigore del provvedimento ad approfondire tutti i contenuti delle azioni che prevediamo, di quelle già realizzate e ad avviare quell'interlocuzione con gli altri enti che devono intervenire in modo altrettanto forte e significativo sugli altri fattori, sulle altre fonti emmissive particolarmente dannose per la nostra città.

Detto questo, senza riaprire polemiche, visto che mi interessa particolarmente il fatto che il Consiglio comunale sia attento a queste tematiche, invito i Consiglieri, davvero, lo dico senza polemica, a mantenere alto il livello di attenzione e discussione su questi temi nei prossimi mesi, farlo anche durante la discussione sul bilancio, mantenere una coerenza nell'invito forte all'Amministrazione nel perseguire politiche anche più ampie, perché sono d'accordo con il messaggio complessivo che arriva e che anche alcune associazioni ci hanno ricordato, è giusto intervenire su uno dei problemi, coerenza vorrebbe che si intervenisse su tutti.

Quindi sono disponibile, lo ripeto, a dire ciò che si è già fatto, ciò che si sta facendo, ciò che si potrebbe fare e raccogliere, mi sembra di capire in questa direzione il consenso anche da parte del Consiglio comunale.

Tornando agli interventi specifici dei Consiglieri, la consigliera Nicoletta devo ringraziarla perché ha richiamato nel dibattito scorso le forti correlazioni tra inquinanti e una serie di patologie gravi o medio gravi e anche di decessi.

Il consigliere Farello richiamava la necessità di una politica nazionale e non solo locale sul tema. È ovvio. Ricordo che però, in particolare, sulla questione dei biossidi di azoto è proprio il Governo che ci chiede di intervenire pesantemente, perché se noi non facciamo nulla, l'Unione Europea ha individuato, come è stato ricordato, Genova tra i dodici agglomerati urbani più inquinati e con una certa frequenza ci interroga rispetto alle azioni che abbiamo messo in campo. Nel momento in cui nulla fosse fatto, o qualcosa di non sufficiente, sarà il Governo a rivalersi poi sulle Amministrazioni locali che non hanno adottato alcun provvedimento nella direzione richiesta. È evidente che invece da parte del Governo e della Regione è importante individuare risorse che mettano nelle condizioni le Amministrazioni di fare scelte più coraggiose e gli utenti maggiormente colpiti di beneficiare almeno di incentivi o altre risorse messe a disposizione per rinnovare il proprio parco mezzi.

È altrettanto evidente, com'è stato ricordato molte volte, che la parte inquinamento dell'aria è un problema che ha una dimensione strettamente locale e quindi tutto ciò che un singolo territorio può fare, va fatto, a prescindere dalla disponibilità di risorse e di misure individuate a livello nazionale e regionale.

Sempre il consigliere Farello, però, citava almeno dieci misure alternative che si potevano prendere, rinviando a successive discussioni poi l'illustrazione. Le attendo.

Il consigliere Muscarà ha detto molte delle cose che ho già detto che invece sono inesatte. Ci tengo a dirlo perché fa parte di un movimento che ha fatto dei temi dell'ambiente... e lo dico davvero, senza ironia, anche perché all'inizio addirittura andavo anche ad alcune iniziative che organizzavate su questi temi e credo che abbiate contribuito a colmare un ritardo culturale soprattutto sui temi dell'energia. Mi spiace poi sentirla in questa sede, la settimana scorsa, dire, parole sue, che facciamo i primi della classe e vorrebbe capire cosa fanno nelle altre città. È noto che nella maggior parte delle altre città sono stati assunti provvedimenti molto più rigorosi e severi, quelli che se voi ci chiederete di attuare, ne discutevo poco fa con una persona del pubblico, io sarò il primo a sostenere. È noto che io ho posizioni piuttosto radicali, fosse per me il centro lo chiudo a quasi tutte le auto e lo personalizzo per metà. C'è una discussione ampia, ci sono visioni diverse. Non mi pare, questo non lo dico al Movimento cinque stelle, ma ai colleghi appartenenti ai gruppi che hanno

fatto la storia di questo Consiglio comunale, non mi pare che fossimo così in tanti a sostenere con forza la necessità di pedonalizzare parti della città dieci anni fa. A prendersi le urla di chi non voleva che pedonalizzassimo Via San Lorenzo o altre aree, non eravamo in tantissimi. Lo dico perché in queste settimane ho ricevuto non pochi attacchi personali. Qualcuno è andato a vedere anche il mio curriculum, cosa ho fatto nella vita, eccetera. Però, io in quella fase lì c'ero. Queste cose le ho sempre sostenute, non ho cambiato idea. Oggi mi dispiace che me la prendo con i vespisti, però la necessità di politiche di mobilità sostenibile... Ho presentato anche una mozione in Consiglio comunale e spero che il consigliere Grillo, che è la memoria storica, se la ricordi, con tutta una serie di punti, tra cui alcune cose poi fatte e altre meno e ho sempre chiesto scelte coraggiose e ambiziose su questo. Non mi pare di essere stato sempre in compagnia di tanti che oggi mi chiedono di fare molto di più, né mi pare che i temi della centrale o del porto, eccetera, quindi gli altri enti... sarò il primo io, se vorrete chiamare qua tutto il comitato, l'Autorità portuale, eccetera, a chiedere degli sforzi che è importante che siano richiesti. Sulla centrale Enel i pareri del Comune sono noti. Il fatto che non si voglia derogare a una serie di valori che giocoforza spingeranno la centrale a chiudere forse anche prima del 2017, o comunque nell'arco dei prossimi mesi, è cosa nota. Quindi da parte nostra io credo c'è una coerenza di comportamenti, forse una lentezza rispetto a scelte più coraggiose che sarò molto contento se voi ci inviterete ad assumere.

Sul patto dei Sindaci e sul riscaldamento ho già detto qualcosa, ma sono disponibile già la settimana prossima a venire in questa Commissione a dire tutto quello che si è fatto e si sta facendo.

Il consigliere Piana rileva la marginalità di questo tipo di inquinamento. Io, ripeto, soprattutto sui biossidi di azoto l'impatto è invece molto significativo. La misura in cui per quella fonte incide il traffico veicolare complessivamente sulla qualità dell'aria, quindi sull'inquinamento dell'aria è molto significativa, perché è il 48 per cento. Dopodiché possiamo metterci a calcolare matematicamente quindi quanto è l'impatto di 20 mila motocicli a due tempi, considerando che inquinano per quella fonte, non so, venti volte di più di un Euro1, fino a 220 volte di più, adesso non ricordo i numeri, e individuare la misura percentuale dell'inquinamento di quella specifica fonte. Però, è oggettivamente significativa. Quindi anche questa è una cosa inesatta che è stata detta.

Richiesta di sensibilizzazione e pressione sugli altri enti, l'ho già detto. Ovviamente richiamo il consigliere Piana e tutti quanti più vicini alla maggioranza attuale della Regione ad avere lo stesso atteggiamento rigoroso e severo nei confronti dei loro rappresentanti del governo attuale, perché siano fatte delle cose.

Sempre il consigliere Piana dice che è stufo di ascoltare trattati sulla salute e sull'ambiente. Io ho già detto invece che non mi stuferò mai e semmai sono stufo di ampie fette della classe politica che si ricordano di queste tematiche solo quando prendiamo provvedimenti di questo tipo e quindi sono contento perché forse quel cambiamento culturale in qualche modo in questi mesi parte.

Sintesi delle risposte che ho dato. Sulle altre aree di attività stiamo facendo e solo sul traffico da dieci anni non si interveniva.

I due tempi, checché se ne dica, sono considerati a tutti i livelli, a tutti i livelli istituzionali, dalla comunità scientifica, abbiamo decine di studi che lo confermano e non può essere messa in discussione questa cosa, quindi non possiamo non intervenire su quello che è attualmente il parco mezzi in circolazione. È ovvio che anche da uno degli autobus più vecchi del parco mezzi Amt non esce sicuramente un fumo che suggerirei ai miei bambini di andare a respirare tutte le mattine. Però, come molti hanno ricordato, bisogna anche vedere la misura relativa, cioè meno di un autobus con cento persone dentro inquinano solo cento pedoni, cento biciclette e basta, tutto il resto inquina di più. Queste non sono cose su cui possiamo discutere. Sono informazioni oggettive su cui voi dovete fondare le vostre valutazioni.

Detto questo, io riconosco il fatto che su alcuni ambiti possiamo essere ulteriormente coraggiosi e ambiziosi e quindi sono felice di aprire con la collega Dagnino valutazioni, discussioni e raccogliere proposte, rispetto a ulteriori pedonalizzazioni, ulteriori zone 30 e tutte le ulteriori proposte e misure che l'Amministrazione può attuare nel corso dei prossimi mesi.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Mi è arrivata la richiesta da un Commissario, l'esperto in sostituzione del gruppo, Valerio, se poteva intervenire perché per problemi di lavoro deve lasciare la Commissione prima. Chiedo quindi agli altri Commissari se va bene. Okay. Prego.

### **VALERIO F. – ESPERTO FDS**

Mi è stato richiesto di dare il mio contributo, ancora una volta, su questo dibattito, cosa che faccio volentieri anche dopo aver sentito i vari interventi.

Una piccola premessa. È evidente, sono d'accordissimo con quanto è stato anche espresso dal collega Gennaro Valerio, dell'importanza che si debba su questa città fare una seria lotta per ridurre l'inquinamento e quantomeno per portarlo sotto i limiti di legge. Abbiamo anche sentito che lo sfioramento, che sostanzialmente rischia di metterci in mora, riguarda gli ossidi di azoto, quindi un problema estremamente specifico.

Con l'ulteriore premessa che quello che sto per dire è il frutto della valutazione dei dati disponibili, che quindi non è stato il frutto di un'indagine specifica e approfondita, personalmente ho maturato l'opinione che la misura che il Comune intende prendere – sto parlando proprio dell'ordinanza – sarà assolutamente inefficace per risolvere il problema che abbiamo.

Sono pronto a scommettere che questa ordinanza non impedirà il continuo aumento del superamento dei limiti di legge dei biossidi di azoto. Questo per una serie di motivi molto banali, che il contributo che dà il tipo di veicoli messi sotto accusa è di fatto ininfluenza rispetto al problema più generale. Se è vero, come dice l'Assessore, che le stime vengono fatte è che il 40 per cento dell'inquinamento da traffico è dovuto ai veicoli che vengono in qualche modo indicati, c'è anche da dire che questo è frutto di una valutazione fatta su una rete che è stata costruita, come giustamente la dottoressa Brescianini ha detto, per il monitoraggio del traffico. Il problema era se il traffico è responsabile dell'inquinamento di biossido d'azoto di cui sta soffrendo la città.

Ci sono alcuni indizi che dicono che gli autoveicoli, perlomeno a benzina, sto parlando sia delle quattro ruote che delle due ruote, non hanno nulla a che fare con questo problema, perché i parametri classici – la dottoressa Brescianini lo può confermare – che noi negli anni Ottanta monitoravamo e trovavamo come vere e proprie impronte digitali chimiche dell'inquinamento dei motorini, dei cinquantini di allora e delle auto a benzina, era l'ossido di carbonio e il benzene.

L'ossido di carbonio e il benzene sono drasticamente ridotti, a partire dal 2000/2002, questi sono i dati, quando in quella data tutto il grosso degli Euro0 era stato sostituito da Euro1, Euro2 e Euro3. Questi sono i dati oggettivi, frutto di misure effettuate sul campo.

Ci sono delle misure del 2015, degli altri indizi, che a questo punto devono essere analizzati con molta attenzione. Uno degli sfioramenti dell'ossido di azoto riguarda la postazione posta a Di Negro, c'è un altro indizio molto interessante, in quel sito c'è una maggiore concentrazione oraria di anidride solforosa e l'anidride solforosa viene sicuramente dalla combustione di combustibili di zolfo come sono quelli che vengono utilizzati in porto. Penso di poter riportare un'esperienza. Questa città – e devo dare anche atto all'Amministrazione e agli attuali Assessori che stanno facendo, pur nelle difficoltà oggettive, iniziative – ha avuto il primato di aver controllato tutti gli inquinanti di questa città, quando ha affrontato in modo scientifico e serio il problema. Io non dubito che se a Cornigliano, alla fine degli anni Novanta, la Provincia non avesse allestito una rete di monitoraggio dedicata al controllo della cokeria, che avevamo in qualche modo sospettato essere il problema, noi avremo ancora questo impianto in funzione, perché le centraline da traffico ovviamente misurano il traffico e segnalano che il traffico inquina, più o meno, ma ovviamente non possono tener conto dell'effetto aggiuntivo che altre fonti possono aggiungere.

A me non stupirebbe che se a questo punto la Provincia, l'attuale Città metropolitana, posizionasse le centraline nel punto giusto, nel caso di Cornigliano non era lungo la strada di Via Cornigliano, ma era sui tetti di Cornigliano, troveremmo dei dati di superamento di ossido di azoto molto maggiori di quelli che troviamo oggi e sicuramente attribuibili ad altre fonti, che sicuramente stanno comunque contribuendo al superamento di una serie di centraline di questa città.

Ignorare questo problema non ci porterebbe a nessuna conclusione. Io li cito, anche se mi stanno dicendo che i dati della Regione non sono corretti, ma penso che gli ordini di grandezza siano corretti. Se dal porto nel 2011, dall'attività delle navi stazionate in porto... Non so se tutti hanno presenti questo fatto, ma tutte le navi che sono ferme in porto hanno i generatori in funzione continuamente ventiquattro ore su ventiquattro e abbiamo i venti da nord che ci liberano dall'inquinamento del porto, ma quando i venti sono da sud, le situazioni cambiano drasticamente e non dubito che anche andando a vedere le centraline attuali, si andrebbe a verificare come ci sia un andamento stagionale, ma tanto per darvi un ordine di grandezza, solo per le navi che stazionano in porto, viene stimata un'emissione annuale di 7000 tonnellate di ossido di azoto. I poveri due tempi incriminati ne emettono 770 chili all'anno. Di fronte a questa differenza, posso capire se

un motorino rimane continuamente in funzione davanti alla centralina, ma se a questo punto, sull'intera città, quando ci sono i venti da sud, arrivano anche le emissioni del porto, ovviamente i livelli si alzano e il superamento dei limiti diventa più probabile.

Finisco con una nota. Quali numeri abbiamo in ballo rispetto all'ordinanza? Si è parlato di 20 mila autoveicoli. Si tratta di verificare quanti di questi giornalmente sono in circolazione. Non è un numero molto importante e questo mi fa pensare che sia inefficace la misura. Però c'è un altro dato. Parlavo adesso con la dottoressa Brescianini e poi potremmo vedere con calma questi dati. Gli ossidi di azoto comunque anche loro sono andati diminuendo nel tempo, sempre grazie alle marmitte catalitiche. Da qualche anno a questa parte stanno aumentando e il dato meriterebbe di essere preso in dovuta attenzione. Per quale motivo tutto questo sta avvenendo? Una cosa che è avvenuta negli ultimi tre anni, è stato detto, è stato l'abbandono del mezzo di trasporto pubblico da parte dei genovesi. Questo abbandono non può essere non preso in considerazione rispetto alle misure da fare, perché se il conto è giusto – e ovviamente vi invito a farlo in modo più corretto con i dati che ci sono – quello che più o meno ho acquisito è che da tre anni a questa parte 12 mila genovesi ogni giorno hanno lasciato l'autobus e sono passati a qualche altro mezzo.

Abbiamo i 12 mila genovesi che hanno abbandonato il bus, eventualmente 20 mila genovesi che stanno circolando su mezzi non particolarmente puliti, ma che comunque non sono quelli che ci hanno impedito di raggiungere gli obiettivi di qualità dell'aria per l'ossido di carbonio e per il benzene, perché questo è un dato oggettivo, quelli sono veicoli che sono in circolazione dal 1997, dal 2000 in circolazione, quindi c'erano quando gli obiettivi di qualità erano rispettati, o perlomeno erano in gran parte rispettati.

Mi chiedo a questo punto se non sia quella la priorità che debba fare questa Amministrazione, cioè far tornare queste migliaia di cittadini al mezzo pubblico, perché è vero quello che è stato detto, è vero che un autobus da solo inquina molto meno dell'equivalente di tutti i suoi passeggeri trasportati, ma è anche vero che un autobus mezzo vuoto continua a inquinare come prima e tutti i passeggeri che sono passati magari alle due ruote aumenteranno l'inquinamento.

Proprio grazie all'esperienza che questa città ha fatto, il problema era di un approccio scientifico, le competenze ci sono, si tratta di rimetterle un attimo in campo, finalizzandole, si potrebbe tranquillamente monitorare la situazione e capire dov'è il vero problema e nel frattempo individuare con certezza quali sono gli interventi più efficaci, sempre per quanto riguarda la mobilità urbana, teniamo un attimo il porto, ma non possiamo trascurare il suo pesante impatto, che peraltro i cittadini che ce l'hanno sotto casa lo vedono, lo sentono con il proprio naso, quindi non c'è bisogno neanche di mettere le centraline, perché è un dato che da anni molta della cittadinanza che vive in questa realtà segnala che i fumi delle navi arrivano direttamente nelle loro case e anche lì ci sono le leggi da rispettare e sarebbe il caso comunque di vedere se queste leggi sono rispettate. Dicevo, affrontare in modo razionale il problema, individuare le priorità e su quelle, ovviamente con la partecipazione di tutti quanti, fare in modo che la qualità dell'aria della città migliori progressivamente, ancor di più di quanto non abbia fatto adesso, evitando di fare scelte che ho la netta sensazione – poi i fatti mi smentiranno eventualmente, ma non credo – che non sono quelli che ci aiuteranno a risolvere il vero problema.

## **VILLA - PD**

Le voci autorevoli di tecnici che mi hanno preceduto, di tutte le persone che hanno parlato, mi sembra, signori Assessori, che vi abbiano detto sostanzialmente una cosa, che sarebbe stato meglio, prima di fare questa ordinanza, di coinvolgere voci e conoscenze tecniche e professionali per poterla fare, cosa che non avete fatto.

La stessa Commissione, che è questa, vi ha detto, perché l'abbiamo voluta, perché l'abbiamo chiesta, di potersi confrontare con noi per le nostre, per le mie modeste conoscenze, prima di emettere un'ordinanza del genere che andava a coinvolgere una così larga parte di cittadini genovesi.

Il fatto che siamo qui a parlare di questo è soltanto merito del Consiglio e non vostro, perché io ed altri Consiglieri, io per primo, il giorno 12 gennaio, con una mia interrogazione, vi ho chiesto delucidazioni in merito all'ordinanza stessa, che voi avete fatto il giorno 30 dicembre, in periodo natalizio, un pochino in mezzo ai panettoni e in mezzo allo spumante. Avete chiesto ai cittadini di potersi togliere il loro mezzo che usano per lavoro, che usano per passione, che usano per esigenze varie nel giro di trenta giorni, cosa che sapevate benissimo non essere possibile, perché sfido chiunque a cambiare una moto o una macchina nel giro di trenta giorni, lo avete detto anche voi che il tempo è stato sicuramente uno dei fattori che hanno determinato la sospensione di quest'ordinanza.

Allora io credo una cosa, che saremo ancora qui la settimana prossima a rivederci, a parlare di quei dati che diceva l'assessore Porcile, che ci dimostreranno che, come diceva il professor Valerio, i professori, perché mi sembra che alcuni lo abbiano detto, siano una parte così importante delle fonti di inquinamento di questa città.

In questa Commissione abbiamo dato la possibilità di iniziare a ragionare di ambiente e di inquinamento di questa città. Non è vero, assessore Porcile, che non l'abbiamo mai fatto ed è per quello che io me la sono presa con lei, perché lei non può dire che il Consiglio, che è sovrano, perché è fatto di membri eletti dai cittadini genovesi, non l'aveva affrontato. È lei che deve affrontarlo, è l'organo esecutivo, è della Giunta, è lei che deve venire a proporre al Consiglio determinati temi. È lei che deve dire al Sindaco di andare in Autorità portuale a parlare di elettrificazione di banchine o di filtri alle navi e di tante altre cose. Quindi è per questo semplice motivo che secondo me e io le chiedo, come ho già fatte in tante altre occasioni, di sospendere questa ordinanza, come abbiamo fatto e come mi sembra il Sindaco abbia accettato, di prendersi un bel po' di mesi per poter arrivare qui e dare ai cittadini genovesi quelle risposte che si attendono, quegli abbassamenti di cui lei paventa esserci risultati e quindi credo ci sia la disponibilità di tutti i cittadini genovesi a confrontarsi e a capire se ognuno di noi può fare la nostra parte, tenuto conto dei numeri che diceva, che sono uno a dieci. Parlava di 700 mila, al pari di 7000, se non sbaglio, il professor Valerio.

Al di là di questo, io credo che prima di emettere un'ordinanza di una portata così importante sulla città, l'Amministrazione dovrebbe fare il suo dovere. Quindi, oltre che parlare di porto, parlare di attraversamenti della città, parlare di mezzi che entrano in porto a portare le merci per il carico e scarico, parlare anche dei nostri mezzi che sono quelli della Amt, parlare dei mezzi di Amiu, parlare di tutti quei mezzi che utilizziamo noi e le aziende del Comune di Genova che sono proprietari di questi mezzi. Allora credo che quando si arriva con una mano e si dichiara di aver fatto qualcosa, forse avremo le persone che sono un po' più disponibili.

Io vorrei ancora ascoltare le associazioni che sono qui presenti. Spero ce ne sia il tempo oggi, se no la rimandiamo. Ci sono quelli che hanno già parlato anche l'altra volta, perché hanno fatto alcune proposte. Hanno anche proposto il fatto di vedere la cosa da un altro punto di vista, dal valorizzare o dal trovare sicuramente vantaggio in un ragionamento comune con i rappresentanti stessi delle due ruote e delle quattro ruote. Come diceva qualcuno meglio di me, se qualcuno non usa più l'autobus, e questi dati sono assolutamente certi e inconfutabili... io sono uno di quelli che aveva fatto tante proposte perché la gente ritornasse a usare un po' l'autobus, ma evidentemente non sono state accolte, sull'abbassamento della tariffa, sull'omologazione di tutti gli abbonamenti, su tanti altri discorsi che poi queste cose avete detto che non sarebbero servite a niente e difatti i dati vi hanno assolutamente smentito, perché abbiamo perso migliaia e migliaia di persone che utilizzano il mezzo pubblico, allora io credo che potremo probabilmente parlare in maniera corretta ed essere rispettati da tutti i cittadini genovesi.

Credo, inoltre, che in questa discussione bisogna tener conto di quelli che usano la Vespa, usano i mezzi a quattro ruote, ma che sono quelle migliaia di persone che altrimenti non so come si potrebbero muovere diversamente, visto che i nostri autobus sono pieni, visto che i nostri autobus costano tanto, visto che comunque i nostri autobus probabilmente inquinano. Probabilmente, a quanto dite voi non è così.

Siamo qui molto disponibili e sono qui a ragionare, se ci diamo del tempo per poter tutti insieme fare la nostra parte, quella parte che avreste dovuto ascoltare prima di emettere questa ordinanza, perché le parti che sono qui sedute assolutamente da voi non sono state coinvolte. Quindi voi avete ragionato per conto vostro. È un'ordinanza sindacale che non passa dal Consiglio. È sicuramente qualcosa che andrebbe condivisa con i rappresentanti della città che, nel bene o nel male, comunque sperano di rappresentarla.

Io credo, inoltre, che se ci rivediamo mercoledì prossimo, perché io credo che sia abbastanza urgente continuare a parlarne, si possano ascoltare tutti quei soggetti che oggi non sono qui presenti, i rappresentanti dell'Autorità portuale, i rappresentanti di Amt, i rappresentanti di Amiu, tutti quei soggetti che eventualmente fanno parte delle fonti di inquinamento che probabilmente sono in questa città.

Mi ha un po' sorpreso fare paragone, dottoressa Brescianini, con Rapallo. Le ricordo che a Rapallo ci sono i fiori e c'è il mare e la gente ci va a svernare l'inverno, perché c'è l'aria buona. Se poi lì hanno fatto un tipo di provvedimento condiviso con la Provincia, ben venga, ma certamente io credo che le condizioni di Rapallo non siano quelle di Genova. Lo dico perché lei sa bene che sono stato anche Consigliere provinciale e quindi già allora ribadivo e parlavo di questi temi anche in Consiglio provinciale ed ero uno di quelli che

assolutamente aveva condiviso l'installazione di centraline nella nostra città e nella provincia di Genova. Quindi io credo che i paragoni siano un pochino inappropriati.

Credo anche che ci siano tante persone qui sedute che potrebbero darci ulteriori consigli e ulteriori aggiornamenti, come ha già fatto, credo, l'autorevole intervento del professor Valerio, che vi ha detto semplicemente una cosa, che è quella che quando lei dice, Assessore, che ci impongono di farlo, io le chiedo semplicemente se non le impongono anche di abbassare i valori del porto, i valori di tutti i mezzi che accedono alla città e di tutte le altre cose.

Quindi in maniera abbastanza semplice e corretta, ce lo viene a dire e quando ha abbassato quei livelli, insieme agli altri, probabilmente si parlerà anche della minima parte di fonti di inquinamento di questa città che è derivato dal traffico veicolare di questi mezzi.

I calcoli sono fatti su circa 20 mila ciclomotori e poi tutti gli automezzi a quattro ruote d'epoca. È chiaro ed è evidente che certi numeri parlano di mezzi immatricolati e non circolanti. Io credo che sia un pochino pretestuoso parlare di certi numeri, quando sappiamo bene che si parla poi di altri.

Io credo che i cittadini saranno molto attenti a quello che noi faremo in questi mesi e io lo sarò altrettanto. Credo che i cittadini saranno legittimati a fare delle azioni, dimostrando a questa Amministrazione la loro contrarietà se le cose saranno diverse da quelle che sono state dette fino ad oggi, perché non si è voluto affrontare insieme tutti questi ragionamenti. Si parla tanto di partecipazione. In questo caso vi posso dire che non ce n'è stata assolutamente, come spesso accade su tanti altri provvedimenti che io spesso non condivido, perché è proprio questo il modo di lavorare, non pensare che abbiamo la verità in tasca, ma di pensare che se ci ascoltiamo reciprocamente, probabilmente ne traiamo vantaggi. Mi sembra che non ve lo dico io, ma ve lo dicono associazioni che si occupano di temi ambientali, associazioni che rappresentano i cittadini che si muovono in questa città. Anch'io mi chiederei a cosa serve il mobility manager. Ne abbiamo tanti di dirigenti qua dentro, ne abbiamo anche alcuni che lavorano specificatamente sulla mobilità e mi scuso, assessore Porcile, se le ho detto questa battuta, ma è vero, lei è retribuito per stare qua dentro, io prendo un gettone di presenza, lo faccio dopo il mio lavoro, ma certamente almeno non dico nulla, sto in silenzio.

Allora, su questa cosa io credo che bisognerebbe un attimino ripartire da capo, tutti insieme, come facciamo oggi, già da mercoledì prossimo.

### **ANZALONE - GRUPPO MISTO**

Voglio iniziare il mio intervento dalle parole dell'assessore Dagnino, quando lei dice: «Avete fatto tanto, avete fatto poco». Assessore, non si tratta di quantità, ma di qualità. Avete fatto tanto e male. Siete riusciti, in tempi perlomeno non sospetti, a far arrabbiare dei nostri concittadini che utilizzano il mezzo privato, non certo solo per di far divertimento, ma soprattutto per andare a lavorare.

Ho sentito la dottoressa Brescianini parlare dell'effetto dell'ordinanza, ma un discorso serio sulla causa bisognerebbe farlo. In tre anni e mezzo noi abbiamo sollecitato più volte le Commissioni per entrare nel merito dei problemi, cosa che voi puntualmente avete disatteso.

Sul trasporto pubblico meno male che oggi il professore che è intervenuto prima, almeno noi stiamo dicendo da anni sul trasporto pubblico e devo dire che la maggioranza di questa Amministrazione ha votato tutte quelle delibere che hanno visto tagliare il servizio pubblico, aumentare le tariffe e poi ci si domanda perché la gente non prendere l'autobus. Se non c'è, è anche un problema. E se l'abbonamento aumenta, nelle famiglie non riescono a pagare gli abbonamenti.

Quindi capire esattamente che cos'è successo in questi tre anni e mezzo non è facile, anche se più volte molti Consiglieri di varie forze politiche hanno espresso perplessità e anche proposte, assolutamente non prese in considerazione. Per fortuna che abbiamo letto sui giornali che Amt si appresterebbe ad acquistare alcuni mezzi nuovi, alcuni anche usati.

Però, al di là della politica fatta con gli spot, in questi tre anni e mezzo si è fatto assolutamente poco, poco e male. All'assessore Porcile, che ringrazio per il suo intervento che, in qualche maniera, ha rasserenato gli animi, voglio ricordare che il problema delle politiche ambientali... Abbiamo una discarica che è ancora chiusa, per problemi che lei conosce bene. I soldi nel bilancio... Lei, in qualche maniera, è intervenuto nel merito e quando si parla di bilancio dovete essere voi a trovare le risorse. Assessore, è la Giunta che individua quali sono gli obiettivi. Il Consiglio magari, in qualche maniera, sostiene il progetto del bilancio. Invece, per quattro anni di seguito, siamo ancora al bilancio non approvato, siamo ancora in dodicesimi per il quarto anno. Siete da guinness dei primati. Non avete approvato il bilancio previsionale. E venite qua a dire

alla città: «No, non ci sono soldi». Ma cosa fate? Perché i soldi non ci sono mai per i soliti, invece per altri casi ci sono.

Qualcuno l'ha ricordato. Quando avete necessità di assumere qualche Energy Manager, trovate i soldi. E poi che cosa fa? Non si sa più nulla, scompare. Nebbia. Altro che Val Padana, uguale, anche a Genova, gli stessi problemi. Non ci sono politiche. Non avete previsto nulla in ambito cittadino, perché non è che ce ne accorgiamo adesso che le navi inquinano. Non è che il porto è nato ieri. Genova è una città di mare, lo sapremo che le navi inquinano. Cosa è stato fatto negli ultimi trent'anni? Nulla. E la colpa è sempre degli altri. Noi non abbiamo mai colpe. Per gli autobus la colpa è della Regione. Chi è che l'aveva promesso? Chi aveva assunto l'impegno? Il Partito democratico, o cosa? E voi due, Assessori, di quale partito siete? Partito democratico. Non potete dare la colpa agli altri. Per i duecento autobus chi è che ha firmato l'impegno con il sindaco Doria, l'ho firmato io? Perché qua ci dimentichiamo.

Vede, assessore Porcile, noi abbiamo la capacità di avere dei depuratori che il metano che producono lo brucia in torcia. Alla darsena quel tubo non è per estetica di fronte al Museo del Mare, quello lì è un camino e viene bruciato in atmosfera il metano, invece, magari, di riscaldare il museo o l'università che è a venti metri. Perché? Perché non c'è politica.

L'acqua che viene depurata da quel depuratore, acqua che potrebbe essere utilizzata ai fini industriale, sa dove va a finire? In mare. Poi magari le cisterne le puliamo con l'acqua potabile. È normale. È tutto normale in questa Amministrazione. Prevedere gli sprechi.

Lo sapete che c'è un bando da 400 milioni di euro del Ministro dell'ambiente proprio per sostenere le politiche del trasporto ecosostenibile? Avete partecipato al bando? Avete fatto una domanda? L'unico bando, le ricordo, Assessore, che per fortuna è stato fatto e vinto da questa Amministrazione, per un milione di euro è per l'impianto lago Figoi, per i pannelli fotovoltaici. Dopo quattro anni ancora non li avete piazzati. Dopo quattro anni che avete i soldi non li avete ancora piazzati. Il progetto preliminare definitivo non l'avete ancora fatto.

Al di là delle belle parole, siamo contenti che ieri il Consiglio abbia votato all'unanimità un ordine del giorno condiviso, dovuto ai nostri concittadini, perché non è che chi guida la Vespa è di destra, o di centro, o di sinistra, è molto trasversale. Tutti utilizzano il motoveicolo in modo molto tranchant. Quindi il Sindaco speriamo che torni con un progetto, perché fare un'ordinanza per emulazione è da Guinness dei primati. L'ha fatto Milano, Roma, Napoli, lo facciamo anche noi, perché stranamente potevate farlo anche un mese prima, venti giorni prima. Guarda caso l'avete fatto quando sono partite le altre città, per far vedere che esistete. Guardate che non si fa così la politica. Ma gli amministratori, secondo me, intanto dovrebbero pianificare e concordare con le parti, come hanno ricordato coloro che sono intervenuti prima di me. Ma poi, un minimo di disponibilità.

Assessore Porcile, se noi le diciamo cosa è uscito su giornali, lei: «Ah, l'ordinanza si fa. Assolutamente, l'ho detto io». Infatti, l'ordinanza viene sospesa. Perché comunque è una conferma. Quando lei dice una cosa, per fortuna se ne riesce a fare anche un'altra!

Arrivati a questo, l'invito che faccio all'Amministrazione è: trovate le risorse, pianificate un'idea di progetto. Il regolamento edilizio, c'era la sua collega Garotta prima, avevamo proposto all'epoca, nel 2013, di metterci mano al regolamento edilizio. Una classificazione energetica degli edifici, siamo nel 2016, la facciamo? Sì o no? Se ci sono degli edifici che inquinano, vogliamo intervenire? Sì o no? Un responsabile energetico condominiale... Se c'è qualcuno che spreca e consuma troppo, vogliamo intervenire? Sì o no? No, niente. Viviamo sempre di riflesso. Aspettiamo che fa qualche cosa, come qualcuno ha detto, il Governo. Il Governo qualche soldo ce lo mette, e noi il bando... per carità, è troppo difficile partecipare ai bandi, io me ne rendo conto, ma puoi puntualmente la verità è che è più facile far pagare ai cittadini, che già pagano tutto, l'aria, la benzina, l'assicurazione e il bollo!

### **MUSCARÀ - MOVIMENTO 5 STELLE**

Inizierò il mio intervento citando proprio quanto diceva l'assessore Dagnino: «Io sono Assessore alla mobilità, non sono Assessore al traffico». Io non ce l'ho con lei, assessore Dagnino, ma lei adesso è il mio interlocutore e chiaramente devo rapportarmi con lei. Comunque, lei è Assessore alla mobilità ed è uno dei due proponenti di questa ordinanza, perché se io leggo l'ordinanza c'è scritto che l'ordinanza viene firmata dal Sindaco sulla base di una vostra proposta. Quindi lei è pienamente dentro le responsabilità di questa ordinanza.

Lei parlava di mobilità e diceva: «Non abbiamo più autobus Euro0, abbiamo un sistema di trasporto con una velocità commerciale buona». Io già la volta scorsa le ho contestato queste cose e gliele contesto nuovamente ora. Gli autobus di cui parla lei, che sono stati in qualche modo modificati, sono autobus che hanno trent'anni, sono autobus che non ce la fanno più, che è più le volte che sono fermi in deposito piuttosto di quelle che escono, sono autobus che prendono fuoco. Quindi non ha senso dire che non abbiamo più autobus Euro0. Non abbiamo più autobus.

Io le posso dire che gli ultimi autobus che avete acquistato, tra i quali ce ne sono quindici usati, che pare siano di una società svizzera, io poi ho fatto un'interpellanza alla quale sto aspettando risposta proprio da lei, sono autobus che tra l'altro hanno quindici anni, sono autobus di cui non conosco ancora la categoria inquinante ed è proprio per questo le ho chiesto di conoscerla, anche perché da gennaio 2016, per provvedimento del Governo, non sarà più possibile detrarre le accise per tutti i mezzi che saranno Euro1 ed Euro2. Quindi probabilmente già Amt, la maggior parte del suo parco automezzi, almeno un 50 per cento rientra in queste categorie, quindi non potrà più usufruire di questi venti centesimi al litro di detrazione e se poi li andiamo a moltiplicare per i litri e per i chilometri che fanno questi mezzi, diventano parecchie migliaia di euro. Quindi anche l'ultimo acquisto di autobus usati è molto discutibile.

Poi, la volta scorsa ho citato anche il problema legato al cattivo utilizzo dei pochi mezzi elettrici che abbiamo. Avevo preso ad esempio la linea del 20 che qualche giorno fa risultava andare a gasolio. Ancora ieri e stamattina ho verificato e per buona parte del percorso continuano ad andare con i pantografi abbassati. È questa la politica della mobilità di cui parlavano diversi interlocutori stamattina durante l'intervento?

La volta scorsa l'assessore Porcile diceva: «Nella prossima Commissione ascoltiamo anche l'altra campana». Questa mattina sono intervenute delle importanti associazioni ambientaliste, le quali, più o meno tutte, mi pare, hanno sottolineato il fatto che il problema dello smog non si risolve a colpi di ordinanze, ma si risolve con una progettazione di mobilità. Si è parlato di diminuire la velocità, di aumentare la presenza di alberi nelle vie della città. Ci sono altri modi e sono proprio questi che noi contestiamo. Mi pare abbastanza significativo il fatto che il Consiglio comunale abbia chiesto al Sindaco di ritirare questa ordinanza.

Quest'ordinanza la volta scorsa io l'ho definita inadeguata e frettolosa, perché un'ordinanza del genere deve essere paragonata un po' come a un regolamento. Attualmente stiamo lavorando alla stesura di diversi regolamenti e quando si va a fare un'ordinanza che ha un impatto così pesante sulla popolazione e anche sulle tasche dei cittadini, va valutata bene.

L'assessore Porcile diceva che è dieci anni che non si interveniva sul traffico. È vero. Ma per intervenire sul traffico non si toglie il traffico; si fa una politica della mobilità che permetta ai cittadini genovesi, ai 20 mila scooteristi, di lasciare lo scooter a casa e di prendere un autobus. Il problema, Assessore, è che adesso l'autobus non è in grado di sopperire a questa richiesta. Mi domando se domani mattina i 20 mila scooteristi salgano tutti sull'autobus, oppure scendono in strada con l'auto che cosa succede. Quindi quando si fanno le ordinanze, bisogna fare anche questo tipo di valutazione.

Assessore Porcile, le diceva che è un'ordinanza che in qualche modo dobbiamo fare perché se no scatta una procedura di infrazione. È vero, ma le procedure di infrazione le abbiamo anche su altri fronti, che interessano comunque anche la sua competenza. Ad esempio, non rientriamo nel 60 per cento di raccolta differenziata, siamo più o meno sul 35 per cento. Anche su questo c'è una procedura di infrazione?

Allora, le chiedo, Assessore, mi prepari un'ordinanza che in qualche modo vada a sanare questo problema. Come mai sul fronte inquinamento facciamo un'ordinanza? Allora mi risolva anche il problema della raccolta differenziata.

Qui ci sono anche delle responsabilità. Nel luglio 2015, proprio a fronte di una inadeguatezza dei dirigenti della società che attualmente gestisce la raccolta dei rifiuti, avevamo chiesto di sostituire i dirigenti con altri dirigenti, che in qualche modo avessero competenze maggiori, attendiamo ancora ad oggi risposte. Queste sono sue competenze. Quindi, vede che in qualche modo è giusto essere fiscali, come sta facendo lei oggi sul fronte inquinamento, ma bisogna esserlo a trecentosessanta gradi.

Assessore Porcile, nell'ordinanza voi citate anche Genova come una città che soffre gravemente l'impatto con le arterie autostradali e cantieri. Io la volta scorsa vi ho fatto notare che siete incoerenti in questo. Oggi non mi ha dato risposta e gliela ricordo. Nel 2012 lei faceva parte di una Giunta che ha sostenuto fortemente la realizzazione di una nuova arteria autostradale al centro di una città e mi riferisco alla Gronda. In questa delibera del 2012 si definiva la Gronda autostradale di Ponente una delle infrastrutture con alto valore strategico ai fini dello sviluppo della città di Genova. Lei era tra i votanti, ha votato in modo favorevole, quindi era perfettamente d'accordo con quello che c'è scritto dentro. Lei era d'accordo per

inserire una nuova autostrada al centro di una città. Non so se votando però magari conosceva il progetto, se vuole io posso illustrare, io lo conosco molto bene. Questa nuova autostrada prevede dei nuovi viadotti nel Ponente cittadino che andranno ad aumentare quello che lei oggi sta combattendo, andranno ad aumentare il biossido di azoto, andranno ad aumentare le polveri sottili, però in quel caso le riteneva che fosse giusto che fosse fatta una nuova autostrada.

Mi pare che l'intervento di Andrea Bignone, dell'associazione Italia Nostra, ha detto che non si combatte lo smog con l'aggiunta di nuove strade. Invece lei combatte lo smog facendo delle delibere che impediscono ai cittadini di utilizzare il proprio scooter e poi dall'altra parte, invece, promuove la realizzazione di nuove strade. Quindi direi che questo merita proprio un applauso per la coerenza con la quale porta avanti le sue idee, visto che proprio lei ha detto, a inizio intervento, che invece era uno di quelli impegnati addirittura a chiudere il traffico cittadino. Però, le autostrade in piena città, quelle invece sono interessanti. Mi piacerebbe conoscere anche la sua posizione durante la giunta Vincenzi qual era rispetto al gassificatore, altro elemento molto impattante sulla città, giusto per parlare di coerenza.

Io ritengo che questa ordinanza non solo debba essere ritirata, ma nell'occasione in cui vogliate presentarne un'altra, magari deve essere ponderata in modo un po' più importante. Lei parlava di dati inconfutabili. Ho già avuto degli interventi anche di tecnici, sui quali assolutamente non credo che ci sia l'ombra di inattendibilità, i quali invece pare che portino altri dati. Quindi vorrei che magari la sua ordinanza prossimamente sia sostenuta da dati veri e non solo dati presunti.

Per quanto riguarda quanto riportato dal tecnico della Città metropolitana, dottoressa Brescianini, anche lei fa riferimento alla procedura di infrazione e poi sugli organi di stampa della Città metropolitana trovo la dichiarazione, per voce del Consigliere delegato Enrico Pignone, il quale dice: «Il biossido di azoto è prodotto da tutti i tipi di combustione, ma le verifiche dei tecnici della Città metropolitana sulle sorgenti di emissione dicono che la fonte primaria nel territorio è il traffico». Allora, a questo punto, non mi tornano più i conti. Mi risulta che invece i dati di Arpal siano altri e li voglio citare. Già il professor Valerio prima li ha citati e io ve li ricordo. Dall'inventario delle emissioni elaborato da Arpal si evince che nel 2011 il parco veicolare leggero ha emesso in atmosfera 633 tonnellate di ossido di azoto e le moto 40.7 tonnellate; contemporaneamente le navi in porto, con i loro generatori diesel sempre accesi, nel 2011, ultimo anno in cui i dati sono disponibili, hanno immesso in atmosfera 7156 tonnellate di ossido di azoto.

Allora, io mi domando, dottoressa, come potete affermare che lo smog nella città di Genova è prodotto dal traffico, quando, se io mi leggo questi dati – e immagino che siano dati attendibili – si dice che praticamente a questo traffico possiamo imputare un decimo di quello che è l'impatto? Quindi vorrei che magari mi convincesse del contrario.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Mi ha chiesto la parola per mozione d'ordine il consigliere Musso.

## **MUSSO E. – LISTA MUSSO**

Presidente, sono le 12:06, quindi restano, entro l'ora di chiusura della Commissione, due interventi, tre, ad essere generosi e credo che ce ne siano una decina fra gli iscritti. Quindi sono a chiedere che sia ufficialmente riconosciuto che ci sarà una ulteriore puntata di questa Commissione, ma mi pare inevitabile. E poi non so se vogliamo, a questo punto, ritenere di sospenderla adesso, oppure di audire quelli che poi non ci saranno alla prossima riunione. Però, in ogni caso, organizzare il seguito dei lavori, in sostanza.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Musso, sicuramente riaggiorneremo la Commissione, è evidente, perché nei primi interventi qualche Commissario ha detto che voleva comunque far audire altri soggetti e perché c'è una lunga lista di interventi da parte dei Commissari. Quindi sicuramente riaggiorneremo la Commissione. Direi di proseguire fino alle 12:30 come di consueto e poi comunicheremo la nuova data della prossima Commissione ai Commissari e a tutti gli auditi. E se vorranno essere auditi altri soggetti, pregherei ai Commissari di far pervenire agli uffici le richieste, con delle indicazioni precise per consentirci di mandare una e-mail, un numero di telefono, un qualche recapito, così da facilitare i lavori degli uffici.

### **DE BENEDICTIS – GRUPPO MISTO**

Intanto, Presidente, direi che alla prossima Commissione o vengono i responsabili della centrale a carbone e del porto, o vengono quelli dell’Autorità portuale, oppure è inutile che continuiamo a fare Commissioni senza due delle fonti responsabili dell’inquinamento in città. Le altre due fonti le abbiamo qua, perché sono purtroppo i due Assessori, Amiu e Amt, perché lo dico in via buona, i vostri Assessorati sono due Assessorati sfigati, però purtroppo hanno in carico questa responsabilità.

Detto questo, volevo solo fare una considerazione, perché prima, Assessore, mi hanno colpito le sue parole. Lei prima ha detto testualmente che non porterebbe mai i suoi bambini a respirare tutte le mattine i fumi dei bus attuali, quelli che emettono i bus, l’ha detto prima. Allora io le dico, già l’altra volta l’avevo accennato, parlo per la zona mia di San Fruttuoso, abbiamo almeno due scuole nei pressi delle quali ci sono tutte le fermate degli autobus e tutti i camion della rumenta possibili e immaginabili, uno in Via Donghi, però lì passano solamente il 67, l’89 e il 46, l’altra in Piazza Martinez, dove passa il 48, il 18, oltre quelli, più un capolinea di un autobus che va su a Piazza Solari, di cui adesso non ricordo il numero.

Come la mettiamo? È inutile che uno dice che non porta i suoi bambini a respirare lì, quando quelli ce l’hanno proprio sotto casa ed è rappresentato dalla scuola. Adesso prendiamo anche provvedimenti, perché abbiamo degli autobus che ormai fanno schifo, l’abbiamo documentato, perché quando lei diceva, assessore Dagnino, che prima o poi arriveranno i duecento bus Euro 6 è come dire che il Genoa vince lo scudetto, perché è uguale, non dico il Doria perché sono genoano. Quindi è la stessa cosa. È un sogno. Lo so che noi genoani sogniamo lo scudetto e lei sogna i duecento bus Euro 6.

Guardiamo la realtà. La realtà vuol dire che dobbiamo giù giocare per salvarci con il Genoa e la realtà è: cerchiamo di far funzionare al meglio degli autobus che sono vetusti, schifosi, un giorno sì e un giorno no, uno brucia e uno si ferma.

Farete qualcosa per evitare che anche i nostri bambini vengano asfissati ogni giorno dalle emissioni degli autobus e dei camion dell’Amiu?

### **BALLEARI – PDL**

Presidente, io, vista l’ora tarda, rinuncerei all’intervento, essendo già intervenuto la settimana scorsa, volendo poi reintervenire dopo che avremo audito le persone che dovremo ancora audire nella prossima puntata. Grazie.

### **NICOLELLA – LISTA DORIA**

Io non rinuncio all’intervento e cercherò di essere propositiva, nel senso che molte cose sono state dette e ringrazio gli auditi per averci ritrattato sull’importanza del provvedimento, nel senso che l’inquinamento esiste, non si può negare, è di portata tale... Mi permetto di fare una precisazione che ho già fatto la volta scorsa su quanto detto da Grammatico riguardo l’eccesso di mortalità. Nella Comunità Europea, nei Paesi Ocse, quota 440 mila persone, solo in Italia questi eccessi di morti dovute all’inquinamento sono 86 mila, quindi il 26 per cento. Direi che questo dato merita tutta l’attenzione che il provvedimento, per quanto perfettibile, il merito che ha avuto è quello di centrare l’attività dell’Amministrazione su un problema vero. Sono perfettamente d’accordo con la definizione che dava Valerio Gennaro di compenso perverso che costituiscono le moto riguardo il sistema della mobilità. Perverso perché tanto, poco, primo responsabile, responsabile pari all’attività portuale, o meno, non lo sappiamo e quindi rinnovo la richiesta che avevo fatto l’altra volta, di avere un’istruttoria che demolisca anche un po’ le leggende metropolitane, nel senso che un autobus inquina molto più di una Vespa, ma porta in giro anche molte più persone della Vespa.

Quello che avevo chiesto l’altra volta, cioè di identificare gli inquinanti e classificare le fonti di inquinamento in relazione ai responsabili, è una richiesta che rinnovo. Ricordo che stiamo parlando dell’inquinamento da traffico, che giustamente l’Assessore l’altra volta aveva individuato come il 20 per cento del responsabile, però è anche vero che è una responsabilità che è quasi tutta in capo all’Amministrazione del Comune, il 20 per cento dell’inquinamento totale. Poi magari farete delle precisazioni.

Per cui, il problema è cosa può fare il Comune per arginare questa quota, che sia più o meno il 20 per cento, non lo so, mi correggerete. Sicuramente, l’abbiamo richiamato l’altra volta, uno dei provvedimenti sollecitati dal Ministero dell’ambiente era quello della velocità di percorrenza delle auto. È un provvedimento efficace? Non lo è? Se l’ha suggerito il Ministero dell’ambiente, forse vale la pena

raccogliere questa sollecitazione e, in accordo con gli uffici, focalizzare una Commissione su questo argomento, cioè a Genova la strutturazione della velocità media di percorrenza di tutti i veicoli a 30 chilometri/ora può avere un impatto sull'inquinamento? Se sì, facciamolo, perché io credo che il provvedimento Vespe ci abbia guadagnato impopolarità degna di altre cause. Impopolare per impopolare, godiamocela e regaliamo alla città un intervento che sia veramente efficace dal punto di vista non solo dell'inquinamento, perché ricordo che le auto hanno un effetto come quello che hanno i tumori sull'organismo delle persone, un po' hanno un effetto tossico e un po' hanno un effetto massa. Mi spiego meglio. L'auto non inquinante non esiste, ma comunque tutte le auto sottraggono disponibilità di spazio a quei vettori di mobilità, che sono le gambe, che sono le biciclette, che sono i mezzi veri ecologicamente compatibili.

La mia proposta è questa: l'istruttoria un pochino più scientifica, con un'analisi dettagliata dei dati di inquinamento e delle fonti di inquinamento; strutturare le future Commissioni con i provvedimenti. Il consigliere Farello, assente, diceva dieci provvedimenti. Nel nostro piano di mobilità ci sono anche più di dieci provvedimenti, che riguardano tutti, mettere in competizione il mezzo privato motore con il trasporto pubblico e con la disponibilità sostenibile, che sono le corsie preferenziali. Poi, Assessore, un giorno andiamo insieme alle otto di mattina in Valbisagno e vediamo se la velocità di percorrenza è la stessa. Probabilmente la velocità di percorrenza è la stessa nell'arco delle ventiquattro ore, ma nell'ora di punta le assicuro che non si arriva mai da nessuna parte, partendo dal Valbisagno.

Volevo dire di strutturare le Commissioni in modo propositivo, con tutti quegli interventi fattibili. Io immagino che gli uffici della mobilità, se stimolati dal punto di vista politico, dal punto di vista operativo possono tirare fuori dal cassetto tutta una serie di soluzioni. Non saranno tutte percorribili? Saranno percorribili con una sequenza, che già il piano della mobilità ricordava, ma bisogna che l'Amministrazione dica chiaramente che questa città non ha spazio per tutti, perché non c'è spazio per le macchine e spazio per le persone e bisogna che persegua quelle politiche che privilegino l'accesso alla città, la sosta, cioè che regolamentando l'accesso a certe zone, regolamentando la sosta, facendo tutti quegli interventi che sono già scritti nel piano della mobilità... Poi, se vogliamo, ci aggiungiamo anche, come più volte chiesto, tra l'altro, il piano della mobilità sostenibile. Però, ci sono tutta una serie di provvedimenti che rendono non solo l'aria più pulita, ma la città più vivibile. Partiamo dallo spunto dell'inquinamento per perseguire questi obiettivi che, ripeto, poi hanno ripercussioni enormi non solo sullo stato di salute, ma sulla qualità della vita.

In questo panorama, è stato già detto, io credo che proprio perché le Vespe sono un meccanismo di compenso perverso, paradossalmente l'Amministrazione deve porsi il problema di quali provvedimenti prendere per consentire alle Vespe di continuare a girare, se è possibile. Comunque, è verissimo, io ho smesso di utilizzare la Vespa perché mi vergognavo quando ero ferma ai semafori dalla nube tossica che sprigionava. Però, ho smesso di usare la Vespa anche quando le mie condizioni di lavoro e i tempi della mia vita me l'hanno consentito. Tenendo conto anche di una considerazione importante sul fatto che i mezzi a due ruote, a due tempi, siano tutte Vespe, quelli residui, perché sono strumenti che si sono un po' sottratti dal circuito del consumo e quindi dell'immissione di materiali di riciclo. Nel senso che tutti gli altri motorini sono stati un po' usa e getta, la Vespa non si ferma mai. Quindi anche questa cosa qua, nell'ottica del costo del ciclo della vita dei materiali, va tenuto in considerazione.

Le Commissioni che vorrei sono: una, quella dell'istruttoria dal punto di vista dei dati scientifici, delle emissioni; due, l'illustrazione da parte della Giunta, in collaborazione, ovviamente, con gli uffici della mobilità, per delle proposte che potenzino questo provvedimento e vadano alla ricerca di provvedimenti alternativi o integrativi a questo. L'ordinanza è ritirata. È mandatorio che un'ordinanza antismog venga mantenuta, ma venga mantenuta con provvedimenti che si rivelino efficaci.

### **SALEMI - LISTA MUSSO**

Io voglio ringraziare gli auditi, perché hanno portato molti contributi. Il mio intervento voleva principalmente cercare di riportare al motivo della Commissione. Noi abbiamo ascoltato ieri anche il Sindaco parlare di Genova sotto il mirino dell'Ocse, quindi di dati Ocse. Oggi, fortunatamente, il dottor Gennaro dicendo che il vento ci sta salvando. Io penso che dall'Ocse del vento di Genova non è che sanno granché. Noi che viviamo a Genova sappiamo che basta un colpo di tramontata ed ecco che l'aria è tornata pulita. Quindi tutte le cose vanno calate anche nella realtà concreta.

Io ho vissuto due anni a Napoli e onestamente faccio fatica, presidente Grammatico, a pensare che Genova è più rumorosa di Napoli. Io vivevo al Vomero, andavo a lavorare a Piazza Garibaldi, giravo per

lavoro il porto di Napoli. È chiaro che non voglio contestare dati, o cose del genere. Stiamo parlando di medie, di rilevazioni. Così come abbiamo ascoltato tutti che il provvedimento a Genova, questo di cui stiamo discutendo è nato perché una centralina in Viale Europa ha dato dei valori diversi dall'atteso. Quindi non c'era, in quel momento, una situazione a Genova simile a quella delle altre grandi città che, invece, l'avevano già da diverse settimane. Quello di cui vorrei lagnarmi, come percezione di cittadino, è perché a Genova si debba essere sempre anticipatori di una questione, nel momento in cui si può intervenire, invece, alla bisogna, ovverosia quando c'è il bisogno dell'intervento, specialmente in una materia che voi avete dimostrato, che noi stiamo dimostrando con i nostri interventi, essere una materia molto opinabile, nel senso che interrompendo il flusso dei motorini creiamo sicuramente un immediato disagio a 20 mila famiglie genovesi, non a due o a tre, quindi stiamo parlando di un numero significativo e mi fa specie com'è che non ce lo siamo posti prima il problema di cosa succedeva con un'ordinanza di questo tipo. È successo quello che è successo, una mezza rivolta ed eccoci qua a discutere già per la seconda volta in Commissione, con una sospensione di un'ordinanza che mi rendo conto che non faccia mai piacere dopo averla emessa. Però, sicuramente la percezione non è certamente supportata da dati così scientifici, ma i dati scientifici ci stanno dicendo che ci sono ben altri problemi che producono questa situazione.

Credo che il voler essere primi, in questo caso, non ha per niente pagato, perché altrimenti non ci sarebbe stata l'attenzione non solo dei media, ma proprio degli interessati, a un problema che li toccava.

Poi, mi chiedo, se gli Euro0 sono da mettere alla berlina, come mai lo Stato non è mai intervenuto con un provvedimento proprio di esclusione dalla circolazione di uno strumento di questo tipo? Viene lasciato al Sindaco di intervenire secondo la bisogna. Ecco allora che torniamo al vento, di cui il Sindaco di Genova può benissimo sapere e sa, dei problemi della città padana di Genova... non è città padana Genova. Io ho vissuto cinque anni a Milano, sto vivendo da tre anni a Torino, se vuole le racconto la percezione di chi ci vive in queste città, che sono ben diverse da quella che è la nostra realtà.

Voler fare la similitudine, Genova, Milano, Napoli, ci porta fuori strada. Non sto condannando dati, ma ci porta sicuramente fuori strada. Stiamo parlando di cose che probabilmente ci disperdono da quella che vuole essere, poi, la ragione del trovarci qua. Ecco perché parlare di non voler fare la guerra alle due ruote, l'ha detto l'assessore Porcile, la ringrazio, Genova vuole fare la guerra alla due ruote. Però, quando improvvisamente paventi di lasciare a piedi 20 mila persone, che magari arrivano anche dalle colline di Genova, dove già non ci sono, assessore Dagnino, i bus collinari, che abbiamo tagliato. Per cui, la gente da laggiù deve per forza prendere un mezzo e deve prendere un mezzo non Euro0, questo l'ho capito anch'io, dovremmo dotarci di altri mezzi, per cui a 20 mila famiglie stiamo dicendo... perché qualcuno, nella percezione cittadina può anche avere pensato questo: «Avevano bisogno di una scusa per rottamare a gratis», perché una volta si rottamava con lo sconto di 2000 euro, 3000 euro, adesso a gratis, è chiaro che non vogliamo pensare questo. Però, sempre restando a un ragionamento che ci è sembrato ed è sembrato a tantissimi forzato, da quello che succedeva in altre realtà, che non erano la nostra realtà, perché la nostra realtà oggettivamente dava qualche segnale, ma non era quel segnale acclarato, misurato da settimane, che stava dando nelle altre realtà e noi ci siamo messi davanti. Ecco quello che volevo contestare.

È chiaro che abbiamo detto, in questa Commissione, che ci sono una serie di aspetti che vanno sommati al problema dell'Euro0 dei 20 mila motomezzi, ne abbiamo citati non so quanti. Ho imparato stando in questo Consiglio, che un osservatorio, gruppi lavoro, cose del genere, non si negano a nessuno. C'è materia per pianificare tutta una serie di interventi e quindi darsi un congruo tempo per inserire, con intervento strutturato e definitivo, anche quello magari sugli Euro0 e sui motorini, anche questo aspetto. Per adesso, però, onestamente, non vedo come sia possibile non considerare un intervento che possiamo dire che sarà fatto tutte le volte che c'è necessità di farlo, ma non un intervento già definitivo e che, strutturato, ci impedisca di circolare dal lunedì al venerdì, tutti i giorni, anche quando la percezione del cittadino, da quello che annusa in aria, dice: «Ma dov'è sta roba che io, con la mia moto, dovrei aver contribuito a creare questo malessere, queste malattie?» e tutta una serie di cose di cui abbiamo oggi parlato.

Quindi credo che la via giusta sia quella. Pianifichiamo gli studi e gli interventi, perché è impossibile pensare veramente che 20 mila persone si possano comprare un nuovo mezzo meno inquinante immediatamente. Quindi ci sarà una ripercussione sul traffico e quindi, come tale, magari il problema che abbiamo voluto risolvere l'abbiamo aggravato. Dobbiamo dare tempo, assessore Dagnino, purtroppo lei lo sa, il discorso del ricambio dei mezzi di Amt è lento, sono anni, non è colpa del Comune, ce lo siamo detti più volte, ci sono altre istituzioni, la Regione che forse non ha fatto la sua parte, però, qualcuno prima di me l'ha detto, le scelte non sono state esattamente indirizzate a un maggiore uso dei filobus e quindi di mezzi

molto meno inquinanti, non sono stati indirizzati su qualcosa che strategicamente andavano a contrastare questo problema dell'inquinamento, che nessuno vuole negare. Se da cinquant'anni si parla di accordi di Kyoto e ci sono le grandi potenze che litigano sulle emissioni atmosferiche e non riescono a mettersi d'accordo, è evidente che non è un problema che risolviamo bloccando e creando il problema a 20 mila genovesi, perché da lì è nato il problema, che è ben più di una percezione, perché se dall'oggi al domani non si va più in giro con le Vespe, a prescindere da tutto quello che può significare da un punto di vista di affetto e di riconoscenza a quel mezzo che ci ha portato, lungo anche la nostra giovinezza, ma ancora adesso con qualche anno in più continuiamo a utilizzare, non lo facciamo solo per affetto e anche per necessità, credo che sia stata quantomeno improvvida e quindi altrettanto improvvido sarebbe continuare su questa strada del voler strutturare un intervento, quando questo è solo la panacea di un piccolo male, o almeno una parte di esso.

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Preavvertendo che la prossima Commissione sarà, molto probabilmente, mercoledì prossimo e stiamo cercando di organizzare, vista l'ora, le 12:30, chiedo ai Commissari se possiamo aggiornarci, o vogliamo continuare con gli interventi.

#### **PADOVANI – LISTA DORIA**

Siccome anche l'altra volta ero in coda e non sono riuscito a dire, allora questa volta vorrei provare a dire, perché ho un po' di vista un po' divergente rispetto a quello che ho sentito.

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Perfetto. Andiamo avanti.

#### **PADOVANI – LISTA DORIA**

Io sono stato ieri, perché combinazione ero alla Capigruppo, uno dei primi firmatari dell'ordine del giorno che, in qualche modo, ha chiesto la sospensione dell'ordinanza, o almeno la sua posticipazione nel tempo, perché condivido quanto è emerso dal dibattito d'Aula e quanto ha detto il collega Pastorino, cioè che noi vogliamo vederci chiaro, cioè il Consiglio vuole vederci più chiaro, perché abbiamo bisogno di dati rigorosi, abbiamo bisogno di analisi certe e quindi è giusto fare un approfondimento.

Si può criticare l'ordinanza? Sì, si può criticare l'ordinanza, perché, in effetti, c'è stato un difetto forse di condivisione, c'è stato un difetto di comunicazione e forse non ci sono i tempi per la gradualità necessaria, per interventi che cambiano così in profondità i comportamenti e le consuetudini dei cittadini, colpendone una parte.

Fatta questa premessa, però, volevo dire l'altro pezzo di discorso, che è divergente da quanto ho detto sopra e che motivava il mio intervento dell'altra volta. Ci sono dati, rispetto alla salute dei cittadini, in Italia, ma anche in Europa, che sono dati molto preoccupanti. Io penso che va bene tutto, va bene impostare i provvedimenti cercando di creare consenso, ma non si può sottrarci alla responsabilità che abbiamo di difendere la salute pubblica.

Dico questo, perché sui giornali è comparsa una notizia, che poi è scomparsa subito, che dal 2014 al 2015 c'è un aumento significativo di mortalità pari a 60 mila morti in più dell'anno precedente. Ora, è chiaro che non si può semplificare, è un dato complesso, bisognerà fare analisi, bisognerà soppesare il dato, capire come questo dato si incrocia con altri elementi, come l'aumento dell'età media della popolazione, però il dato è preoccupante.

Adesso non per anticipare elementi di analisi esemplificatori, ma siamo in una situazione di crisi, si accede meno alle cure sanitarie, ma aumentano anche gli elementi di inquinamento ambientale e diminuisce la qualità dell'alimentazione, diminuiscono i controlli, non a caso si sta discutendo di TTIP, che li riduce ulteriormente. Quindi la qualità complessiva della vita rischia che sta succedendo che non ce ne accorgiamo che l'aspettativa di vita si riduce, mentre l'età pensionabile aumenta.

Io mi ricordo un vecchio slogan degli anni Settanta: «Lavora, consuma, crepa», con il rischio che in pensione non ci arriveremo mai, perché la situazione dell'inquinamento complessivo e della qualità della vita sta peggiorando significativamente.

Qualcuno diceva che vogliamo fare i primi della classe. Beh, non tanto, non vogliamo fare i primi della classe, perché siamo in procedura di infrazione europea e l'Europa sta mettendo sotto controllo, perché, come diceva giustamente la collega Clizia, la qualità dell'aria che respiriamo ha una forte incidenza sulle malattie respiratorie e anche sulla mortalità.

Un altro degli argomenti che ho sentito utilizzare nel dibattito in aula è che il traffico, che pure ha un'incidenza significativa, 20 per cento o 30 per cento, poi cercheremo di capire meglio la percentuale, non è l'elemento più significativo di inquinamento. È vero. Valerio diceva che è sufficiente che un cittadino stia davanti al porto e lo capisce, non c'è bisogno della centralina, basta il naso. Io vivo a Multedo e ce l'ho ben chiaro che cosa significa l'inquinamento che produce l'attività portuale. Gli elementi di inquinamento sono altri, non è solo il traffico, è il riscaldamento degli immobili, sono i cantieri, è lo scarso investimento sul Tpl. Siamo di fronte a una serie di elementi inquinanti, di cui il traffico è uno degli elementi e su questo non si può discutere. Anzi, io credo che averne dibattuto qui, ha messo sotto osservazione quello che è un problema più generale, per cui l'intervento deve essere a largo spettro. Non ci possiamo limitare al solo traffico, ma bisogna intervenire sugli elementi inquinanti più significativi, fra cui, io credo, in termini di priorità, le attività del porto. Bisogna assolutamente elettrificare le banchine, mentre invece stiamo mandando indietro 17 milioni che non siamo riusciti a spendere.

Quindi io sono dell'idea che questo dibattito sia stato utile, perché ha centrato il problema. Detto questo, però, Valerio Gennaro diceva giustamente che gli elementi che contribuiscono all'inquinamento hanno un fattore moltiplicatore. Cioè non è che siccome ci sono ben altri elementi di inquinamento allora il traffico non è più un problema, perché il traffico è un problema.

Non è una novità. Io credo che l'ordinanza sia in parte dovuta, perché il Sindaco, in quanto responsabile della salute pubblica, rispetto alla questione dell'inquinamento, debba fare, perché in prescrizione, perché se no ci fanno le multe, perché è responsabile della salute, debba fare le ordinanze, ma non è la prima volta che questo succede. È un tormentone che viene molto da lontano. C'è un'ordinanza di Pericu del 2006, proposta da Merella e Dallorto, che blocca il traffico su tutta la città, dicendo: «Ragazzi, però, se si continua a bucare le soglie limite, si blocca il traffico per tutti i veicoli altamente inquinanti». Stiamo parlando del 2006, quindi dieci anni fa. Quali sono questi veicoli inquinanti? E si cita nel provvedimento che sono le moto a due tempi, che inquinano, allora, perché adesso, nel frattempo, la tecnologia è andata avanti, inquinano dieci volte di più di un quattro tempi pre-euro e venti volte di più di un quattro tempi Euro1. Stiamo parlando del 2006 e si dice che si blocca la mobilità ai veicoli particolarmente inquinanti su tutta la città. Quindi non è una cosa fatta ora, non è un'invenzione di adesso, non siamo i primi della classe, è una cosa che viene reiterata.

Studi recenti dicono che i motori a due tempi inquinano 124 volte di più di un motore di moderna progettazione. Questi sono dati che, io che mi occupo di salute pubblica, devo tenere in giusta considerazione. La domanda da farsi non è perché facciamo l'ordinanza. Qua si sono previsti addirittura incentivi per fare in modo che si cambi il parco motoveicolare, perché bisogna incentivare i cittadini, che girano, giustamente, con mezzi propri, a cambiare il mezzo. Quindi la domanda vera è: come mai continuano a girare questi autoveicoli, che sicuramente hanno fatto l'immagine e il futuro dell'Italia e sono esposti nei musei d'arte contemporanea, ma come mai ancora adesso questi motoveicoli, pur essendo noi consapevoli che inquinano molto di più, continuano a girare? La domanda vera, secondo me, è questa.

Chiudo dicendo che bisogna intervenire su un piano generale della mobilità. Abbiamo bisogno di un intervento complessivo su tutti gli inquinanti. È vero che non ce la si può prendere con i cittadini singoli. È vero, però, che abbiamo bisogno di responsabilità pubbliche e anche di responsabilità individuali. Comunque, chi è responsabile del maggiore contributo di inquinamento alla città e quindi l'Autorità portuale, qualcosa deve fare e non possiamo permetterci che con questi dati si restituiscano 17 milioni e non si elettrificano le banchine, perché c'è un modo per evitare che le navi inquinano, quelle che non tengono accesi i motori quando sono in porto per le loro attività. Lo possono fare se si elettrificano le banchine. Quindi ci vuole un intervento complessivo.

Ci vuole un piano nazionale antismog, perché non può essere il Comune di Genova, che ha 180 milioni in meno, che ha limiti di risorse, a fare i miracoli, perché l'altro giochino è che chiediamo tutto qua. Ci vuole un piano nazionale antismog, perché il problema è un problema di salute pubblica rilevante. Mentre, invece, in questo momento, secondo me, le politiche pubbliche sui temi rilevanti stanno andando controtendenza, perché si riduce la spesa sanitaria, si riduce l'investimento sul trasporto pubblico e si ridurranno anche i controlli sulla filiera alimentare, perché verrà approvato il TTIP. Stiamo parlando di

questo. Io credo che il dibattito sia utile, stiamo parlando di salute pubblica, che è un bene pubblico, come ha detto giustamente il funzionario della Provincia e bisogna difenderlo con i denti, facendo tutti gli interventi necessari.

### **GIOIA – GRUPPO MISTO**

Volevo rispondere all'ultimo intervento, al consigliere Padovani, visto che lui ha detto che si interessa di salute pubblica, io spero che si interessi veramente di salute pubblica, perché visto che è venuto in aula e ha esordito dicendo che è stato il primo firmatario, io gli ricordo – probabilmente se n'è dimenticato durante la notte – che era colui che non voleva portare l'ordine del giorno ieri, essendo anche della lista Doria. Lo dico, perché se no qua sembra che ognuno dica delle cose, sono fatti registrati. Io non ho ancora deciso se faccio l'intervento o vado via. L'Assessore se ne sta andando.

Assessore, non si preoccupi. Ci aggiorniamo a venerdì, o mercoledì?

### **RUSSO – PRESIDENTE**

La Commissione è aggiornata a mercoledì prossimo, perché in questo modo c'è la disponibilità di tutti i soggetti, compresa Città Metropolitana e abbiamo tempo di fare anche le audizioni dei soggetti che ci sono stati suggeriti oggi. Da qua a venerdì non sarebbe possibile.

Per fatto personale, consigliere Padovani.

### **PADOVANI – LISTA DORIA**

Io ho detto ieri che la sede opportuna per un dibattito di questo tipo non può che essere la Commissione, perché la Commissione ci permette di fare gli approfondimenti necessari ed è dialettica, è interattiva.

Detto questo, i limiti dell'ordinanza li ho già letti, non li ripeto. Quindi quando i colleghi hanno proposto quell'ordine del giorno, pensavo che l'ordinanza... avrei chiesto comunque che l'ordinanza fosse rinviata nel tempo per gli opportuni approfondimenti. Ciò non toglie che io penso che il luogo opportuno per un dibattito serio sia questo.

### **PASTORINO – SEL**

L'intervento me lo riservo per la prossima volta. Siccome in testa alla Commissione avevo fatto un intervento sull'ordine dei lavori e ancora di più, dopo aver ascoltato gli interventi di tutti, ho bisogno di interlocutori e di dati, perché qua si parla di dati molto variabili. Quindi chiedo che l'Assessorato e le strutture della Città metropolitana facciano avere a tutti i Consiglieri i dati, compreso anche quelli di Arpal.

Il fatto che Arpal sia stata invitata e non venga in quest'aula e il fatto che l'Autorità portuale sia stata invitata e non venga in quest'aula, la dice lunga sulla volontà di questi due enti alla collaborazione. E questo penso che sia uno degli argomenti della prossima Commissione, perché se si pensa di colpire i più deboli e di dimenticarsi, o di far finta di niente per i più forti, non andiamo da nessuna parte, né come organi politici, né come cittadini, perché se la regola è quella di essere forti con i deboli e deboli con i forti, non si va da nessuna parte.

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Pastorino, mi sembra che non sia più una mozione d'ordine.

### **PASTORINO – SEL**

Grazie Presidente. Mi taccio.

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Abbiamo già specificato che inviteremo Arpal, come indicato. La dottoressa Schena della Regione è stata invitata e non ha presenziato. La prossima volta ricominciamo, però, dalle audizioni – quindi il dibattito lo faremo a seguire – dei soggetti che interverranno. Dichiaro chiusi i lavori. Grazie.

ESITO

Misure per la limitazione della circolazione per alcune tipologie di veicoli nell'ambito del territorio comunale al fine di prevenire e ridurre l'inquinamento atmosferico. Sono previste audizioni	RINVIO ALTRA SEDUTA
--	---------------------

Alle ore 12.43 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario  
(Maria Grazia Merlini)

Il Presidente  
(Monica Russo)

(Documento firmato digitalmente)