



COMUNE DI GENOVA

**COMMISSIONE V - TERRITORIO**

SEDUTA DEL MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 2016

**VERBALE**

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

Assume la presidenza il Consigliere Russo Monica.

Svolge le funzioni di Segretario la signora Bertelli Marina.

Ha redatto il verbale la ditta Digitech.

Alle ore 09:34 sono presenti i Commissari:

3	Balleari Stefano
8	Bruno Antonio Carmelo
9	Campora Matteo
10	Caratozzolo Salvatore
4	De Pietro Stefano
2	Gioia Alfonso
11	Grillo Guido
12	Muscarà Mauro
13	Padovani Lucio Valerio
6	Pastorino Gian Piero
5	Russo Monica
1	Vassallo Giovanni
7	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Chessa Leonardo
2	Comparini Barbara
3	De Benedictis Francesco
4	Mazzei Salvatore
5	Musso Enrico
6	Nicolella Clizia
7	Putti Paolo
8	Repetto Paolo Pietro

Assessori:

1	Dagnino Anna Maria
2	Porcile Italo

Sono presenti:

Ing. Marco Lauro (Capo Impianto Termoelettrico ENEL di Genova); Dott. Stefano Maggiolo (ARPAL); Dott. Mauro Gattulli (Autorità Portuale); Ing. Luca Capocchiano (Vespa Club Nervi); Sig. Marco Braghin (Ruote D'Epoca Riviera dei Fiori); Sig. Ferdinando Merli (ABA+RTH Amici Bicilindriche Abarth); Dott. Valerio Gennaro (Medici per l'Ambiente); Dott.ssa Monica Beggiano (ARPAL); Arch. Gabriele Baldi (Esperto L.N.L.); Ing. Umberto Selva (Esperto U.D.C.); Dott.ssa Pedrazzi (S.O.I.); Dott. Tallero (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”.**

### ***RUSSO – PRESIDENTE***

Buongiorno. Diamo inizio ai lavori della Commissione. Oggi abbiamo una serie di audizioni nuove rispetto alla Commissione precedente. Quindi, si siamo tutti d'accordo, partirei dalle audizioni che sono nuove, rispetto a quelle che abbiamo già sentito, così da completare l'istruttoria della Commissione.

(Commissione sospesa dalle ore 09.35 e ripresa alle ore 09.39)

Se non mi vengono in mente altri soggetti da audire, gli uffici hanno provveduto a invitare tutti i soggetti che sono stati indicati dai Commissari. Abbiamo esaurito la lista.

Gli unici che non sono riusciti a risponderci e ad essere presenti sono tre associazioni di amministratori di condominio, che abbiamo provato ad invitare, ma non sono con noi, la Regione non c'è.

### ***CARATTOZZOLO – GRUPPO MISTO***

Volevo chiedere, proprio per l'andamento dei lavori, di programmare e pianificare il corso di questa Commissione, perché non so se finiamo oggi. Oppure diciamo che oggi ascoltiamo, però la prossima volta vediamo di tirare le somme.

Per cui, io le chiedo di concordare, anche con gli Assessori, con il Consiglio ovviamente ed eventualmente anche con le associazioni, di dare un percorso, un iter e arrivare alla conclusione.

### ***RUSSO – PRESIDENTE***

Era nelle mie intenzioni. Prima delle mozioni d'ordine, posso provare a illustrare come organizzare i lavori, così magari facciamo prima.

Io non ho altre richieste di audizioni. Quindi per quanto concerne la Commissione, la Presidenza e gli uffici, noi abbiamo provveduto ad audire e con oggi finiamo tutte le audizioni. Quindi da quel punto di vista non ci sarebbe la necessità di un'ulteriore Commissione, salvo il dibattito che dovesse uscire da oggi, per cui i Commissari riterranno di dover audire nuovamente alcuni, o tutti i soggetti che oggi sono presenti. Questo da un punto di vista delle audizioni.

Dopodiché, oggi, sempre se siamo tutti d'accordo, darei la precedenza ai soggetti non auditi, ai chiarimenti per cui riterranno di intervenire brevemente gli altri soggetti che sono già stati auditi e

darei la prevalenza al dibattito della Commissione. Questa come linea di indirizzo. Se ci sarà, o meno, la necessità di aggiornarci, lo vedremo magari in corso d'opera sulla base delle richieste dei Commissari.

### **VILLA – PD**

Presidente, ha detto che c'erano alcuni soggetti che non erano ancora stati auditi. Mi sembra che tra di loro ci siano associazioni che rappresentano le due e le quattro ruote che non sono state ancora ascoltate e sono stati presenti sin dal primo mercoledì, quindi dalla settimana scorsa. Io chiedo, visto che si sono anche registrati, che possano anche parlare, perché lei giustamente ha detto che quelli che hanno già parlato magari non parlano...

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Villa, ho detto che saranno sentiti tutti quelli che non sono stati auditi.

### **VILLA – PD**

Difatti. Siccome lei, però, ha citato soltanto Regione, condomini, eccetera...

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Erano soggetti nuovi dal punto di vista dell'invito. Tutti quelli che vorranno parlare, ho detto, anche quelli che già sono stati auditi, potranno porre chiarimenti.

### **PASTORINO – SEL**

Io direi che oggi sentiamo tutti quelli che gentilmente abbiamo invitato e che hanno partecipato. Poi, naturalmente, ci riserveremo alla fine di vedere se ci sono ancora dei soggetti da audire. E poi, naturalmente, la Commissione dovrà lavorare per fare il dibattito, ma lavorare, io direi, per capire che tutti questi soggetti, insieme al Comune e al Sindaco, che è responsabile poi di emettere l'ordinanza, dobbiamo capire cosa possono fare tutti i soggetti che abbiamo udito, perché i cittadini di Genova respirino l'aria il più possibile pulita.

È evidente che l'Aula non ha potuto accettare la vecchia ordinanza che abbiamo votato per la sospensione, proprio perché l'ordinanza era formulata in modo che i cittadini andavano a piedi e respiravano l'aria...

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Pastorino, lungi da me toglierle la parola, ma siamo in mozione d'ordine.

### **PASTORINO – SEL**

La mozione d'ordine è sull'ordine dei lavori e che dico che noi dobbiamo evitare dopo, con il lavoro della Commissione, che venga fatta un'ordinanza che i cittadini, se devono andare piedi, almeno respirino l'aria pulita. Questo è lo spirito che dobbiamo darci sull'ordine dei lavori.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Putti, per mozione d'ordine.

## **PUTTI – M5S**

Mi chiedo se ha senso che facciamo questi lavori, visto che il Sindaco in settimana ha annunciato che il 4 aprile ci sarà di fatto l'ordinanza. Mi sembra, se non intempestivo, come intervento, il suo, mi viene da dire che cosa stiamo facendo qua. Perché se noi decidessimo qua dentro che in qualche modo si ritiene di dover procedere ancora con i lavori, o si ritiene che non si possa dire alla gente che deve cambiare mezzo di locomozione da un mese all'altro, forse può dirlo chi ha innumerevoli immobili, innumerevoli proprietà e innumerevoli risorse economiche personali, ma non è così per le altre normali persone. C'è una Commissione che sta lavorando, che sta vagliando tutte le ipotesi, ascoltando le differenti posizioni e il Sindaco, dopo che gli abbiamo appena richiesto di ritirare l'ordinanza...

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Putti, anche per lei vale la stessa cosa. Mozione d'ordine.

## **PUTTI – M5S**

È una mozione d'ordine questa, perché vuol dire che altrimenti i lavori che stiamo facendo qua sono inutili ed è una presa in giro per noi e per quelli che stiamo audendo. Se si è già deciso che il 4 aprile si parte con la stessa ordinanza, di cosa stiamo parlando?

## **RUSSO – PRESIDENTE**

La Commissione è stata convocata perché i Commissari hanno richiesto questa nuova audizione. Il tema della Commissione si sta estendendo e direi che il lavoro che stiamo facendo non è inutile, perché i Commissari stanno istruendo.

Ci sono due Assessori presenti che rappresentano la Giunta e possono farsi carico dei messaggi e delle comunicazioni, dei messaggi politici che arrivano da questa Commissione.

Pregherei i Commissari di esaurire le mozioni d'ordine, perché anche gli auditi li abbiamo fatti venire e forse sarebbe il caso di iniziare ad ascoltarli.

## **GRILLO – PDL**

Anch'io per mozione d'ordine, molto brevemente, sull'ordine dei lavori. È giusto stamani audire gli invitati, al fine di consentire ai Consiglieri comunali di sentire tutte le voci sulla nota ordinanza, che mi si dice parzialmente modificata e non ancora esaminata da parte nostra.

Concluse, però, le audizioni, la mia proposta operativa è questa: considerato che il Sindaco ha dichiarato che l'ordinanza di cui trattasi è un atto dovuto da parte sua e da parte della Giunta; considerato che deve ovviamente adottare dei provvedimenti che non siano in contrasto con le direttive della Comunità Europea per quanto riguarda l'inquinamento, la mia proposta è questa, concluse le audizioni, un'eventuale ordinanza diventi un atto del Consiglio comunale, si elabori una delibera e il Consiglio comunale ad assumersi le responsabilità, perché il Sindaco ha detto che la non adozione di eventuali provvedimenti comporta ovviamente, per chi l'ordinanza la emana o non la emana, delle responsabilità. Coinvolgiamo tutto il Consiglio comunale.

### ***RUSSO – PRESIDENTE***

Consigliere Grillo, non possiamo noi trasformare una ordinanza in una delibera. Non è una mozione d'ordine.

### ***GRILLO – PDL***

No, scusi. La mia proposta è che diventi un atto del Consiglio Comunale.

### ***RUSSO – PRESIDENTE***

Ho capito la sua proposta, ma non è una mozione d'ordine.

### ***GRILLO – PDL***

Per cui ci assumiamo tutti la responsabilità.

### ***RUSSO – PRESIDENTE***

Consigliere Grillo, abbiamo capito la sua proposta, ma non è una mozione d'ordine. L'ordinanza è un atto che non rientra tra le competenze del Consiglio. È a discrezionalità del Sindaco.

Possiamo iniziare i lavori, o ci sono altre mozioni d'ordine? Consigliere Bruno.

### ***BRUNO – FDS***

Oggi audiamo e facciamo le domande. Poi, facciamo un'altra Commissione in cui facciamo il dibattito politico. Quindi asteniamoci dal fare interventi politici compiuti, facciamo domande. Però, poi facciamo un'altra Commissione dove c'è il dibattito politico e lì decidiamo come fare.

### ***MUSCARÀ – M5S***

La mia mozione si riferisce alle dichiarazioni che ha fatto il Sindaco rispetto a questa ordinanza, che non sono le stesse che hanno fatto gli Assessori. Il Sindaco ha parlato di possibili dilatazioni di tempi, di rivedere anche le zone che saranno interessate da questo provvedimento e comunque ha lasciato aperte diverse strade.

Mi pare, invece, che le dichiarazioni dell'assessore Porcile fossero molto più drastiche e sembra, da quello che poi ho letto sulla stampa, che si parli di rimandare ad aprile. Quindi significa che quello che qua oggi stiamo facendo non serve a niente.

### ***RUSSO – PRESIDENTE***

Consigliere Muscarà, vale quello che ho detto per gli altri Consiglieri. State approfittando della mozione d'ordine per interventi sul merito.

### ***MUSCARÀ – M5S***

No, non sono interventi sul merito. Sto dicendo che...

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Abbiamo tutto il tempo per fare il dibattito.

### **MUSCARÀ – M5S**

Non abbiamo tutto il tempo, Presidente. Ogni Commissione ha circa...

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Abbiamo il tempo, perché questa è la terza Commissione, Consigliere. Lo dico per lei, ma anche per tutti gli altri Commissari.

### **MUSCARÀ – M5S**

Però, visto che ogni Commissione costa alla collettività circa 3000 euro, avrei piacere di non essere preso in giro. Se veniamo qua per discutere sul merito, quando è stata già presa una decisione...

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Io non so a chi si riferisca con il prendere in giro, ma non è questo il tono.

### **MUSCARÀ – M5S**

La cittadinanza e i Consiglieri, visto che noi qua stiamo discutendo di un'ordinanza che riteniamo non debba essere applicata, quando forse la Giunta ha già deciso comunque, a prescindere, che l'ordinanza verrà applicata ad aprile. Allora, ci salutiamo, ce ne andiamo a casa e facciamo risparmiare 3000 euro...

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Muscarà, questa non è una mozione d'ordine. Altre mozioni d'ordine?

Benissimo. Diamo la parola agli auditi, che non sono stati auditi nelle precedenti Commissioni, di nuovo invito. Dopodiché, provvederemo all'audizione dei soggetti che erano già stati invitati e che non hanno ancora parlato. Così cerchiamo di essere più precisi. Pregherei anche i Commissari di fare un po' di silenzio, se è possibile.

### **LAURO MARCO – ENEL CENTRALE GENOVA**

Noi, come parte della centrale, abbiamo in essere tutti gli adempimenti che sono previsti nell'autorizzazione integrata ambientale che è a conoscenza di tutti, sorvegliata dall'Arpal, sorvegliata dall'Ispra, in cui tipicamente noi riusciamo a mettere in moto tutti i sistemi di sorveglianza previsti.

Abbiamo delle verifiche periodiche fatte dall'autorità, quindi non interne, oltre a quelle interne, quindi rientriamo nei limiti previsti e conosciuti da tutti, anche da voi.

In più, la centrale è nella fase di chiusura; la stessa Aia ha previsto per quest'anno che noi possiamo operare fino a 2200 ore di funzionamento per l'intero anno e per il 2017 sono previste 2000 ore. Questo sarà il nostro impatto sul territorio per il 2016 e per il 2017.

Ad oggi non abbiamo nessun valore fuori da nessun limite. Le verifiche sono state sempre pienamente confortanti. C'è la documentazione dell'Arpal e dell'Ispra al riguardo. Credo che difficilmente possiamo aggiungere qualche cosa a questo comportamento.

## **RUSSO - PRESIDENTE**

Direi che potremmo dare la parola ad Arpal. Tra l'altro, mi faceva presente che per problemi di lavoro, intorno alle 11:00 dovrà lasciare i lavori della Commissione. Prego.

## **MAGGIOLLO - ARPAL**

Noi abbiamo accolto l'invito della Commissione a conferire. Vorrei cogliere l'occasione per precisare alcuni aspetti di carattere generale, legati alle competenze proprie degli enti.

Vorrei sottolineare che Arpal non ha dei compiti diretti in materia di verifica e controllo della qualità dell'aria.

Arpal è un'agenzia che ha funzioni di controllo e vigilanza e, nel merito, esercita questa attività nei confronti delle aziende e di coloro che svolgono attività che hanno problematiche di impatto ambientale.

Quindi in questi termini, il contributo che Arpal può dare in questo contesto è quello di rappresentare la situazione relativamente alle aziende che insistono sull'area cittadina di interesse, in particolare sull'area portuale.

Naturalmente, facciamo anche attività di supporto tecnico alla Regione in materia di qualità dell'aria e, in questi termini, raccogliamo i dati e facciamo delle valutazioni di carattere generale.

Quindi, in sostanza, il contributo che noi possiamo portare alla Commissione è segnalare che le attività di controllo nei confronti delle aziende, tra cui anche Enel, appena sentita, che è, come ricordava il rappresentante di Enel, una Autorizzazione integrata ambientale di livello nazionale, quindi il controllo viene esercitato da Arpal per conto di Ispra (Istituto Nazionale per la Protezione Ambientale) ed altre aziende, tutte che insistono sull'area portuale, quelle che potrebbero avere un peso nella valutazione dell'inquinamento di carattere atmosferico.

In sostanza, noi possiamo portare questo contributo, ma non nei termini in cui mi pare di capire ci sia l'interesse specifico della Commissione sull'ordinanza, per la quale Arpal non è stata interessata assolutamente in maniera diretta dagli organi competenti. Quindi sostanzialmente noi l'ordinanza l'abbiamo vista quando è stata emessa.

Se ci sono domande, ho con me due colleghi tecnici, la dottoressa Beggiano e l'ingegner Barbieri, che possono rispondere a eventuali domande di carattere tecnico, ma nel merito delle questioni di cui ho parlato adesso, quindi elementi aziendali e non qualità dell'aria.

## **GATTULLI - AUTORITÀ PORTUALE**

Io appartengo al servizio ambiente e oggi rappresento il dirigente, il dottor Giuseppe Canepa. Purtroppo, sono stato catapultato stamattina, in quanto il mio dirigente ha avuto un problema.

Cosa posso dire sull'argomento? Noi viviamo una realtà operativa e quindi non si è mai fatta attenzione specifica all'alimentazione di determinati veicoli, in quanto la nostra circolazione è soltanto di cornice per le persone che si avvicinano al lavoro e poi sono mezzi prettamente operativi, mezzi pesanti e mezzi di banchina.

Ribadendo l'attenzione all'argomento, perché nel nostro servizio sono previsti anche altri fattori che riguardano l'ambiente, con la collaborazione della Capitaneria di porto si fa attenzione alle emissioni degli scarichi delle navi, con il controllo del gasolio. Quindi abbiamo le nostre centraline che fanno il monitoraggio dell'aria.

Non sono preparato sull'argomento, perché non ho potuto prepararmi un intervento. Sono arrivato così. Sono a disposizione per qualsiasi contributo. Ma sulla limitazione dei veicoli noi siamo subordinati a quello che decide il Comune, perché il nostro territorio è inglobato nel territorio comunale. Quindi non riesco a vedere cosa possiamo fare di più noi di quello che deve fare il Comune. Se un mezzo entra in porto, vuol dire che è autorizzato a transitare sul territorio comunale. E se esce dal porto è la stessa cosa. Quindi, come succede nelle ordinanze in caso di blocco della circolazione per neve, ci adeguiamo, con un'apposita ordinanza della Capitaneria.

## **CAPOCCHIANO – VESPA CLUB NERVI**

Sono un ingegnere meccanico di trentasette anni e per tredici ho lavorato per i reparti Corsa di MV Agusta, Ducati e nell'ufficio tecnico Ferrari. Ho quindi la competenza specifica per analizzare l'ordinanza sotto l'aspetto strettamente tecnico, dalle cause che l'hanno resa necessaria fino ai rimedi proposti.

Nel tempo a mia disposizione, cercherò di spiegare, dal punto di vista tecnico, la totale absurdità, inutilità e iniquità di questa ordinanza. In particolare, riguardo alle restrizioni imposte ai veicoli a benzina, soprattutto a due ruote.

I motori a combustione interna, normalmente chiamati impropriamente a scoppio, non sono tutti uguali e non producono gli stessi agenti inquinanti. Questo principalmente a causa di tre differenze: nelle modalità di combustione, nella modalità di regolazione della potenza e nella tipologia di combustibile impiegato.

Iniziamo dalla modalità di combustione. La combustione ha sempre bisogno di combustibile (benzina o gasolio) comburente (ossigeno in entrambi i casi) e di un innesco.

Nei motori a benzina l'innesco è dato da una scintilla che scocca tra gli elettrodi e la candela e soprattutto avviene solamente se il rapporto tra combustibile e comburente è molto vicino a quello teorico ideale, che la chimica fissa in circa quattordici parti di ossigeno per una di combustibile. Se ho troppo, o troppo poco ossigeno rispetto al combustibile, il motore semplicemente non funziona.

Nei motori diesel la situazione è completamente diversa. La scintilla neppure serve. In questi motori infatti non ci sono neanche le candele. Il gasolio si incendia spontaneamente quando si superano determinate soglie di pressione e temperatura e questo avviene con il semplice movimento del pistone verso l'alto. È una combustione completamente diversa e disordinata. Le minuscole goccioline di gasolio si incendiano indipendentemente le une dalle altre, in zone e tempi differenti nella camera di combustione. Si parla di combustione di tipo diffusivo ed è molto più rapida.

La seconda differenza è sulla modalità di regolazione della potenza. Noi, quando acquistiamo un'auto da cento cavalli, si intende il valore di potenza massima, quello che viene erogato con l'acceleratore a tavoletta e un regime medio-alto di giri. Nella realtà, noi, quasi mai utilizziamo il motore alla massima potenza. Abbiamo sempre bisogno di frazioni molto più piccole. Le modalità in cui i motori regolano le potenze sono molte diverse tra benzina e diesel. Nei motori diesel la regolazione avviene semplicemente aumentando o diminuendo la quantità di combustibile (gasolio), che mettiamo nel motore. La quantità di aria è quindi costante, ma più combustibile significa più potenza e viceversa.

È un metodo molto efficiente e sfrutta il fatto che il gasolio si incendia praticamente sempre, qualunque sia il suo rapporto rispetto all'aria della miscela. Questo purtroppo non è possibile nei motori a benzina per quello che ho detto prima, il rapporto tra comburente e combustibile (ossigeno e benzina), deve rimanere molto vicino a quello teorico ideale.

La terza differenza è la più ovvia: benzina e gasolio sono entrambi derivati dalla distillazione del petrolio, ma hanno composizioni chimiche molto differenti. In particolare, le benzine sono una famiglia di idrocarburi molto simili tra di loro, sempre perché i motori a benzina sono molto più delicati, hanno delle esigenze molto più strette rispetto a quelli diesel.

Le nafta, che sono una famiglia di idrocarburi, tra cui il gasolio è quello di migliore qualità, sono invece molto diverse. Il gasolio è un combustibile di buona qualità, le nafta sono quelle più scadenti.

Date queste differenze appena descritte, non deve sorprendere che le emissioni inquinanti di motori a benzina e motori diesel non siano le stesse, ma molto diverse. Quando si parla di agenti inquinanti, ci si riferisce a famiglie di composti chimici; i più noti di questi sono gli idrocarburi incombusti, che troviamo scritti come HC, il più famoso è il famigerato benzene, considerato ormai da anni, dall'Organizzazione mondiale della sanità come cancerogeno di tipo 1, ovvero certamente cancerogeno. Abbiamo gli ossidi di azoto, gli ossidi di carbonio, gli ossidi di zolfo e il particolato carbonioso.

Gli inquinanti non sono tutti uguali. Ognuno di questi si forma con modalità differente e comporta dei problemi specifici.

Veniamo all'ordinanza nello specifico. Genova ha superato i valori limite di legge per particolato di carbonio, quello che normalmente viene definito PM10 o polveri sottili, e gli ossidi di azoto, non per gli altri inquinanti.

Voglio analizzare le modalità con cui questi due agenti inquinanti, che sono oggetto del problema di Genova, si formano.

Gli ossidi di azoto sono banalmente formati da atomi di azoto e di ossigeno. Questo può essere sorprendente, considerato che sono i due principali costituenti dell'atmosfera. Noi in questo momento, siamo immersi in un mare di azoto e di ossigeno. L'azoto è circa il 78 per cento dell'atmosfera e l'ossigeno è il 20 per cento, ma alla temperatura ambiente a cui noi ci troviamo, non si combinano, stanno ognuno per sé.

Alle alte temperature, invece, come quelle che si raggiungono all'interno dei motori, trovano una fortissima attrazione reciproca, si combinano e formano gli ossidi, che sono invece dannosi per la salute.

Quindi per la formazione degli ossidi di azoto sono necessarie tre condizioni: la presenza di alte temperature, la presenza di azoto e la presenza di ossigeno.

Le alte temperature sono certamente raggiunte sempre all'interno sia dei motori a benzina che dei motori diesel. L'azoto è certamente presente in entrambi i motori; è infatti un inerte rispetto alla combustione, non ne prende parte, entra ed esce; dieci atomi di azoto entrano e dieci atomi di azoto escono.

Per l'ossigeno la situazione è differente. Nei motori benzina si fa entrare solo l'ossigeno che è necessario per la combustione della benzina. Non può essere troppo di più o troppo di meno, altrimenti il motore non funzionerebbe, non si accenderebbe. L'ossigeno, dentro un motore benzina è impiegato quasi totalmente per la combustione e non ne rimane di libero per associarsi con l'azoto.

Diversissimo è il caso dei motori diesel, dove, quando chiedo poca potenza a motore, praticamente nella totalità dei nostri utilizzi quotidiani, semplicemente metto poco combustibile e la combustione utilizza quindi solo l'ossigeno necessario per la combustione del carburante e il resto rimane disponibile ad aggregarsi per l'azoto.

Ecco perché in ambiti tecnici le emissioni di ossidi di azoto sono conosciuti da sempre come emissioni tipiche dei motori diesel, perché si formano solamente in combustioni dove c'è eccesso di aria rispetto al combustibile e un motore benzina non potrebbe funzionare con queste modalità.

Il secondo agente inquinante per cui Genova sfora le emissioni della Comunità Europea è il particolato carbonio (PM10, polveri sottili). Si tratta di microscopiche goccioline di combustibile che bruciano solamente all'esterno, formano una specie di crosta impermeabile che impedisce all'ossigeno di penetrare al suo interno e di bruciare completamente.

È un processo che chimicamente si chiama pirolisi del carbonio e avviene quasi esclusivamente con il tipo di combustione diffusiva tipico dei diesel. Non avviene nei motori a benzina. Inoltre, il gasolio, come combustibile, è di per se stesso più soggetto. Ne consegue che il PM10 negli ambienti tecnici non è solo considerata un'emissione prevalente dei diesel, ma per anni, almeno fino all'introduzione della norma Euro5 del 2009, considerata esclusiva dei motori diesel.

Infatti, le norme precedenti, fino all'Euro4, neppure mettevano un limite di emissione sul PM10 ai motori benzina, perché erano considerati naturalmente puliti.

Un'altra evidenza in questo senso è che quelli che normalmente si chiamano *fap* (filtro anti particolato), che sono dispositivi che servono a filtrare questo tipo di emissione, sono presenti solamente nei motori diesel. I motori benzina non ne hanno bisogno.

A seconda delle varie fonti, il rapporto tra emissioni di PM10 e ossidi di azoto, che sono gli inquinanti oggetto dell'ordinanza, tra un motore benzina e un motore diesel, varia da 1 a 100 a 1 a 1000. Significa che secondo alcuni un solo motore diesel produce PM10 e ossidi di azoto come cento motori benzina; secondo altre fonti, quanto mille motori benzina.

Riassumendo, il contributo dei motori a benzina rispetto alle categorie di inquinanti, oggetto dello sfioramento dei limiti europei, è irrisorio. Gli agenti inquinanti lasciano un'impronta digitale e, in questo caso, è evidente che appartengono inequivocabilmente ai motori diesel e, in particolare, a quelli che bruciano nafta di bassa qualità, motori navali, gruppi elettrogeni e centrali termiche per il riscaldamento dei condomini.

Gli indizi portano senza alcun dubbio verso responsabili di cui il Comune, come sottolinea nell'ordinanza, non ha competenza. Si dice che porto, autostrade e aeroporto sono su aree demaniali, ma questo non può giustificare un provvedimento che, come ho detto all'inizio, è assurdo, iniquo e assolutamente inutile. È assurdo perché è privo di qualunque presupposto tecnico, fisico e chimico e appare evidente che chi lo ha scritto non ha alcuna competenza in materia. Si bloccano, infatti, veicoli che sono assolutamente innocenti rispetto agli inquinanti che Genova sfiora.

Inutile, perché è facilissima la previsione che, stante il problema e i rimedi proposti, non porterà ad alcun miglioramento per l'inquinamento e quindi per la salute pubblica.

Iniquo, perché avrà come unico effetto quello di picchiare sulle tasche dei cittadini, specie delle fasce meno abbienti che, va da sé, sono quelli che meno frequentemente cambiano le proprie auto e moto.

Il provvedimento ha avuto, però, uno scopo benefico, quello di portare all'attenzione il problema e allo scoperto i veri responsabili. Inoltre, ha avuto modo di fare delle proposte che sarebbero veramente efficaci.

L'Autorità portuale diceva che non sa che cosa fare riguardo al problema. L'elettrificazione delle banchine, che è un problema che è già stato sollevato nei precedenti Consigli, sarebbe una cosa veramente efficiente. Il professor Valerio cita dei numeri e dice che le navi in porto nel 2011, l'ultimo anno per cui i dati sono disponibili, hanno emesso in atmosfera ossidi di azoto, che sono le emissioni per cui Genova sfiora, in quantità dieci volte superiore a quella di tutti gli autoveicoli genovesi e più di centosettanta volte di tutte le moto che circolano in città.

Un'altra proposta, sempre a questo riguardo, potrebbe essere una normativa che è già in vigore in molti Paesi europei, che obbliga le navi in porto a bruciare carburanti di buona qualità, perché, come ho detto, i motori diesel bruciano praticamente sempre, ma bisogna obbligarli a bruciare gasolio e non nafta; oppure la messa al bando delle caldaie a nafta per il riscaldamento centralizzato dei condomini. E voglio sottolineare, in questo ambito, che occorrerebbe concedere deroghe alle normative antincendio che lo impediscono, visto che qualunque amministratore di condominio passerebbe al metano, perché si spende la metà rispetto alla nafta.

L'inquinamento, banalmente, è proporzionale al traffico e appare quindi assurdo colpire i due tempi, che sono tutti due ruote e tutti sappiamo quanto siano essenziali per limitare il traffico.

Inoltre, per ridurre il traffico, sarebbe opportuna la sincronizzazione dei semafori. Perché l'inquinamento è proporzionale al traffico e, questo, al tempo di percorrenza dei veicoli per un certo percorso.

Io ho attraversato il mondo intero su una Vespa, sono passato per moltissime metropoli, Dubai, Singapore, Melbourne, solo per citarne alcune, e ho constatato che dove questo sistema è implementato in maniera efficace, si ottengono risultati sbalorditivi.

Qui pare che non sia mai stato fatto uno studio a proposito, forse solo un pezzo di Corso Italia, certamente non in Corso Europa o in Corso Sardegna.

La modernizzazione del parco mezzi Amt. Ho sentito che sarebbero stati modificati alcuni mezzi e trasformati da Euro1 a Euro3. Da tecnico sono scettico, perché c'è una differenza gigantesca tra i limiti imposti dalle due normative, che ha richiesto, da decine di anni di studio alle case automobilistiche, a investimenti ingenti. Se fossero bastate delle modifiche per adeguare i veicoli da Euro1 ad Euro3, tutti i tecnici delle case automobilistiche sarebbero scemi e vi garantisco che non è così.

Io vorrei chiedere formalmente il dettaglio di queste operazioni, sia per valutarne l'efficacia e, in caso positivo, sarei lieto di sbagliarmi e vorrei chiedere che venga estesa la possibilità anche ai privati. Perché Amt può, con alcune modifiche, aggiornare i propri mezzi alle normative Euro3 e un privato non può?

Concludo con un'osservazione. Come ho anticipato, io ho fatto il giro del mondo, sono partito da Corso Italia, muovendo in direzione Levante con una Vespa, non ho mai invertito la rotta, ho percorso 40 mila chilometri, cinque continenti e attraversato ventinove Paesi. Viaggio da solo, senza mezzi di supporto, senza gps. Più volte mi sono perso. Ho imparato sulla mia pelle una banalità, ma che vorrei trasmettere a chi ha la possibilità di decidere: per quanto possa essere odioso, tornare indietro quando si sbaglia strada, a volte è il primo passo nella direzione giusta.

## ***BRAGHIN – RUOTE D'EPOCA RIVIERA DEI FIORI***

Sono membro del consiglio direttivo delle Ruote d'Epoca Riviera dei Fiori, il club di auto e moto d'epoca più grande d'Italia. Accanto a me c'è il nostro Presidente.

Noi abbiamo come iscritti circa 7000 genovesi. Io vorrei fare un intervento che non è soltanto a nome degli iscritti a Ruote d'Epoca, ma si allarga anche ai possessori di quei mezzi che per necessità mantengono in vita, perché comunque non hanno i soldi magari per comprare i nuovi scooter o i nuovi mezzi. Volevo chiedere a nome degli iscritti, ma anche a nome di chi ha questo tipo di veicoli è di rivedere profondamente quest'ordinanza, perché questa ordinanza – per usare termini buoni – è nata dalla fretta, perché sono amministratore comunale anch'io a Villanova d'Albenga e il 30 dicembre non passa nulla che sia studiato profondamente. Questa è una mossa che è nata veramente dalla fretta.

A differenza vostra, io sono Assessore, ma gratis, ma vi assicuro che anche per problemi minori ci mettiamo molto più impegno. Studiamo e laddove non arriva la nostra professionalità, io sono un professionista...

Guardi, ha il mio nome e cognome, se si offende, mi quereli.

Non volevo offenderla. Ci mancherebbe! Che facciamo tribuna politica qua?

## ***RUSSO – PRESIDENTE***

Io richiamerei tutti a un po' di silenzio e a un po' di calma.

Chiederei ai Consiglieri, al pubblico e agli auditi, un po' più di tranquillità negli interventi.

## **BRAGHIN – RUOTE D'EPOCA RIVIERA DEI FIORI**

Non volevo offenderla, per l'amor di Dio!

## **RUSSO – PRESIDENTE**

C'è una mozione d'ordine. Facciamo intervenire il Consigliere. Prego.

## **CARATOZZOLO – GRUPPO MISTO**

La prego cortesemente di ricordare agli invitati auditi e al pubblico, che qui ci sono delle persone, oltre che essere Consiglieri comunali, che rappresentano dei cittadini come loro. Per cui, o si attengono a ciò che prevede non solo la buona educazione, ma anche il regolamento, oppure possono anche andare via.

Questa è la richiesta che le faccio. Altrimenti provvederò in altro modo per quanto riguarda il percorso istituzionale. Grazie.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Queste Commissioni si stanno facendo un po' movimentate. Agli auditi chiederei di non interloquire con i Commissari, i quali sono anche liberi di fare delle domande e sono qua apposta per avere informazioni dagli auditi e ricevere notizie, per poi meglio decidere.

Anche al pubblico chiedere gentilmente di non interloquire con auditi e Commissari, poiché questo non è previsto e le audizioni servono comunque per sentire le diverse rappresentanze dei cittadini e i diversi interessi.

Fatto questo chiarimento, le ridò la parola e la ringrazio.

## **BRAGHIN – RUOTE D'EPOCA RIVIERA DEI FIORI**

Mi scuso con il Consigliere, non volevo offenderlo. Sono un pochino nervoso, ma lungi da me farne una questione politica, o avercela con lei, che neanche so chi sia, mi scusi. Le richiedo nuovamente scusa.

Genova è una città grande, di una certa importanza, che richiede comunque un'attenzione particolare a determinati problemi. Vedere un'ordinanza uscire il 30 dicembre, mi è sembrata veramente un po' frettolosa. Una volta che sono andato a leggere i contenuti, veramente l'ho ritenuta un pochettino inopportuna.

Il mio discorso si collega anche al discorso dell'ingegnere Capocchiano, che ho avuto il piacere di avere come collega ai tempi in cui lavoravo anch'io nel mondo delle corse e dei motori. Secondo me, si è andati un po' alla ricerca di quella che è la famosa pagliuzza, ma non ci si è resi conto di quella che è la trave che abbiamo nell'occhio, perché una città come Genova ha dei problemi che sono ben superiori a quelli dati dall'inquinamento da motori Euro0, Euro1, Euro2. Questa trave che cos'è? Ce l'abbiamo sotto gli occhi di tutti. Ci sono le navi, un porto non elettrificato, un signor porto, bellissimo, io ogni volta che passo sulla sopraelevata non posso fare meno di guardare il porto, o quando ho del tempo libero non posso fare a meno di andare a farmi un giro. Sono gli automezzi che sono spesso vecchi e sono molto inquinanti. Sono anche automezzi che, checché se ne dica, anche se coprono il 95 per cento del territorio, io ho avuto modo anche di lavorare e di avere un ufficio a Genova, non garantiscono un servizio efficiente. Io a Villanova d'Albenga posso prendere un signore e digli di prendere l'autobus, di fare il giro di tutta la città con un pullman solo e mi copre

il 100 per cento, però non dà un servizio soddisfacente. Io spesso e volentieri ho dovuto girare a piedi e anche ben volentieri. Però, i mezzi pubblici li ho usati veramente poco.

Un altro problema è dato anche dalle emissioni in atmosfera dai camini delle aziende, bisogna controllare anche queste cose. Bisogna controllare anche le emissioni in atmosfera delle caldaie. L'ingegner Capocchiano ha citato, giustamente, anche le caldaie a combustione di nafta povera.

Poi, c'è anche da affrontare il problema dei pannelli solari. Sui tetti di Genova, sia delle aziende che delle case, si vedono pochissimi pannelli solari. Quello che chiediamo noi è di avvalersi anche di competenze più professionali. Abbiamo delle università che sono di prim'ordine, abbiamo professionisti come l'ingegner Capocchiano che giocano in casa. Sentiamo anche il parere di questi professori, o di questi professionisti, per cortesia, perché l'inquinamento non ha confini. È facile dire che il porto non è di nostra competenza. Allora mettiamoci insieme a quelli che hanno le competenze per il porto, perché l'inquinamento non ha confini, non finisce a Genova, l'inquinamento gira, dal porto va alla collina, va a tutta la città. Perché l'aria pulita passa anche dai pannelli solari, dall'elettrificazione del porto, dal trasporto pubblico efficiente, dal controllo delle emissioni in atmosfera da parte delle aziende e delle case e soprattutto anche dai collaudi.

Da quest'anno, i possessori dei veicoli cosiddetti storici, o comunque ventennali, devono pagare il bollo pieno, fintanto che il veicolo non ha trent'anni. Allora, pago il bollo pieno, faccio anche il collaudo, almeno che questo collaudo sia efficiente e mi si indichi che cosa devo fare per poter inquinare eventualmente di meno. Faccio un intervento alla carburazione? All'impianto di scarico? E poi, soprattutto teniamo anche conto del fatto che questi veicoli d'epoca sono in un numero veramente limitato e non sono destinati a crescere, sono destinati comunque a percorrere poca strada in confronto agli veicoli più moderni e sono destinati – ahimè – a scomparire, perché prima poi uno se li metterà in garage, o in salotto, come fanno alcuni.

Soprattutto teniamo anche conto del fatto che questi veicoli, riferendomi maggiormente a quelli che girano nel genovese, le Vespe, gli scooter o anche le Cinquecento, consumano veramente poco. Se pensiamo, con centro litri di benzina, quanti chilometri fanno questi veicoli, pensiamo a quanti chilometri fanno con cento litri i camion, o i bus che tutti i giorni girano per Genova. Questo chiediamo.

Chiediamo soltanto una maggiore attenzione nei nostri riguardi perché, come al solito – non faccio un discorso politico, lungi da me, io non sono di nessun partito – pagano sempre i più deboli. È semplice dire: «Qual è il problema? Dobbiamo risolverlo all'ultimo momento. Quanti ne abbiamo oggi? 30/12. Bene, allora eliminiamo gli Euro0, gli Euro1 e gli Euro2».

No, è troppo semplice. Siamo a Genova e alla brutta – anch'io ho girato il mondo come l'ingegner Capocchiano, tante volte – guardiamo cosa fanno i nostri vicini, guardiamo cosa fanno le città portuali come Marsiglia, come Rotterdam, come Goteborg; là si vedono delle persone andare a lavorare con dei mezzi che hanno più di quarant'anni, lo so perché essendo appassionato lo vedo e vedo delle moto e delle auto di quarant'anni che vengono parcheggiate in pieno centro. Eppure, sono città che hanno navi molto più imponenti delle nostre, che hanno molti più problemi dei nostri. Oltretutto, là non pagano né bollo e né tassa di circolazione.

Quindi chiediamo veramente una maggiore attenzione, meno fretta. Sicuramente poi non potremo essere accontentati al 100 per cento, però almeno sentiamo più pareri. Abbiamo delle università, abbiamo dei professionisti che, anche se non fanno parte dell'università, li abbiamo sottomano e uno è qua accanto noi. Quindi chiediamo semplicemente una maggiore attenzione, meno fretta e un pochettino di riguardo in più verso quelle categorie che sono un po' meno abbienti. Non ci sono solo collezionisti, ma ci sono anche quei possessori di mezzi che non possono rinnovarli per cause economiche e soprattutto poi, dovendo mettere da parte questo tipo di mezzi, si ritroverebbero ad utilizzare delle auto, ancora peggio. Perché prendere il pullman per andare da una parte all'altra di Genova, ve lo garantisco e lo sapete meglio di me, è veramente difficile.

## **MERLI – AMICI BICILINDRICHE ABARTH**

Come avete dichiarato voi, le varie percentuali di inquinamento sono principalmente imputabili al riscaldamento domestico, al porto, alla centrale e solo un 20 per cento al traffico cittadino.

Forse non avete tenuto conto che di questo 20 per cento cittadino, solo il 2 per cento fanno parte i veicoli cosiddetti da voi molto inquinanti. Di questo 2 per cento, non tutti circolano contemporaneamente, perché essendo in parte veicoli non da uso quotidiano, certi se li tengono in garage ben custoditi.

Per far fronte anche a questo inquinamento che voi avete preso di mira, questi veicoli, moto e auto, non avete tenuto conto che è attuale che il porto aumenterà la lunghezza delle banchine per dare la possibilità alle nuove super navi portacontainer di accedere con delle portate di tre/quattro volte superiori alle attuali, perciò senz'altro mosse da motori più inquinanti, perché occorre senz'altro più potenza.

Un'altra cosa di cui non avete tenuto conto è che queste vetture e moto inquinanti, di solito hanno una cilindrata media sui 700 centimetri cubici, mentre le auto moderne, Euro4 ed Euro5 senz'altro, hanno come cilindrata media 3000.

Per percorrere lo stesso tragitto, un'auto di 500 centimetri cubici assorbe un quarto di aria di quella di un 2000, alla stessa velocità media. Perciò, senz'altro inquinerà di più, ma fatti i debiti conti, alla fine inquinano uguale. Perciò, sono senz'altro da rivedere i conti che avete fatto.

Non vorrei si arrivasse – e in Liguria abbiano un po' di esperienza – all'assurdo che abbiamo avuto con i caratteristici paesi storici abbandonati e poi riscoperti dai vari cittadini del nord, che adesso se ne sono impossessati, perché se fate in modo di queste auto vengano dismesse, quelle più interessanti senz'altro andranno a finire all'estero. E il giorno che magari, con qualche nuova tecnica, noi ce ne volessimo di nuovo servire, dovremo senz'altro approfittare e comprarle dall'estero.

Non vorrei che con questa ordinanza – che forse è sfuggita al Sindaco – venissero proibiti anche i fagioli e la sfarinata! Perché sapete benissimo che fagioli e farinata fanno un effetto naturale, che senz'altro un po' incide sull'inquinamento. Non vorrei che si facesse mettere qualche filtro anche a queste cose, o proibire addirittura la vendita di queste cose.

La Fondazione Ansaldo, che poco c'entra in questo caso, come sapete, con cose storiche e veicoli – quelli che vorreste proibire sono storici – sta mettendo su un archivio che chi ha la possibilità di vederlo è qualcosa di eccezionale. Invece, con la vostra ordinanza, fate in modo che l'archivio storico delle auto vada a sparire, perché farete sparire le auto, dando vita a questa ordinanza. Come ho detto, sono senz'altro meno inquinanti delle moderne, a parità di percorso e con il rapporto di cilindrata che c'è.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Ho esaurito i non auditi, chi di nuova indicazione, chi di vecchia presenza. Ho delle richieste però di chiarimenti da parte di coloro che già sono stati auditi, su cui io non ho problemi, se tutti i Commissari sono d'accordo e immagino di sì. Chiederei però a tutti di intervenire stando in un tempo magari inferiore ai dieci minuti, perché altrimenti poi non iniziamo mai il dibattito e soprattutto visto che da alcuni è stata avanzata la proposta la prossima volta di fare solo dibattito e oggi di concludere le audizioni, se abbiamo delle domande sarebbe bene farle questa mattina.

Valerio Gennaro mi ha chiesto i fare un chiarimento; Autorità portuale voleva integrare la sua relazione; Città metropolitana deve rispondere a dei chiarimenti; Legambiente anche mi aveva chiesto la parola.

Consigliere Villa, ho fatto solo la lista di quelli che già me l'hanno chiesto e ho detto che do il diritto di replica a tutti. Quindi tutti quelli che vogliono replicare, replicano e non c'è problema, assolutamente.

## **MUSSO E. – LISTA MUSSO**

Premesso che le integrazioni sono opportune, consigliate e forse se ne potrebbero aggiungere degli altri, a valle delle domande dei Consiglieri iscritti, che sono molti.

Mi chiedo, sempre per non finire nella zona 12:30, quando la Commissione deve finire, poi ci sono anche diversi Consiglieri che lavorano, se non sarebbe invece il caso di partire anche con un primo giro di domande dei Consiglieri e poi fare le integrazioni dei già auditi, nonché anche le risposte degli auditi.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Mi sembra anche questa una proposta operativa assolutamente efficace. Se tutti sono d'accordo e se sono d'accordo i Commissari, possiamo fare così.

Quindi facciamo un primo giro di interventi, che possibilmente siano con richieste di precisazioni agli auditi, così da concludere le audizioni con questa mattina e con i chiarimenti necessari. Se va bene anche agli auditi, se potete stare, ascoltare, prendere nota e rispondere. Mi sembra anche corretto chiedere a voi.

Perfetto. Consigliere Villa.

## **VILLA – PD**

Sarò velocissimo, perché rischio di annoiare, perché è dal 2 gennaio che, giustamente, cerco, come tanti altri colleghi, di far capire determinate cose e capire io per primo, perché anche oggi ho avuto l'ulteriore constatazione che non ci sono le idee chiare e tantomeno credo che la Giunta le abbia. Nel senso che gli auditi di oggi mi hanno particolarmente sorpreso e dovrebbero, credo, davvero prendere esempio, invece, dagli auditi che abbiamo invitato noi e che sono alcuni interventi autorevoli e ascolteremo anche Gennaro Valerio che ulteriormente, come già l'altra volta, credo e spero ci ribadirà determinate cose. Ma propongo magari, all'ingegnere Capocchiano – Luca, scusami – che conosco, magari di vedere un attimino di insegnare qualcosa a qualcuno, se questo eventualmente lo ritenete, perché sembra che dalle prime audizioni qui non inquinino nessuno e questa città allora non sia inquinata. Quindi probabilmente non ci siano problemi per rilevarla.

Ci diranno, probabilmente, le persone della Città metropolitana, evidentemente, quali sono i valori che questi soggetti non sfiorano e le proposte che... ringrazio della sua franchezza, al signore dell'Autorità portuale, perché è stato preso da contrattempo il suo dirigente, come spesso accade, tanti dirigenti di tante aziende, anche pubbliche, pagate dai cittadini, perché poi l'Autorità portuale fondamentalmente è anche una di quelle, perché è partecipata da tanti soggetti, come il Comune di Genova ed altri, non partecipano. Quindi stia tranquillo che siamo abituati a queste cose. Quindi ci sono tanti dirigenti profumatamente pagati, che non vengono mai a queste audizioni. Ma io lo dico per confortarla sicuramente.

Allora, se nessuno inquina, che cosa ci stiamo a fare? Sono anch'io molto sorpreso dalle dichiarazioni che leggo sui giornali e probabilmente da questo cattivo vizio dell'Amministrazione, quindi della Giunta e del Sindaco, di parlare prima con i giornali che con la sua maggioranza e di confrontarsi, come ho già detto tante altre volte, prima di fare dei provvedimenti oscuri, come questo. Perché poi siamo noi che andiamo dai cittadini a dire le cose. Ve l'ho già detto l'altra volta, voi non siete stati eletti, quindi probabilmente dovete prendere spunto dalle persone che rappresentano, bene o male, modestamente o immodestamente, i cittadini genovesi. Per quello che mi riguarda molto modestamente cerco di farlo. Quindi ascoltarli e prima di fare le ordinanze, fare tavoli di lavoro come questo, che noi vi abbiamo obbligato a farlo, perché siamo noi che abbiamo invitato gente come loro, come Luca e come tutti gli altri, che vi vengono a spiegare delle cose e che

giustamente voi siete venuti a contraddire, a confermare, o a dire altre cose. Quindi sulla verifica di determinati dati e valori, non in periodo natalizio, fate delle ordinanze sindacali.

Mi sarebbe piaciuto che il Sindaco fosse stato presente, gli porterò le registrazioni degli interventi di questa mattinata, perché sono abbastanza esemplificativi. Io rispetto davvero il lavoro delle persone che sono qui presenti e giustamente delle cose che hanno ribadito. Capitiamo spesso in questa strana mania, in questa moda italiana di dire: «Mi compete questo, mi compete l'altro. A questo compete questo, all'altro compete l'altro», cosicché il cittadino non si capisce mai niente. In questa giungla, che non è dovuta a voi presenti, di leggi, di sistemi, di burocrazia, che probabilmente su questa cosa qua, per l'ennesima volta fanno pagare agli stessi cittadini i problemi.

Determinate cose sono state rilevate dai professori. L'altra volta avete anche ascoltato l'autorevole intervento del professore, non della gente semplice come noi, ma del professor Gennaro Valerio, che interverrà di nuovo e che vi hanno posto, credo, determinate condizioni. Siccome l'ordinanza stessa dice: «Preso atto che, ai sensi del sopracitato piano regionale, i Comuni, sulla base dei dati misurati dalla rete di monitoraggio o stimati, devono»... e io richiedo per l'ennesima volta: sono obbligati a farlo? O sono obbligati a farlo a partire dalle fonti di emissione maggiori? Quindi prima vanno a cercare probabilmente le fonti ad emissioni maggiori e poi vanno a cercare quei pochi, centinaia o migliaia di persone, che purtroppo sono costretti a utilizzare le Vespe, o le macchine, o le Ape, perché non hanno i soldi per poterle cambiare. Se avessero i soldi, che qualcuno in questa stanza guadagna, state tranquilli che potrebbero comprarseli.

Al di là di questo, si impone un'ordinanza tale in un tempo così limitato, perché aprile è nuovamente limitato. Io non sapevo nulla e per l'ennesima volta manifestò il mio disagio e la mia arrabbiatura alla mia maggioranza, perché di queste cose di aprile non ne sappiamo nulla.

Vi chiedo per l'ennesima volta di fermarvi. Avete già sospeso e vi ringrazio, mi piacerebbe vedere il provvedimento entro la fine di febbraio, che sostituisce, o che sospende questa ordinanza. Quindi io credo che si debba fare un'ordinanza per sospendere un'altra. Io credo che vada in questo modo. Quindi voi avete tempo entro domani, perché giovedì credo che farete Giunta, che farete l'ultima Giunta, dove spero questa ordinanza venga presentata, o comunque questo provvedimento che sospenda quello precedente. Quindi mi piacerebbe vederlo. È mio diritto averlo come Consigliere comunale e su questa cosa io credo e spero che me la manderete il prima possibile.

Tante cose sono state già dette. Io non le ribadisco, perché mi piacerebbe continuare ad ascoltare tanti di voi. Io non mi fermerò, come il 10 gennaio ho fatto un'interrogazione in questo Consiglio comunale. Io sarò quello, insieme a tanti altri, che coinvolgerò tanti cittadini genovesi a fare delle iniziative legittime di protesta, perché possano continuare a far cambiare idea a certe persone. Secondo me, questa cosa è inutile. Ho ascoltato e mi è servito e grazie a tutte le persone che sono venute in queste settimane a raccontarci cose diverse da quelle che ci avete raccontato voi. Sicuramente io credo che bisogna ripartire, risedersi e capire chi inquina, chi no, quanto inquina e come inquina e non prendersela con i soliti noti. Ribadire anche che come Amministrazione comunale dobbiamo fare tante cose. Dobbiamo sicuramente ammodernare il parco dei nostri mezzi pubblici di Amt, di Amiu, di Aster, di tutte le società del Comune di Genova.

Lei ha detto che il servizio è efficiente, che gli autobus nostri sono efficaci. Le ricordo le decine e decine di interventi, di autobus fermi, che si sono incendiati, o che non vanno, tante altre cose, o comunque quegli avvertimenti che probabilmente le faceva il signor Luca e magari le ricordano soltanto cosa significa portare un veicolo che è del 1994, del 1996, comprato addirittura durante il 1990, portarlo da Euro0 a Euro3.

Probabilmente, se tutte queste cose fossero state ascoltate, l'ordinanza non sarebbe ancora pronta. Andiamo a ricercare tutti i soggetti, tra l'altro oggi alcuni non sono presenti. Andiamo a prendere quei dirigenti che non sono qui presenti e che sono profumatamente pagati, ma non in particolare uno o l'altro, in generale, tutti quelli che ogni tanto non vengono da noi, per poter dire determinate cose.

Confrontiamoci con la Regione Liguria, perché sul piano comunque dell'ambiente determinate cose le impone e determinate cose, giustamente, i Comuni devono eventualmente riferire. Ma siamo qui per dire: partite con i grandi inquinatori, se ritenete che ci sia un inquinamento di questo tipo.

C'è un fatto che mi ha dato molto disagio. I dirigenti del Comune non devono assolutamente interloquire in quest'Aula con i soggetti che noi abbiamo audito. Io ho assistito, proprio un quarto d'ora fa, a un signore dirigente del Comune di Genova che ha fatto una battuta a un signore audito. Io chiedo all'Assessore che lo rappresenta e alla Presidente assolutamente, perché non deve succedere, in un'aula che faccia delle battute o faccia delle altre cose a persone che sono qui audite e invitate.

Io personalmente non lo faccio ed eventualmente chiedo, cortesemente, che non si faccia nei confronti di nessuno. Lo chiedo all'assessore Dagnino e lo chiedo alla Presidenza della Commissione che, giustamente, sta coordinando questi lavoro.

Mi scusi, ho ancora tempo, quindi posso parlare fino alla scadenza del mio periodo.

Sì, apra le mani, Presidente. Evidentemente è un tema a cui tengo molto e mi piace raccontare.

## **RUSSO - PRESIDENTE**

Consigliere Villa, non l'avevo neppure interrotta. Io cerco di non intervenire. Concluda pure il suo intervento.

## **VILLA - PD**

No, Consigliera, lei ha l'abitudine, anche lei, di prendere un po' le abitudini che hanno spesso gli Assessori, di ridere, di ridacchiare, di girarsi verso i loro dirigenti e di ridacchiare altrettanto. Glielo dico, lei è eletta come me, quindi è stata sicuramente messa qui dai cittadini. Ripeto, c'è una netta differenza da chi cerca di promuovere e di riportare delle problematiche semplici, o importanti, che i cittadini gli propongono e invece è molto più semplice andare via di qui e, giustamente, andare a casa e godersi probabilmente i fine settimana. A me piace fare diversamente. A me piace andare in giro a sentire la gente ed evidentemente sono qui a riportare queste insoddisfazioni. Evidentemente abbiamo due modi diversi di vedere l'Amministrazione pubblica.

Quindi fermiamoci. Fermatevi. Faremo tutte le azioni possibili perché comunque queste ordinanze vengano comprese, vengano chiarite e non vengano fatte delle altre. Prendetevela con i più cattivi, non con i più buoni e corretti. Grazie.

## **DE PIETRO - M5S**

Io intanto inizio con una mozione d'ordine, che non ho fatto prima, perché avrei perso la lista. Siccome già l'altra volta ero il primo degli esclusi, ho preferito rimandare. Contesto leggermente il modo di operare che è stato proposto, per cui farò un intervento, cercando di essere più ristretto possibile, anche politico, che va oltre le domande agli auditi.

Intanto, volevo far notare il fatto che il Comune, con questa ordinanza, si è scagliato contro, tra l'altro, quello che ci è stato dimostrato essere il male minore, fra tutti quelli presenti in città per quello che riguarda l'inquinamento, però lui stesso riesce a tenere, come abbiamo visto dalla stampa, a ventisei gradi di sabato a mezzogiorno riscaldati gli uffici dove non c'è nessuno. Quindi forse bisognerebbe che il Comune intervenisse anche da altre parti sul risparmio energetico, non soltanto sul cambiamento per risparmiare qualche soldo, ma anche per quello che riguarda la gestione tecnica degli impianti. Il riscaldamento, come sappiamo, è una delle maggiori fonti di inquinamento in città.

Anche per quello che riguarda la gestione dell'energia elettrica, il Comune di Genova non ha fatto praticamente nulla per quello che riguarda il risparmio energetico. Sono quattro anni che

chiediamo che, oltre la regolazione del riscaldamento, siano anche utilizzati dei sistemi tecnologici per il risparmio energetico, spegnendo le luci alla presenza delle persone. Si tratta di investimenti veramente minimali, che questa Giunta evidentemente non intende fare.

Ritornando sul discorso più in generale del traffico e quindi dell'inquinamento, abbiamo dovuto chiedere una Commissione sul Car-sharing, evitando qua Car2Go, che ha inizio iniziato la Commissione dicendo che erano tre anni che cercava di comunicare con il Comune di Genova e non ci riusciva. Quindi siamo riusciti a portarlo in Commissione e loro hanno fatto una proposta e hanno detto che sarebbero stati pronti con il *free floating* dall'1 gennaio se la Giunta gli avesse dato attenzione. Questo, a quanto ho capito, a quanto mi è stato riferito e risposto nei vari 54 e nelle chiacchierate che abbiamo fatto con l'Assessore, è una cosa che non si intende sviluppare sicuramente in tempi brevi e di cui invece la città e i genovesi avrebbero bisogno.

Ritengo che sia giustamente importante salvaguardare cinque posti di lavori di Genova Car-sharing, ma sia molto importante anche salvaguardare il diritto alla mobilità di 600 mila persone.

Per quello che riguarda poi lo sviluppo Smart City, ci saremmo aspettati una maggiore attenzione al trasporto elettrico, all'utilizzo delle *Smart grid*. Abbiamo portato, come Movimento cinque stelle, un progetto di ABB Tosa, presentato già, anche quotato in parte per la linea 17 e di questo non abbiamo più saputo nulla.

Quindi chiedo all'Assessore che cosa sta succedendo, visto che ci siamo dati da fare per cercare di portare una possibile soluzione e su cui, tra l'altro, ci sono già stati, nel frattempo, in questi sei mesi di attesa da quando l'abbiamo presentato, degli ulteriori sviluppi sulle tecnologie.

Tra l'altro, segnalo, sul discorso della parte elettrica, che proprio pochi giorni fa, un decreto legge di un parlamentare del Movimento cinque stelle, è passato in Parlamento e adesso è possibile fare il retrofit elettrico ai mezzi anche privati. Quindi mi chiedo se dal punto di vista anche degli investimenti produttivi, Amt non possa cominciare a pensare di fare dei retrofit elettrici agli autobus, secondo quelle che sono ovviamente le regole del decreto, invece che farsi acquistare dalla Regione dei mezzi a gasolio. Quindi insistere con la Regione per avere dei mezzi elettrici, o per avere dei mezzi nati per il gasolio però modificati elettrici, visto che oggi è possibile farlo. Pare che il costo dell'unione macchina tradizionale/retrofit, sia inferiore rispetto all'acquisto di un filobus.

Per quello che riguarda il porto, credo che come per il Galliera e come per altre cose, che abbiamo già fatto in passato, chiederemo un Consiglio comunale monotematico per il problema dei fumi delle navi, perché è più di un anno che insistiamo con la Giunta e con i Presidenti delle Commissioni, per avere una Commissione sul problema del fumo delle navi e su questo non ci è mai stato risposto, sempre picche. Per cui, vi informiamo che stiamo preparando una richiesta di Consiglio comunale monotematico sull'argomento, in modo da avere, nel giro di un mese, una Commissione o un Consiglio su questa cosa.

L'altra volta si è parlato del problema dei venti, cioè che quando ci sono i venti da meridione, ovviamente, le emissioni inquinanti del porto interferiscono con le emissioni inquinanti dei veicoli cittadini sulle centraline. Quindi volevo sapere se nelle relazioni che sono state fatte sull'inquinamento, in questo caso, sono stati messi in relazione alle giornate di vento, in modo da capire se gli sforamenti possono essere stati in parte dovuti, o aiutati, se non interamente dovuti alla presenza del porto. Visto che, come ci ha spiegato l'ingegnere, il marker che noi abbiamo su questo tipo di sforamenti equivale a motori diesel, quindi a motori che possono essere anche delle navi.

Per quello che riguarda la centrale Enel, sono sicuro che non inquina, sicurissimo, perché lo dicono le autorità, lo dicono tutti, come è successo a Savona. Io, però, mi sentirei più sicuro, visto che l'Italia è il penultimo Paese per trasparenza, siamo migliorati di un punto rispetto alla Bulgaria, mi chiedevo se non sarebbe molto più utile fare quello che chiede da molti anni il professor Valerio Gennaro, di fare degli studi epidemiologici accurati su quello che avviene in città, perché sicuramente l'inceneritore di Vercelli ci ha insegnato che, nonostante le assicurazioni in Piemonte di tutti gli enti competenti sulla sicurezza di quell'impianto, facendo lo studio epidemiologico si è

scoperto che c'è stato un aumento del 400 per cento dei tumori al colon retto e di lì in poi anche di molti altri tumori dell'apparato intestinale e all'apparato respiratorio.

Volevo poi fare una domanda all'ingegnere che ci ha illuminati finalmente, con un po' di informazioni tecniche, che sono sempre fondamentali. Si è parlato di motori a benzina, però ovviamente la Vespa ha un motore a miscela, quindi brucia anche l'olio. Volevo sapere che se i marker che sono stati trovati, quindi gli sforamenti che sono stati misurati, possono avere una qualche relazione con la presenza dell'olio nella miscela e quindi avere una rassicurazione in questo senso e spero che non ci sia questo tipo di interferenza.

Poi, una battuta per quello che riguarda la questione dei fagioli e della farinata. Ricordo che in Svizzera hanno avuto seriamente il problema delle emissioni di gas delle mucche e che, proprio il fatto delle emissioni di gas delle mucche è alla base della campagna di Vegan per il risparmio del pianeta da questo punto di vista.

## **NICOLELLA - LISTA DORIA**

Grazie molte agli auditi, che hanno fornito ulteriori elementi di discussione. Questa è la terza Commissione che facciamo sull'argomento. Fin dalla prima Commissione io mi sono permessa di ricordare che l'impatto dell'inquinamento sulla salute collettiva è reale. Ci sono dei dati estremamente allarmanti ed estremamente reali e urgenti sono gli interventi sugli inquinanti.

Però, fin dalla prima Commissione ho chiesto che fosse prodotta alla Commissione, ma non solo alla Commissione, che fosse elaborata, o comunque messa a disposizione della Commissione, se è già stata elaborata, l'istruttoria tecnica che accompagna il provvedimento, cioè l'identificazione dei principali inquinanti rilevati, le fonti di inquinanti e quindi l'adozione dei provvedimenti coerenti. Tenendo conto anche del ruolo sulla dinamica di mobilità che hanno gli agenti, perché ammesso e non concesso, usciamo di qua tutte le volte che non sappiamo più niente, se la Vespa inquina centoquaranta volte più della nave, se la nave non inquina. Io vorrei che finalmente si avesse a disposizione una tabella delle fonti di emissione, tenendo conto che sappiamo benissimo che le tabelle di fonti di emissione sono taroccate, perché il caso Volkswagen non è che riguardi un altro pianeta e un altro mondo. Per cui, a complicare la discussione ci si mette anche l'onestà delle case di produzione, che propagandano l'auto pulita, che non c'è, e mantengono questa propaganda anche a costo di falsificare i dati scientifici.

Quindi abbiamo dei riferimenti estremamente labili, però, per quanto labili, torno a chiedere che la Commissione sia messa al corrente della base scientifica, dei dati, perché così si possa ripercorrere anche il filo logico dell'adozione di certi provvedimenti.

La seconda cosa che avevo chiesto e torno a chiedere, magari questo è un disegno che necessita di più elaborazione e l'identificazione di quei provvedimenti già contenuti nel nostro piano per l'energia sostenibile, già contenuti nel nostro piano per la mobilità urbana, che sono volti esattamente a ridurre le emissioni climalteranti. Se ha un merito il provvedimento, è quello di aver sollevato il problema dell'inquinamento, che quattro alluvioni sembravano non aver sollevato, come se le emissioni climalteranti non fossero climalteranti e non avessero poi ripercussioni direttamente sulla qualità e quindi la gradevolezza dell'aria, direttamente sulla salute, con i dati epidemiologici che qualcuno ricordava, ma anche su effetti di cui la nostra città è bersaglio. Per cui, il provvedimento, magari in maniera non del tutto adeguata, però ha sollevato un problema da cui non si può sottrarre nessuno, neanche i proprietari delle Vespe, nel senso che comunque l'inquinamento c'è. Quello che mi sembra chiedano tutti è che i provvedimenti vadano a colpire prioritariamente i responsabili più determinanti di questo inquinamento.

Quindi chiedo all'Amministrazione che prima della prossima ordinanza sia elaborato un contesto più ampio. Perché poi, l'ordinanza è stata vissuta tanto più persecutoria perché sembrava un provvedimento isolato, che peraltro non migliora la dinamica della mobilità e quindi non dà neanche

possibilità a chi finalmente, come diceva esemplarmente il consigliere Pastorino, si muove a piedi, o in bicicletta, e continua a finire sotto gli autobus e a respirare aria irrespirabile.

Poi, volevo sapere dall'Enel qual è la previsione per cui le centrali a carbone non inquinano, però magari qualche inquinante anche loro, sebbene nei limiti, lo emettono nell'aria, quindi volevo sapere qual è la previsione di riduzione di quali inquinanti al momento della sospirata chiusura della centrale Enel.

Poi, da Arpal volevo sapere qualche cosa. Arpal è l'organo di sorveglianza e controllo sulle emissioni delle aziende. Faccio un piccolo inciso. Qualche tempo fa, un gruppo di cittadini del centro storico ha fatto una rilevazione – perché spesso i cittadini poi si armano delle loro competenze scientifiche e fanno le loro rilevazioni – sulla qualità dei suoli nell'area del centro storico circostante le Riparazioni Navali. È venuto fuori che i livelli inquinanti, che non sono ovviamente polveri sottili, perché quella è lavorazione del metallo a freddo e caldo, però sono metalli estremamente nocivi per la salute, che sono stati ritrovati.

Come Consigliere comunale ho fatto domanda per sapere quali sono le rilevazioni ufficiali, perché poi se uno ha il kit del *Piccolo chimico* e controlla la qualità dei suoli, va bene per lui, però è previsto che l'Arpal, come ricordava anche l'audit, faccia questi controlli. Approfitto della sua presenza: possiamo avere i dati che riguardano l'emissione dei cantieri San Giorgio in area portuale ed extraportuale? Così anche quelli non sono inquinanti dell'aria, ma fa sempre parte dello stesso ambito di qualità ambientale generale.

Poi, volevo sapere e non so se devo chiederlo a lei, o a chi dobbiamo chiedere a questo punto, come mai i dati di qualità dell'aria generale sul sito ambiente della Regione Liguria sono aggiornati al 2011. Forse è andato tutto bene, respiriamo l'aria della Svizzera, ma se respiriamo l'aria della Svizzera, secondo me, è bene che questi dati siano pubblicati, oppure se c'è un motivo per cui è aggiornato al 2011. Volevo una spiegazione su questo.

Il porto ha varie responsabilità riguardo non solo la qualità ambientale totale, ma specificatamente la qualità dell'aria e mi riferisco al traffico in ingresso e in uscita per il porto, che è traffico prevalentemente diesel. Volevo sapere se ci sono dei controlli, cioè se l'Autorità portuale mette dei limiti, euro non so cosa, ai camion che entrano in porto. Immagino di no, ma quella potrebbe essere una modalità per limitare le emissioni del traffico portuale.

E poi, riguardo al piano regolatore portuale, che è già stato presentato in questa sede, ma le risposte sono state un pochino evasive e non mi aspetto da lei la risposta, ma tanto per stabilire i termini, qual è lo sviluppo della rete ferroviaria in ambito portuale, che ad oggi vede un binario, mi risulta, che arrivi alle banchine e tutto il resto è diesel. Per cui, un buon sviluppo della rete periferica ferroviaria, che poi si avvarrà forse del Terzo Valico, è auspicata per spostare una quantità significativa di merci dalla gomma al ferro.

È già stato fatto il rilievo da un audit, ma lo ribadisco, se ci sia una normativa che, in attesa dell'elettrificazione delle banchine, che anche quella è tutta roba che un di' forse vedremo, ma se nel frattempo c'è una regolamentazione della qualità del combustibile delle navi che possono entrare in porto. Perché anche lì, proprio visivamente, fa brutto fermare la Vespa, se poi c'è la nave arenata ventiquattr'ore. Adesso non so la qualità dell'aria come sia, ma visivamente la fumata nera non credo sia foriera di niente di salutare.

Infine, la domanda all'Amministrazione, ad Amt, se ci sia la partecipazione da parte dell'azienda a progetti di finanziamento o di co-finanziamento da parte della Comunità Europea di mezzi ecosostenibili. Mi risulta che questi progetti ci siano. Chiedo quale sia la posizione della nostra azienda riguardo l'intercettazione di finanziamenti a questo fine.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Prima di dare la parola al consigliere Bruno, vi è stata distribuita la copia di una relazione che ci è stata fornita da Città metropolitana, a chiarimento delle notizie date alla precedente

Commissione e all'ingegnere Capocchiano abbiamo chiesto di farci pervenire la relazione di questa mattina e vi sarà mandata direttamente nella cartella atti del Consiglio.

## **BRUNO – FDS**

Cercherò di attenermi a domande, anche se un minimo di pensiero, probabilmente trasparirà. C'è una premessa. È evidente che non penso che la discussione sia: «Noi centrale Enel siamo in regola, perché probabilmente siamo in regola. Noi porto rispettiamo le regole, perché probabilmente così è. Noi moto abbiamo fatto la revisione e quindi, se ci hanno fatto la revisione, siamo in regola». Siamo tutti in regola, il problema è che siamo in una situazione sanitaria e ambientale in cui siamo.

Quindi, secondo me, il quadro non è burocratico, tecnocratico, che è tanto criticato anche da un importante capo di Stato extracomunitario nella sua ultima Enciclica. Il problema è andare alla sostanza dei problemi.

Vorrei chiedere all'Arpal, o alla Città metropolitana, perché ci sono delle voci che potrebbero essere anche non vere, che allora vanno del tutto tranquillizzate, che le centraline iniziano a entrare in sofferenza a livello di funzionamento. È vero, o non è vero?

Inoltre, sarei molto interessato se l'Autorità portuale facesse avere a questa Commissione, anche non oggi, i dati delle proprie centraline, di cui l'ingegner Gattulli ha parlato prima.

Il terzo problema era forse una domanda anche agli estensori dell'ordinanza. Vedo che in alcune città sono state escluse dall'ordinanza le auto con benzina Euro2. Che ragionamenti sono stati fatti, in maniera differente da Torino e da altre città.

Poi, una domanda che chiedo alla Presidente di porre alla Segreteria generale. La famosa ordinanza contingibile e urgente per ragioni sanitarie, che il Sindaco può emettere ed è nelle sue prerogative, in quanto è ufficiale sanitario del Governo, questa ordinanza dove si può estendere? Pare, leggendo l'ordinanza, che il Sindaco dica: «Ci sono delle cose che sono della Città metropolitana, io sono il Sindaco di Genova e non c'entro niente». È la stessa persona. Poi: «Alcune cose sono del Demanio, ma io non c'entro niente». Ora, qualcosa che è nel territorio genovese, che ha un'emergenza sanitaria forte, sempre che sia comprovata, chiedo se fosse possibile avere un parere della Segreteria generale, rispetto al potere del Sindaco di emettere un'ordinanza contingibile e urgente, per tutelare la salute a Genova. Questo sempre muovendomi non nel campo di andare a risolvere i problemi, ma nel campo burocratico.

Ringrazio la nota della Città metropolitana, perché segnala che l'inventario regionale, di cui avevamo parlato le altre volte, l'ultimo che è stato elaborato è nel 2011. Qualcuno mi ha detto che la funzionaria è andata in pensione, non ci sono stati più i finanziamenti e l'inventario regionale che veniva aggiornato ogni due anni, non viene più fatto. Mi pare di capire che questo inventario regionale partiva soprattutto da dati reali, non solo da simulazioni. Tanto per capirci, se andiamo a vedere sul sito ambiente in Regione e i problemi fossero solo l'ossido d'azoto e il PM10, le moto fanno 40 tonnellate 323, il porto 7940 e 325, i camion 1299 circa e 64, le auto 633 e 36, la centrale Enel non tanto, 238 e 395, il riscaldamento 427 e 26. Se invece il problema fosse l'ossido di carbonio, le moto 4502 e il porto 1152.

Ovviamente, se ci concentriamo solo sulla questione burocratica, allora si può fare un ragionamento. Se vogliamo affrontare il tema della salute in termini ampi, probabilmente va fatto a tutto tondo.

Quindi a me pare che quell'inventario regionale fosse la cosa principale su cui tutti gli enti, a partire dallo Stato, per arrivare fino a noi, dovessero concentrarsi, per poi assumere delle ordinanze che, al di là del consenso, del sentimento, andassero a colpire veramente il problema. Perché c'è il rischio che si facciano delle ordinanze, che possono avere anche un senso, ma che poi scontentano un po' di gente. Questo è poco significativo se ci risolve il problema della salute, ma poi i superamenti saranno sempre quelli, perché se andiamo a colpire qualcosa che è solo l'1 per cento, è evidente.

Invece, nel prosieguo del documento della Città metropolitana, si parla di analisi modellistica, mirata alle polveri sottili, il progetto Apice, che mi pare di capire – però glielo chiedo un anticipo – sostanzialmente si basi sui dati delle centraline e, in qualche modo, sia basato molto sulle simulazioni modellistiche, appunto.

I dati che, invece, emergono dal documento Apice sembrano diversi da quelli dell'inventario regionale. Probabilmente uno è del 2011 e gli altri saranno più recenti. Nel senso che le emissioni navali non sarebbero la maggioranza, come mi pare di capire, o comunque almeno la metà, ma sarebbero solo il 13 per cento sotto costa, il 9 per cento interno, per quanto riguarda le polveri sottili.

Infine, chiedo alla Città metropolitana, nella penultima pagina si dice c'è un piccolo focus sui fattori di emissione per il parco circolante in Italia, emissioni di COV, benzene e biossido di azoto, dice: «Da qui emerge che le moto hanno fattori di emissioni contenuti per biossido di azoto, ma altissimi per i VOC». C'è un errore? Prima si parla di COV e poi si parla di VOC. Chiedo se c'è un errore di battitura, o se c'è qualcosa che non capisco. Probabilmente c'è qualcosa che non capisco, che è stato spiegato prima.

Ovviamente, bisogna decidere – e questo è politico, non tecnico – se affrontare la cosa solo in termini burocratici, o affrontarla sulla sostanza. In ogni caso, anche sui temi burocratici, bisogna fare degli atti che siano basati su dei dati, in maniera da rendere le ordinanze efficaci, a tutela della salute e non, in qualche modo, solo burocratico.

## ***RUSSO – PRESIDENTE***

Stiamo già cercando di scrivere la richiesta, consigliere Bruno, per il Segretario generale, in modo da avere un parere, se ho capito bene, sui poteri di ordinanza del Sindaco in materia di salute, quindi per capirne i limiti, l'estensione.

## ***MUSCARÀ – M5S***

Inquinamento ambientale, un problema che sentiamo tutti molto da vicino. Ancora ieri, con una mia interrogazione, avevo sottoposto all'assessore Porcile, il problema dell'inquinamento ambientale da elettrosmog. Gentilmente lui mi ha risposto che, purtroppo, sulle antenne non si può fare nulla, perché c'è una legge nazionale che, in qualche modo, fissa dei limiti. In Italia si può inquinare a norma di legge e quindi si può anche morire a norma di legge. E su questo, purtroppo, non ci possiamo fare nulla.

Oggi, in questa Commissione, sono intervenuti diversi soggetti che, comunque, sono fonti di questo inquinamento, oltre alle Vespe. L'ingegner Lauro di Enel ci diceva: «Noi siamo controllati. Siamo a norma di legge. Anche perché, se fosse diverso, la centrale sarebbe chiusa». Arpal ci controlla e ci riferisce che la centrale, nel 2017, avrà un funzionamento di 2000 ore annue, dividendole per 365 giorni vengono circa cinque ore e mezza al giorno. Poi, magari, saranno un po' di più, perché in alcuni giorni sarà spenta la centrale.

Però, a questo punto, mi domando, rispetto all'ordinanza che abbiamo fatto noi, queste cinque ore e mezzo giornaliere di funzionamento, in quale modo incidono sui dati che le nostre famigerate dieci centraline – che mi sembrano veramente poche in una città come Genova – ci dicono che abbiamo superato questi limiti? Io vorrei avere delle risposte in questo senso. Perché se le cinque ore e mezza di Enel mi vanno a incidere in una percentuale significativa, allora, a quel punto, bisogna fare un altro ragionamento.

Invece, il dottor Maggiolo di Arpal ci dice: «Noi siamo delegati dalla Regione a fare controlli sul porto, controlli su Enel. Non siamo stati interessati da questo tipo di studio».

Ora, io mi sono andato a prendere, nel regolamento Arpal, quelli che sono i compiti di Arpal. Nelle premesse, a pagina 4, mi dice: «Arpal, infatti, mantiene i compiti e le attività tecnico-

scientifiche di interesse nazionale, di cui all'articolo 1 della Legge n. 61 regionale, per la protezione dell'ambiente e della natura, per la tutela delle risorse idriche, per la difesa del suolo, per la protezione civile, nonché per la prevenzione e protezione della salute collettiva e della sicurezza». Quindi direi che qua dentro ci sta benissimo anche il controllo della qualità dell'aria rispetto al traffico.

Quindi le chiedo, visto che altri Consiglieri hanno citato dei dati relativi al 2011, nei quali Arpal ci dice che il parco veicolare leggero ha emesso, in quell'anno, nell'atmosfera, 633 tonnellate di ossidi di azoto e le moto 40.7 tonnellate. Parliamo proprio dei dati incriminati. Contemporaneamente, le navi in porto, con i loro generatori diesel sempre accesi, nel 2011, ultimo anno in cui i dati sono disponibili, hanno emesso in atmosfera 7156 tonnellate di ossido di azoto.

Quindi, a questo punto, vorrei sapere da lei, dottor Maggiolo, e anche dal rappresentante della Città metropolitana, che ci ha fornito dei dati, la ringrazio, avrò premura di leggerli, purtroppo mi sono stati dati adesso, avrei avuto il piacere di verificarli, però lo farò nel pomeriggio e magari in un'altra occasione le farò delle domande. Vorrei capire come ci sta quest'ordinanza dentro dei dati del genere. Perché, a questo punto, io posso interpretare i dati delle centraline come per il 90 per cento responsabili dell'inquinamento portato dal porto, se questi dati sono veri.

Poi, è chiaro che sono dati vecchi, però credo che nel 2011 il parco veicolare di Genova era pressoché uguale e penso che anche per il porto sia cambiato poco. Forse, magari, al porto, visti i dati, sarà anche aumentato questo tipo di inquinamento. Quindi le chiedo, gentilmente, di fare una valutazione rispetto a quello che, secondo lei, questa ordinanza, limitando il parco veicolare a due ruote, come potrà andare a incidere. Lei è un tecnico, quindi penso che un suo parere lo possa dare. Stessa cosa chiedo a Città metropolitana.

Per quanto riguarda una delle fonti maggiori di inquinamento, prendo atto che il signor Gattulli, che oggi è stato inviato qua dall'Autorità portuale, giustamente dice che non è in grado di dare risposte. Addirittura cita il traffico veicolare portato dal porto. Ma non è quella la motivazione per la quale abbiamo chiesto di avere l'Autorità portuale qui. È vero, i mezzi che vanno in porto sicuramente sono responsabili di una buona parte di inquinamento, anche perché io ho una Vespa e con la mia Vespa qua in centro con un litro di benzina ci vengo quattro volte; un camion a gasolio, con un litro di gasolio, sì e no, fa due o tre chilometri.

Quindi se anche il camion a gasolio è Euro4, Euro5, per la stessa strada che percorro io, gli ci vuole un mezzo pieno di gasolio. Quindi l'inquinamento è sicuramente maggiore.

Prendo atto che Autorità portuale non sia interessata a dibattere il problema, in quanto, se avessero avuto interesse, ci avrebbero mandato qua una persona che, in qualche modo, poteva anche portarci dei dati. Il signor Gattulli, ci ha detto, giustamente: «Abbiamo delle centraline». Ebbene, tiriamo fuori i dati di queste centraline. Li chiedo anche ad Arpal i dati di queste centraline. Vorrei capire se ce li possono fornire.

Per quanto riguarda quanto riferito dall'ingegner Capocchiano, lo ringrazio, perché finalmente sono riuscito ad ascoltare una valutazione tecnica. Io, nel mio lavoro, sono abituato, quando mi trovo di fronte a un guasto, ad analizzare il guasto, a cercare quali sono i motivi che hanno causato il guasto e poi vado ad agire sulle cause, ma non vado a caso dicendo che siccome ho avuto questo guasto, per precauzione facciamo così. No, va fatta un'analisi scientifica, che è mancata nell'ordinanza, Assessori, assolutamente. Voi, nella vostra ordinanza, avete, in qualche modo, interpretato delle leggi, giustamente è vostro compito; avete interpretato ordinanze già precedentemente emanate e, alla fine, sulla base di dati, direi alquanto discutibili, presi da dieci centraline, avete deciso che la responsabilità di questi sforamenti del PM10 e biossido di azoto, sono da imputare in buona parte alle due ruote.

Assessore Porcile, lei ci diceva, la volta scorsa, che è innegabile che – mi corregga se dico una cosa non vera – la maggior parte dell'inquinamento rilevato dalle centraline sia da dare come responsabilità alle due ruote.

Così ha detto. Possiamo prendere le registrazioni. Lei ha detto che ci sono degli studi che provano che i motori a due tempi sono i principali responsabili di questo tipo di inquinamento, perché non stavamo parlando di altro inquinamento, stavamo parlando di sfioramento del PM10 e del biossido di azoto.

Possiamo prendere le registrazioni, ma ci sono altri Consiglieri che hanno ascoltato e sono sicuro che ha affermato questo.

L'ingegner Capocchiano, oggi, ci dice qualcosa di diverso. Ci dice che lo sfioramento del biossido di azoto è legato a tre fattori: alte temperature, presenza di azoto e di ossigeno. E ci dice che queste caratteristiche sono strettamente legate ai motori diesel.

Io non sono un tecnico, però so ascoltare. Quindi ci dice, praticamente, che i dati che sono stati rilevati dalle centraline, non sono da imputare ai motori a benzina. Quindi non esiste più il supporto tecnico che, in qualche modo, giustifichi questa ordinanza.

Avete fatto un'ordinanza basata sul nulla. È puramente un atto politico per dire: «Non siamo stati in grado di fare altro e alla fine facciamo questo». È chiaro che non potete andare ad agire su soggetti che inquinano, ma inquinano per legge. Allora, cosa facciamo? Mettiamo fuorilegge qualcuno. E chi mettiamo fuorilegge? L'anello più debole della catena.

Avete valutato dei dati sanitari? Nell'ordinanza abbiamo una zona rossa della città, nella quale, visti i dati rilevati dalle centraline, limitiamo il traffico. Avete valutato i dati sanitari nei quali si può vedere in che modo, questo traffico, questo inquinamento incide sulla salute dei cittadini? Avete dei dati che dicano che nelle zone dove vietiamo il traffico, l'incidenza di tumori al polmone sia aumentata? Avete fatto queste valutazioni?

Bene, se le avete fatte, assessore Dagnino, portatele in Commissione. A me non risulta. Gli unici dati che ci avete portato sono questi due fogli di Arpal che dicono determinate cose sulle centraline. Sarebbe interessante, invece, fare un'analisi così, che si potrebbe estendere anche in altre parti della città.

L'Amministrazione comunale è in possesso dei dati sanitari? Ebbene, tiriamoli fuori e valutiamo se nella zona dove sarà attiva l'ordinanza, esiste un riscontro di malattie tumorali legate all'inquinamento ambientale.

Avete citato, nell'ordinanza, una delibera. Esiste già una delibera. Pochi giorni fa, sui tabelloni luminosi si vedeva scritto che era vietato il traffico in centro ad alcune tipologie di mezzi...

## ***RUSSO – PRESIDENTE***

Consigliere, se si può avviare alla conclusione, perché siete in molti iscritti a parlare.

## ***MUSCARÀ – M5S***

Certo. Concludo.

In queste tre Commissioni abbiamo ascoltato tecnici, abbiamo ascoltato medici, abbiamo ascoltato associazioni ambientaliste, tutt'e tre hanno riportato dei dati e hanno chiesto di rivedere questa delibera, proprio perché questa delibera – detto anche da associazioni ambientaliste – non risolve il problema.

Quindi io sono qui a chiedervi, per cortesia, tutti possono sbagliare, è giusto ritornare indietro sui propri passi, questa ordinanza va annullata. Ci sediamo attorno a un tavolo, con valenti tecnici che sappiano dare un giudizio medico, tecnico, dopodiché usciamo con un provvedimento, che però abbia senso di essere attuato.

## **GRILLO – PDL**

Ho semplicemente una proposta operativa. Io ho condiviso gli interventi di tutti i colleghi che sono venuti in aula, così come ho condiviso il contributo che ci è stato portato dalle associazioni. Per cui, ritengo, in modo molto convinto, che questo provvedimento, Assessori, debba essere ritirato, peraltro qualcuno lo ha già proposto, e rielaborato da parte vostra, tenuto conto del dibattito che si è sviluppato nel corso delle due Commissioni consiliari e dei contributi che sono emersi anche dalle persone audite. Ritirare il provvedimento, rielaborarne uno nuovo, sottoporlo alla Commissione consiliare e, se è del caso, coinvolgere anche il Consiglio comunale.

Questo lo dico per sgomberare il campo dall'affermazione e da quanto dal Sindaco dichiarato, che lui è stato costretto ad adottare un provvedimento sulla base delle norme emanate da parte della Comunità Europea. Io, invece, sono dell'opinione che un nuovo provvedimento, condiviso da parte del Consiglio comunale, ovviamente sia anche rispettoso delle associazioni audite, che quasi tutte, o tutte direi, hanno portato dei contributi positivi.

Io ritengo che questa sia la strada più corretta per prefigurare un provvedimento e uno scenario, che coinvolga, nella città, chiunque, ovviamente, in qualche misura, abbia delle responsabilità per quanto riguarda il problema dell'inquinamento.

Tra questo, che non è stato ignorato, puntualizzerei anche la questione dell'aeroporto, considerato che a breve verrà una pratica in Consiglio comunale sulle prospettive aeroportuali, in cui vi è una nota specifica testualmente quali provvedimenti il porto di Genova dovrà adottare nei prossimi otto anni.

Poi, ci sono anche le associazioni dei condomini che non sono state audite, perché anche i condomini, ovviamente, devono essere eventualmente auditi, perché anche da parte di questi soggetti, vi è l'esigenza nel merito di provvedere.

Quindi concludo. Ritirare il provvedimento, rielaborarne uno nuovo, considerato il contributo emerso, sottoporlo alla Commissione consiliare e rendere partecipe, sulle scelte definitive, il Consiglio comunale.

## **PASTORINO – SEL**

Nel ribadire quello che non mi è stato concesso nel mio primo intervento, cercherò di essere anche più chiaro, condividendo anche gli interventi dei miei colleghi.

L'ordinanza è stata sospesa, grazie al Consiglio comunale. Tra la sospensione e una nuova ordinanza, ci deve essere un lavoro che i nostri Assessori devono fare, di concerto con tutti i soggetti che noi abbiamo cercato di audire e soprattutto con la Città metropolitana, che ha il governo delle centraline e i dati, insieme alla Regione e ad Arpal, in modo da fare un tavolo tecnico con tutti i soggetti che in questa città contribuiscono al volume totale delle sostanze che danneggiano l'aria che noi respiriamo. Onde evitare – come ho detto prima – che gli automobilisti che erano oggetto dell'ordinanza ritirata, andassero a piedi e respirassero l'aria inquinata.

Tra tutte le audizioni che abbiamo fatto, la responsabilità di quegli automobilisti e di quei motociclisti – anche se la Commissione non ha ancora avuto i dati, però, così, a naso – è di circa il 10, 12, 15, 20 per cento. Tutto il resto, compreso la centrale Enel, che è in regola, produce i metri cubi di biossido di azoto, di PM10 e di compagnia bella, tutto il resto, cioè circa il 90 per cento, di cui la centrale Enel, il porto con tutte le sue diversificazioni, cioè porto navi, porto non elettrificato, le banchine, le Riparazioni Navali, il porto petroli, i cinquemila transiti di tir che entrano ed escono dalle porte del porto, di tir, non di motorette. Quindi prima di fare un'altra ordinanza, bisogna che tutti questi soggetti, le Ferrovie, che non fanno treni perché noi abbiamo il porto con la più alta percentuale di trasporto su gomma. E abbiamo un'Amministrazione che ha scelto di fare un'altra autostrada, quindi un altro trasporto su gomma e poi andiamo a prendercela con quello con la motoretta, che parte da Granarolo e viene a lavorare in Piazza Dante.

Quindi prima di fare un'altra ordinanza, propongo all'Aula che ci sia un tavolo tecnico, con delle persone che capiscono più di me, ma naturalmente l'ingegner Capocchiano, che ha presentato la relazione tecnica, è un esempio, che si siedano attorno a un tavolo e che dicano: «Tu devi ridurre di tot metri cubi le sostanze che mandi nell'aria, tu tot, tu tot» e poi, semmai, andremo anche a piedi. Questo è quello che volevo dire prima. Onde evitare di essere forte coi deboli e onde evitare di prendersela con i più indifesi, perché non ho molto apprezzato quello che ha detto l'ingegnere dell'Enel e neanche dell'Autorità portuale.

Io ho qua una notizia dell'Autorità portuale, che si sono riuniti, hanno fatto un vertice alla Capitaneria di porto, il 24 gennaio, proprio su questo tema, e hanno detto che sostanzialmente faranno qualche cosa, sposteranno una nave un po' più distante che non fa rumore, cercheranno di convincere, con la *moral suasion*, di usare in porto il gasolio più pulito. Ma sostanzialmente va avanti tutto come prima. Questa è la proposta che faccio.

## **PADOVANI – LISTA DORIA**

Siamo alla terza Commissione. Il problema che abbiamo in queste Commissioni è che io mi aspetterei, per il futuro, visto che non è successo fin qui, che qualsiasi ordinanza sia sostenuta da dati rigorosi.

Alla fine, succede che è un paradosso, nel senso che noi abbiamo più dati dagli auditi che dalla struttura che propone il provvedimento. Quindi sarebbe bene che alle Commissioni si arrivasse con un plico di documentazione e di dati a sostegno di qualsiasi iniziativa amministrativa, perché altrimenti viene tutto rovesciato.

Io ho imparato delle cose che non sapevo, ma sarebbe stato bene, in termini di metodo, arrivare imparati, cioè arrivare con i dati certi fin dall'inizio. Su questo conveniamo tutti, alcuni interventi l'hanno ribadito, mi associo. Bisogna organizzarle meglio, perché alla terza Commissione i dati sono ancora lì, quindi sono contraddittori, i soggetti hanno interessi diversi, ne portano di diversi.

Se dovesse dire che ho tutte queste certezze sul da farsi, dopo tre Commissioni non lo potrei dire.

Mi sono venuti alcuni dubbi e alcune certezze che provo a comunicare. Intanto, credo che il dibattito, con tutti i limiti di cui sopra, sia stato molto utile, perché ha posto al centro la questione della salute e della qualità ambientale in questa città e io credo che fra le responsabilità che abbiamo noi, che ha anche il Sindaco, ci sia quella della salute dei cittadini, quindi dobbiamo preoccuparci della qualità dell'aria che respiriamo, tra l'altro.

L'altra questione che ha sollevato l'ordinanza e che è stato uno degli argomenti più spesso utilizzati da chi è contrario all'ordinanza è che ci sono ben altri fattori di inquinamento e che, tutto sommato, il traffico sia un male minore. Su questo parliamone, perché io non sono convinto che sia così, ma cercheremo di approfondire i dati. Quello che è certo è che sul banco degli imputati sono finiti soggetti istituzioni e non, che fanno attività, che contribuiscono significativamente alla qualità dell'ambiente in modo negativo, fra cui il porto. Il contributo del porto mi sembra assolutamente rilevante, confermato dagli interventi, anche dai dati e anche la questione del riscaldamento degli immobili.

Quindi è necessario un intervento a largo spettro, ce lo siamo già detti l'altra volta e questo viene ribadito. Detto che abbiamo un problema di salute, che i fattori inquinanti sono molteplici e che bisogna tornarci sopra e intervenire anche con i poteri forti e non soltanto con i cittadini singoli, resta il problema del traffico, perché di questo stiamo parlando.

Allora, che il porto inquina è fuori di dubbio. Quanto inquina e quanto sia il contributo è un interessante dibattito, ma che il traffico inquina mi sembra abbastanza fuori discussione. Bisogna definire quanto inquina.

Tardivamente ci sono arrivati i dati della Città metropolitana e in base alla Città metropolitana, che cita lo studio Apice, stando a questa valutazione, il contributo del traffico agli inquinanti

complessivi è del 40 per cento. In questo periodo abbiamo sentito 20, 30, 40, la cifra balla, qui parla del 40 per cento.

Si è citato spesso il famoso studio dell'Apice. Apice è un acronimo, perché c'è uno studio europeo, la Comunità Europea sta facendo delle cose sulle città portuali, perché l'inquinamento dei porti è un problema serio e Apice sta per *Action for the mitigation of Port Industries and Cities Emissions*, cioè sulle emissioni prodotte.

Lo studio Apice, che ha fatto le rilevazioni sotto vento, perché noi abbiamo il problema di quando il vento porta l'inquinamento dal porto, quindi le hanno fatte in periodo primaverile, quindi quando le emissioni arrivano in città e ha fatto le valutazioni per cui il porto inquina significativamente, ci sono state delle rilevazioni in Corso Firenze, a Multedo e a Bolzaneto, il porto inquina, ma il traffico inquina ancora di più, stando a questa rilevazione.

Con questo voglio dire che il porto è sicuramente un problema, io ci vivo di fronte e ce l'ho ben chiaro, però il traffico inquina e non possiamo negarlo e stiamo parlando di questo.

L'ingegnere dei motori, diciamo, che è stato molto preciso nella sua analisi, citava dati apparentemente incontrovertibili sul contributo delle motorizzazioni. Quindi visto che è qui e possiamo utilizzarlo come consulente, le faccio una domanda perché io ho dati non diversi, ma su cui volevo un approfondimento. Ho citato l'altra volta l'ordinanza 2006 del sindaco Pericu. In quell'ordinanza, gli allora Assessori, a giustificazione, dicevano che vanno fermati i motori a due tempi, perché un motore a due tempi – allora, eravamo nel 2006 – inquina dieci volte di più di un quattro tempi Euro0 e venti volte di più di un quattro tempi Euro1.

Ci sono delle ricerche, che sono state pubblicate su riviste scientifiche, che dicono che i due tempi inquinano centoventiquattro volte di più di un motore di moderna progettazione. Quindi lei è un esperto di motori e le chiedo se questi dati sono da tenere in considerazione, perché un po' c'entra il contributo dell'inquinamento.

Ognuno ha le sue attribuzioni, è un'ordinanza sindacale, il Sindaco avrà degli obblighi e dei vincoli, bisognerebbe capire quali sono le attribuzioni del Sindaco, perché se è responsabile della salute, forse un intervento più significativo sul porto è nelle nostre corde e questo dibattito sicuramente è utile ad approfondire. Quindi facciamo tornare qui l'Autorità portuale che non ci dice soltanto del traffico, dei mezzi dentro al porto, ma di come inquinano le navi e di come si potrebbe fare a meno di quell'inquinamento se elettrificassimo le banchine.

L'ultima cosa che voglio dire è sul prosieguo dei lavori. Questo dibattito è un'occasione per mettere al centro la questione della salute e della qualità ambientale dell'aria che respiriamo. Ci sono due cose, secondo me, da fare, perché prima o poi, non possiamo fare una quarta Commissione sull'ordinanza, però possiamo fare delle Commissioni congiunte, V Territorio, VI Sviluppo, perché le attività industriali c'entrano sulla qualità, evidentemente, VII che si occupa della salute e porre al centro il problema della qualità ambientale e del rapporto qualità ambientale, territorio e salute. L'altra volta parlato con il dottor Gennaro e ci sono dei dati che entrano nel merito del rapporto inquinanti/salute, malattie e patologie, territorio per territorio, dove si può entrare su puntualmente sulle questioni, cercando di fare quello che è nelle nostre corde per migliorare la salute che, non solo è un diritto, ma per noi è anche una responsabilità, in quanto siamo amministratori di questa città e di questo dovremo preoccuparci.

## **MUSSO E. – LISTA MUSSO**

Mi limito alle domande tecniche, come è stato detto e concordato all'inizio, quindi non farò un intervento politico. Non sarà facilissimo, perché per me un intervento politico si basa sulle questioni tecniche, non è un discorso da bar e, comunque, non è una cosa con contenuti meramente ideologici. Ho bisogno di alcune informazioni in più, quindi vado direttamente a far riferimento agli interventi che ho ascoltato.

È chiaro che un riferimento politico esiste, è implicito, in particolare al discorso che abbiamo sentito in aula dal Sindaco, nel momento in cui la delibera è stata rinviata e il contenuto di questo intervento è stato che c'era un rinvio della delibera, non un annullamento e questa è una cosa da tenere evidentemente presente e che, comunque, il contenuto di questa delibera era da intendersi come collegato e coordinato a una serie di altre azioni che l'Amministrazione ha svolto, sta svolgendo e svolgerà, in tutti gli altri campi, dal riscaldamento delle abitazioni, all'Autorità portuale, all'Enel, eccetera. Questo va tenuto presente come sfondo, anche per le domande che farò.

Riferendomi all'intervento dell'ingegner Lauro dell'Enel, mi pare che, in estrema sintesi, dice: «Noi siamo in regola su tutto. Facciamo quello che dobbiamo fare. Non intendiamo fare nient'altro, perché già facciamo quello che è dovuto».

Ora, nell'intervento che richiamavo, il Sindaco ha detto che il Comune ha fatto e farà tutti i necessari passi anche sul vostro fronte. Vorrei capire se mi conferma che li ha fatti. Ma che li farà cosa vuol dire? Gli avete detto che non ci sono margini? Cioè che la vostra posizione è questa e che, comunque, non ci sono ulteriori passi da fare? È solo una richiesta per capire in che senso va letto un intervento dell'Amministrazione che ci dice: «Faremo pressioni sull'Enel per contenere l'inquinamento da quella fonte».

Vado in ordine cronologico degli interventi. Il dottor Maggiolo dell'Arpal. Mi sono stupito nell'apprendere che l'Arpal non è stata interpellata e avete visto l'ordinanza solo quando è stata emessa. L'ha detto con sufficiente chiarezza, adesso lo conferma pure. Qui la domanda, in realtà, è per il Comune: il Comune quindi non ha interpellato l'Arpal?

Non l'ha interpellata, ma l'Arpal è comunque la fonte dei dati su cui si sono basate le decisioni della delibera di cui stiamo parlando, oppure è un'altra?

Terza questione. A valle dei dati, di cui vorrei sapere se la fonte è l'Arpal, oppure un'altra e quale, chi sono, come uffici e come persone, i tecnici dell'Amministrazione che si sono occupati, senza chiedere nulla all'Arpal, forse chiedendo qualcos'altro a qualcun altro, e ce lo direte, si sono occupati di predisporre questa delibera. Anche in altri interventi, c'è il tema dei dati, dell'attendibilità delle premesse tecniche da cui discende il contenuto politico della delibera che quest'Aula ha, in molte occasioni, contestato.

Vengo al dottor Gattulli dell'Autorità portuale, dispiacendomi di rivolgere a lui, magari, delle domande che sono destinate ad altri. Lei ha parlato, in particolare, dell'attenzione alle emissioni delle navi con apposite centraline, che sono gestite dall'Autorità portuale. Ci piacerebbe conoscerne i risultati e ci piacerebbe anche sapere se l'Amministrazione comunale ve li ha richiesti questi risultati, poiché nell'intervento del Sindaco che ricordavo poc'anzi, una cosa che è stata detta con molta chiarezza – che peraltro è stata detta anche da molti altri e credo sia vera – le navi con i motori accesi in porto sono una delle maggiori fonti di inquinamento della città. Vorrei capire se questa è un'affermazione, al di là della probabile veridicità, perché tutti mi pare la condividano, sopportata da dati e, in particolare, dai dati vostri che rilevate, oppure se era la condivisione di un'opinione corrente, perché forse non è sufficiente a livello dei discorsi che stavo richiamando.

Seconda domanda per l'Autorità portuale sulla elettrificazione delle banchine, sul problema del *cold ironing* su cui ci sono progetti, studi, ricerche in corso in tutto il mondo e mi risulta che anche in porti qui vicini ci sono dei progetti in corso e alcuni di questi porti hanno anche preso dei cospicui finanziamenti europei per sviluppare questi progetti e fare anche delle sperimentazioni, alcune anche con la collaborazione dell'università e anche per questo ne sono al corrente. Volevo capire se il porto di Genova ha eventualmente già in corso – e in questo caso non lo so – oppure se ha in progetto di sviluppare delle sperimentazioni su questo tema.

Terza domanda per l'Autorità portuale, ma anche per il Comune: esiste un *mobility manager* dell'Autorità portuale? Penso di sì. Se sì, quali sono le azioni che il Comune ha concordato con l'Autorità portuale, in questo caso, non tanto per il tema delle navi, quanto per il tema del traffico veicolare che il porto genera.

Vengo all'ingegner Capocchiano, di cui ho apprezzato l'intervento molto tecnico, se n'è tratta molto chiaramente la conclusione che c'è un fortissimo squilibrio nelle emissioni inquinanti che riguardano Genova dei motori diesel rispetto ai motori benzina. Poi, ha sottolineato anche il tema del riscaldamento delle abitazioni.

Sul primo punto volevo capire anche, nell'ambito dei motori diesel, se ci può anche dire fino a quale standard Euro questi motori sono particolarmente inquinanti e nocivi dal punto di vista dei due tipi di emissione di cui stiamo parlando e, a sua valutazione, quali sono le maggiori concentrazioni di veicoli di questo tipo che abbiamo in città, inclusi quelli dell'Amministrazione, o di aziende collegate, la Amt, l'Amiu e quant'altro. È una valutazione tecnica ma, essendo lei un tecnico, mi sento di potergliela chiedere.

Sulla questione del riscaldamento nelle abitazioni chiedo, invece, all'Amministrazione, in particolare all'assessore Porcile, se abbiamo dei dati su questo tipo di inquinamento e quali azioni ha già intrapreso l'Amministrazione per tentare di contenere, se è possibile, questo tipo di inquinamento.

L'intervento del dottor Braghin, che era imperniato sul concetto della pagliuzza e della trave, che era assolutamente chiarissimo, mi induce a una domanda che rivolgo a lui, se lo sa, ma in realtà, ancora una volta la rivolgo un po' a tutti, in questo caso, anche all'Amministrazione comunale: abbiamo un dato sul peso percentuale delle fonti di queste emissioni inquinanti, oppure no? Perché se non ce l'abbiamo, tutto quello di cui abbiamo parlato in queste tre Commissioni è largamente inutile. Se non partiamo dal sapere che cosa dobbiamo colpire, possiamo sparare per aria all'impazzata, potrebbe anche capitare che facciamo centro, ma è obiettivamente molto difficile.

Sempre sui temi sollevati dal signor Braghin, il tema dei pannelli fotovoltaici induce nuovamente a fare una richiesta al Comune di azioni fatte o da fare, in questo caso non certo di incentivi economici si tratta, perché quelli sono statali e, com'è noto, in questo campo sono già molto abbondanti, anzi la polemica di questi anni è stata che sono stati troppo abbondanti, pagati da alcuni cittadini a favore di certi altri, ma dal punto di vista soprattutto delle pratiche, dal punto di vista delle agevolazioni anche delle pratiche delle procedure urbanistiche per questo tipo di interventi, se il Comune se n'è occupato, o se intende occuparsene in futuro.

L'intervento del signor Merli, in qualche modo, ha dato una risposta alla domanda che facevo prima, cioè dice che solo il 20 per cento dell'inquinamento viene dal traffico e, di questo, solo una minima parte viene dai veicoli che l'ordinanza individua. Anche qui vorrei capire, vista la qualificazione e la competenza complessiva degli auditi che sono oggi in quest'aula, se questo dato ha delle fonti attendibili, perché se ce l'ha, lo passiamo direttamente all'Amministrazione comunale, come prima indicazione del fatto che stiamo sparando nella direzione sbagliata. Vorrei capire se dagli altri tecnici presenti al tavolo, questo dato è vero, è confermato. Scusi, non è che sto criticando quello che dice, signor Merli, anzi la ringrazio di averlo detto, però volevo capire qual è la fondatezza di questo tipo di dato.

Queste sono le domande in senso stretto. Aggiungo una disponibilità concreta, che si realizza, per puro caso, proprio in queste settimane. Parliamo di una possibile collaborazione con l'università. In passato, questa cosa, ha evocato delle cose che non hanno funzionato bene, anzi che non abbiamo fatto, perché mi è stato detto che se mescolavo il ruolo di Consigliere a quello di docente universitario, questo si prestava a delle visioni parziali. In questo caso non sarà possibile. Per puro caso, è una coincidenza, il centro di ricerca che in questo momento dirigo, sta per assumere un ruolo di sperimentazione delle emissioni, degli effetti di abbattimento di emissioni e di consumi di alcune apparecchiature. Sperimentazioni che, evidentemente, comporteranno una serie di esperimenti che verranno fatti su veicoli e altri tipi di motori. Non avevo preso in considerazione l'ipotesi di coinvolgere la città di Genova, le sue aziende, o i suoi mezzi, o cose di questo genere, però approfitto dell'occasione per dare la disponibilità, totalmente gratuita, evidentemente, a cui però gli enti che andrebbero ad essere coinvolti dovranno dare il loro assenso. Questa è più roba da intervento della

prossima volta. Però, tanto per mettere una disponibilità concreta in un campo che forse può contribuire, insieme ad altri, a dare le soluzioni di cui parleremo la prossima volta.

## **CARATOZZOLO – GRUPPO MISTO**

Il consigliere Musso adempie anche al suo ruolo di universitario, quindi ha posto tante domande a cui, con tutto il rispetto, tanti alunni dovranno rispondere.

Io, invece, non voglio fare né questioni tecniche, né domande tecniche in particolare, ma il mio vuole essere una riflessione politica, perché credo che questa ordinanza sindacale sia un'ordinanza nata in modo abbastanza approssimato. Lo dico perché non ha tenuto conto – e se lo avesse fatto, molti problemi si sarebbero evitati – non ha tenuto conto di quelle che sono state le cose che abbiamo ascoltato in queste tre Commissioni.

Ha ragione chi ha detto che, nonostante siano state fatte tre Commissioni, tanti sono ancora i dubbi, tanti sono ancora i vuoti da riempire, perché si sentono delle rose e si sente anche il contrario di quelle cose. Per cui, io, che non sono un tecnico, ho difficoltà a capire dove sta la verità, o la realtà.

Però, certamente, da un punto di vista politico, il Sindaco è responsabile della salute pubblica e su questo non c'è ombra di dubbio. Ma se è responsabilità della salute pubblica, lo è a 360 gradi. Quindi l'intervento del Sindaco dovrebbe tener conto di tutte le fonti di inquinamento nell'ambito della città.

L'impressione che ho è che l'intervento si sia rivolto soprattutto all'anello debole della catena. L'ho già detto in privato e lo dico in pubblico, lo dico agli Assessori, perché un'ordinanza fatta in questa direzione porta alle lamentele, alle proteste di un gruppo di utenti e potrebbe finire lì. Se, invece, lo stesso intervento, con maggiore determinazione, fosse stato fatto nei confronti di altri soggetti e mi riferisco all'Autorità portuale, alla centrale Enel e anche alle Ferrovie, sarebbe stato certamente più utile perché, secondo me, da quel poco che ne capisco, sono le fonti di maggiore inquinamento, non che il traffico non inquina, sia chiaro, perché anche il traffico inquina, eccome. Però, certamente, pensare che con l'intervento soltanto sulle motorette si risolve il problema, non dico che sia folle, ma certamente è utopistico.

Io dico, per esempio, all'Autorità portuale... io conosco molto bene il dottor Canepa e so che è una persona molto seria e molto impegnata, però questa elettrificazione delle banchine, la vogliamo fare? Sono anni e anni che ne parliamo. Con tutte le occasioni che abbiamo avuto anche di finanziamenti europei. Ma lo dico perché altrimenti giriamo sempre intorno a un argomento. Capisco che l'oggetto della discussione è l'ordinanza, però non è che facendo passare l'ordinanza abbiamo risolto il problema, se non andiamo a toccare le fonti di maggiore inquinamento, secondo me.

Con tutto il rispetto, tutti mi sembrano, i presenti, ma anch'io, tutti candidi, tutti puri, siamo tutti più in linea per quanto riguarda l'argomento. Io, tra l'altro, ho sentito che l'Arpal non fa un'attività di controllo, se non per chi ha un'attività commerciale, un'attività industriale, ma penso che si interessi anche di ambito di inquinamento urbano, perché le centraline, in qualche misura sono... Mi farebbe piacere anche un chiarimento del genere.

A questo punto, se ognuno pensa di fare il suo, il Comune, il Sindaco e gli Assessori, pensano di risolvere il problema dell'inquinamento, portando avanti l'ordinanza e impedendo la circolazione degli Euro0, o delle motorette Euro0? Penso proprio di no.

Vado all'aspetto più politico. Io vedo che questa Assemblea è tutta abbastanza in disaccordo con l'ordinanza. Già l'altra volta c'è stato un ordine del giorno approvato all'unanimità. Peraltro, mi pare che molti dei gruppi che sostengono la maggioranza si siano espressi in modo abbastanza negativo e mi riferisco anche all'amico consigliere Villa, rappresentante del Pd, che altro che negativo, direi a buon peso, molto di più.

Se siamo tutti contrari a questa ordinanza e l'ordinanza dovesse andare ancora avanti, io credo che sarebbe una mossa decisamente sbagliata, sarebbe un atto, come qualcuno mi ha detto prima, di imperio da parte del Sindaco, in questo caso.

Io chiedo ai Consiglieri: questo Consiglio ha voglia di accettare un atto di imperio da parte del Sindaco, se tutti siamo contrari? Se così non è, cioè non abbiamo voglia di accettare, parlo dell'ordinanza, a quel punto questo Consiglio deve portare avanti una qualche iniziativa e si potrà vedere.

Questo, però, non togliere che si debba affrontare il discorso dell'inquinamento e ci mancherebbe altro. Perché poi si parla di inquinamento atmosferico, perché l'inquinamento acustico è da meno, per chi abita in certe zone della città? O l'inquinamento luminoso è da meno? O l'inquinamento radioattivo in certe situazioni è da meno?

Allora, ha ragione qualcuno che diceva che sull'inquinamento dovremmo fare un ragionamento molto più ampio. Se poi, uno dice: «Cominciamo da questo, perché questo è l'anello debole», non dico che è vile, perché non voglio essere offensivo, ma è la cosa più facile.

Per cui, io credo che gli Assessori debbano riportare al Sindaco la posizione della Commissione che rappresenta tutto il Consiglio e che già nelle precedenti occasioni ha manifestato una posizione unanime di dissenso.

## **SELVA – ESPERTO UDC**

Io sono studente universitario di economia e sono interessato a questa ordinanza, come molti miei coetanei. È la prima volta che parlo in un Consiglio comunale, quindi spero di esserne all'altezza.

Non faccio parte di alcun club, quindi ci tengo a precisare che non farò accenno a questioni di tradizioni genovesi per quanto riguarda il marchio della Vespa, o che. Parlo semplicemente di un'analisi tecnica sulla base di alcune statistiche fatte in base anche ai miei studi universitari.

Innanzitutto inizio a parlare del livello, che è stato definito critico, per quanto riguarda l'inquinamento. Sulla base dei dati forniti dalla Città metropolitana, in realtà, è molto contenuto. Infatti, il PM10 è stato superato solo in due giorni in una via, Corso Europa. A parte il fatto che Corso Europa non è parte della zona benzene, in generale il problema che può essersi verificato è dato, più che altro, da una questione relativa al traffico. Infatti, negli ultimi anni, Corso Europa è stata oggetto di parecchie modifiche strutturali per la viabilità e questo ha influenzato il traffico. Inoltre, c'è anche da dire che la maggior parte del traffico che viene condotto in Corso Europa è costituito da autoveicoli, piuttosto che dalle Vespe con motori a due tempi.

Se vogliamo vedere un'altra delle vie che sono state messe al controllo, Corso Firenze, già ha dei valori molto inferiori, addirittura la metà rispetto a quelli di Corso Europa. Comunque, nonostante tutto, è una via molto trafficata, non ai livelli di Corso Europa, sul quale, però, il problema dell'inquinamento non sussiste.

Io ho fatto un'indagine statistica per conto mio, per verificare quale sarebbe la propensione delle famiglie ad agire al seguito di questa mozione e ho avuto alcuni risultati. Sono rimasto abbastanza stupito da alcuni valori. Infatti, il 63 per cento tra le cento persone che ho intervistato, erano possessori di Vespa a due tempi, che di fatto verrebbero esclusi dalla normativa. Di questi, l'87 per cento non ha intenzione di investire in un nuovo modello, perché sia per il periodo storico in cui siamo, sia per le difficoltà economiche in cui molte famiglie italiane, in questo momento, si trovano, non hanno la facoltà, oppure addirittura, se vogliamo prendere i tempi ristretti che sono stati delineati dalla presentazione di questa mozione, di prepararsi all'acquisto di un nuovo modello. Di questo 87 per cento, il 45 per cento utilizzerà i mezzi che ha, ossia la macchina.

Il problema è che avendo definito prima l'utilizzo della macchina e quindi anche del traffico che ne deriva, come uno dei motivi per cui il livello di investimento è stato sfiorato, questo mi fa ricredere sulla reale efficacia di questa politica nell'ordinanza.

Inoltre, in base alle mie rilevazioni, solo il 12 per cento avrà intenzione di affidarsi al servizio degli autobus. Questo perché anche la Amt, negli ultimi tempi, è stata oggetto di parecchie politiche disincentivanti: l'aumento del prezzo del biglietto, la riduzione delle corse. Io penso a coloro che abitano in luoghi più periferici della città, che chiaramente non possono, per forza di cose, affidarsi al servizio Amt, nel caso debbano arrivare in centro, sia per motivi lavorativi che per motivi personali.

Io questo lo posso considerare come un calo della flessibilità dei fattori produttivi, perché per quanto riguarda la Vespa, inteso in generale, che abbia due tempi o che abbia quattro tempi, io parlo del mezzo a due ruote, è un mezzo molto comodo per quanto riguarda i tempi, ma anche semplicemente l'agilità in strada. Chiaramente, un aumento del traffico potrebbe causare problemi e quindi un disincentivo delle persone, un effetto negativo.

Tornando alla statistica, il 43 per cento, di questo 87 per cento che abbiamo considerato prima, dovrà acquistare un nuovo veicolo, perché tra questi intervistati, non solo alcuni avranno la Vespa, che fa parte della mozione interessata, ma anche la macchina e nello scegliere se sostituire la Vespa e la macchina con un'altra Vespa o con un'altra macchina, è chiaro che una persona va ad orientarsi verso un veicolo a quattro ruote, perché comunque è più universale.

Va detto che il 37 per cento, in realtà, che comunque non possiede Vespe a due tempi, rimarrebbe coinvolto dall'aumento del traffico derivato dal resto.

Io ho letto nella mozione che viene spesso sottolineato che i veicoli con più di otto posti possono inquinare. È stato scritto tre volte nella delibera. Questo avvalorava l'ipotesi che la Giunta voglia, ancora una volta, trovare una soluzione tampone a spese dei cittadini, che non pesi troppo sul bilancio comunale, ma anzi, escludendo chiaramente la Amt, e non solo, perché comunque molti mezzi pesanti consumano lo stesso, sicuramente molto di più delle Vespe, quindi voglia pesare sulle tasche dei cittadini, direi ancora di più, a spese della fascia bassa della popolazione, la quale, per questioni economiche rilevanti, non ha potuto, con il tempo, aggiornare i propri veicoli a un regime più ecologico, escludendo il fatto che spesso il nuovo non significa sempre che abbia maggior rendimento in termini di manutenzione.

Secondo me, se si volesse trovare una soluzione diversa da una pezza, stavolta ci sono alcune soluzioni. Un esempio sarebbe il car-sharing, di cui prima ha parlato il consigliere De Pietro, il quale, se opportunamente funzionante, garantirebbe la possibilità di utilizzare veicoli che, sostituiti a tempo, resterebbero a norma nel tempo, magari incentivati da aiuti economici delle casse comunali. Questo comprende, chiaramente, un investimento a lungo termine da parte del Comune, che non ricada sulle tasche dei cittadini, ma sulle tasche comunali.

Un'altra soluzione di cui si è parlato è stata l'elettificazione delle banchine, perché chiaramente il problema dell'inquinamento navale non è una cosa che si può tralasciare. Chiaramente è un fattore di inquinamento molto elevato, a mio giudizio maggiore rispetto a quello che viene considerato delle Vespe, o motori a due tempi. Se questo noi avremmo addirittura dei finanziamenti europei, che tornerebbero indietro, all'Europa, se non colti. È vero che ci sono dei problemi, infatti la capacità di offerta dell'energia attuale dalla centrale Enel non è abbastanza per poter garantire un'elettificazione che gestisca le navi che stanno ancorate in porto. Però, tramite un investimento di conversione della centrale a carbone dell'Enel, questo potrebbe essere superato.

Però, in ogni caso, anche lì, il Comune dovrebbe impegnarsi economicamente, perché continuare a pesare sulle tasche dei cittadini, questo, alla lunga, non ha soluzione.

Al netto di ciò, sembra plausibile che il vostro provvedimento abbia efficacia solo a brevissimo termine e non in modo consistente, soprattutto a causa della mancanza di incentivi comunali al cambio, o alla modifica dell'autoveicolo, o del motoveicolo che sia, considerato invece l'effetto devastante a medio e lungo termine. Infatti, il livello di inquinamento non verrà abbattuto, mentre si assisterà a una riduzione dei consumi delle famiglie, una minore mobilità dei fattori produttivi e quindi una minore produzione nel Comune di Genova. Infine, una produzione minore causa un investimento minore anche da parte delle grandi aziende portuali, che quindi saranno meno

incentivate, o incentivate negativamente, alla conversione a regimi più ambientali, vanificando gli sforzi della Giunta e, ancora più forti, dei cittadini genovesi.

## **PUTTI - M5S**

In effetti, credo che separare la parte tecnica da quella politica sia complesso. Non so se sarò in grado di esercitare questo intervento di anatomia delle parti. Però, cercherò di esprimere quello che vorrei avere come restituzione e quello che vorrei portare all'attenzione dell'Aula.

Partiamo dalle cose che abbiamo in comune. Io condivido che sia importante tutelare l'ambiente. Fa parte delle mie scelte di vita e fa parte di quello che ci restituisce l'ambiente, perché, grazie a Dio, a volte disgraziatamente, l'ambiente ci restituisce che non siamo i padroni e il Padreterno, quindi in base a come interagiamo, ci restituisce i limiti che abbiamo e dei quali dovremmo tenere conto.

Condivido anche che si debba affrontare il problema del traffico, perché di nuovo non possiamo violare lo spazio e il tempo, non possiamo violare il territorio, a seconda delle nostre esigenze, più o meno legittime. Quindi è giusto affrontarlo.

Aggiungo un altro dato. Io sono un possessore di Vespa ET3 125 Primavera, con cui ho un rapporto viscerale, la adoro in ogni sua parte. Contemporaneamente, siccome un mio difetto – e che mi porta a fare questo intervento – è che sono coerente e nel 2008 ho messo da parte faticosamente, per tre o quattro anni, dei risparmi, per comprarmi una moto che fosse Euro3 o Euro4 e quindi partecipasse a poter inquinare un po' meno, perché così mi si diceva. Oggi qualcuno mi accenna anche cose un po' diverse e, come al solito, non è mai troppo tardi per apprendere. Però, io non butterò mai via la mia Vespa e non dismetterò la mia Vespa.

Quindi sono in una posizione di poter riflettere serenamente su quello che oggi doveva essere affrontato con questa ordinanza.

Io credo che la scelta che avevo fatto allora sia legittima e possibile che qualcuno la faccia nel tempo, sempre che corrisponda effettivamente a migliorare le problematiche del traffico e dell'inquinamento.

Rispetto a questo, io vorrei chiedere, proprio per i dati che ci sono stati portati, perché è una cosa che mi risulta quantomeno curiosa: com'è possibile che un autoarticolato, o un tir, che fanno 2,85 chilometri con un litro di carburante, inquinino meno della mia Vespa ET3 Primavera 125 che, con un litro di carburante, fa almeno 22 chilometri. Quindi siccome io ho fatto fisica, nulla si crea e nulla si distrugge, se io brucio, per fare gli stessi chilometri, dieci volte tanto di carburante, vorrei capire come fa a uscire meno roba inquinante da quel motore lì. Non sono mai riuscito a comprenderla questa cosa. Chiedo se è veramente così e se è possibile.

Aggiungo poi una riflessione che fa un po' più parte della mia posizione politica, in generale. Io temo che qua sia successa questa cosa: c'è stata, da parte dell'Europa, l'annotazione che abbiamo sforato dei dati sull'inquinamento. Come spesso succede, non si è riflettuto all'interno di una pianificazione strategica ben precisa, ma ci si è guardati un po' in faccia e si è detto: cosa facciamo adesso? Ci hanno beccato. Dobbiamo pagare. Cosa potremmo fare? Facciamo un'ordinanza. Cosa facciamo con questa ordinanza? Andiamo a chiedere alla portualità di mettere l'elettrificazione delle banchine che sono decenni che gli chiediamo? Sì, ma poi i cinesi, se noi gli diciamo di mettere l'elettrificazione delle banchine, magari non vengono più qua, vanno da un'altra parte, sono troppo potenti, hanno troppi soldi, non possiamo chiederglielo. Quindi lasciamola un po' in disparte. Cosa facciamo? Andiamo dagli spedizionieri, o da chi, in qualche modo, controlla la mobilità urbana sugli autoarticolati, di stringere a mettere dei limiti, per cui entrino solo autoarticolati di un certo tipo, per cui si incentivi il trasporto su ferro e su gomma via dal porto? Portiamo via meno del 10 per cento di quelle che sono le merci trattate su ferro, tutto il resto lo portiamo su gomma. Guarda caso, c'è chi controlla la gomma e le autostrade che controlla anche la portualità. Questo sempre casualmente.

Nel frattempo, proponiamo un Terzo Valico, senza neanche arrivare in porto, cioè non prevediamo binari né a Sampierdarena né al Wtc. Questo è il dato su come strutturiamo noi gli studi da questo punto di vista.

Quindi lo chiediamo a loro. Ragazzi, state scherzando? La città, chi controlla il porto, chi controlla le autostrade, chi controlla le ditte dei trasporti, ci mettiamo contro questa roba? Assolutamente no. Chi potremmo beccare? Mah, potremmo beccare quegli sfigati che girano con la Vespa e che tanto saranno quattro gatti, gli chiediamo di fare due sacrifici, gliela molliamo sulla schiena sempre a loro e potremmo fare così.

Io vorrei che mi si dissuadesse da questa mia interpretazione di come sono andati i fatti con dei dati che, ad oggi, sinceramente, mi mancano, perché altrimenti io non riuscirei a capire perché non abbiamo fatto queste azioni. Sicuramente c'è poi una componente comunale, per cui non prendiamo in considerazione che per cambiare il mezzo di locomozione a uno che guadagna mediamente 1400 euro al mese, deve rinunciare quindi a un mezzo di locomozione e comprarsene un altro, non possiamo dirglielo in un mese e mezzo, perché noi, Comune, tre anni fa avevamo rilevato che c'erano i caloriferi perennemente accesi negli uffici, per cui stavamo in canottiera e ci hanno detto che stavano facendo la gara per le valvole termostatiche. Sono passati tre anni e non siamo riusciti a fare una gara per le valvole termostatiche. Però, la gente, in un mese e mezzo, deve tirare fuori, da 1000/1400 euro di stipendio mensile, i soldi per comprarsi un mezzo nuovo, o per comprare un autocarro nuovo a un lavoratore, magari un artigiano edile, che deve improvvisamente spendere 40 mila euro in un mese e mezzo per comprarsi un autocarro nuovo. Questo non lo prendiamo in considerazione.

Perdonatemi l'intervento, capisco che è un po' politico, però io credo veramente che questa ordinanza rischi di essere l'ennesima comunicazione alle persone che le persone, in questa città, sono considerate delle interferenze rispetto ai giri di potere e di soldi e per me questo non è accettabile.

## ***RUSSO – PRESIDENTE***

Prima di dare la parola a tutti i colleghi che stanno per intervenire, solo per organizzarci i lavori, vi invito a riflettere sul fatto che sono le 12:15 e molti auditi mi chiedono se ci sarà il tempo per intervenire per loro, perché hanno delle cose da dire, delle sollecitazioni a cui rispondere. Quindi ci chiediamo dopo come fare per proseguire i lavori.

## ***PADOVANI – LISTA DORIA***

Io volevo concludere l'intervento – e questo pezzo l'avevo dimenticato – con un'esortazione alla Giunta. Poi, non so se questa sarà l'occasione giusta. Ci sarà il tempo di portare un bilancio delle azioni che sono state fatte, visto che il problema è più complessivo, di quelle che non è stato possibile fare e di cosa ancora c'è da fare.

Poi, in questa dialettica con l'opposizione, del tutto legittima, sostanzialmente una delle cose che viene detta è che non si è fatto niente e che, comunque, non si fa a sufficienza e si va a colpire solo i più deboli e non tutto il problema complessivo.

Quindi mi aspetto che questa volta – ma forse il tempo non c'è – o quando convocheremo le Commissioni congiunte per continuare i lavori, si faccia un bilancio. Il Sindaco aveva cominciato a farlo in Consiglio comunale, quando ha argomentato a favore dell'ordinanza. Io vorrei che fosse detto che cosa si è fatto, che cosa non si è fatto, che difficoltà abbiamo incontrato e cosa c'è ancora da fare per restituire un quadro più generale e per provare a difendersi dalle critiche, che altrimenti sono legittime.

## **VILLA – PD**

Relativamente al fatto che si debba – e lo dico perché sono stato citato dal consigliere Caratozzolo – fare qualcosa, l’avevo già detto nel mio intervento. È chiaro che come Commissione consiliare, come Consiglio, dobbiamo attivare tutto quello che il regolamento ci consente di fare. Le ricordo che sono stato uno di quelli che ho chiesto l’incontro dei capigruppo e che si facesse un documento, che è stato condiviso da tutti, l’ordine del giorno che è stato presentato nel Consiglio delle settimane scorse. Altrettanto faremo bene, giustamente come ribadite, sono d’accordo, a fare tutte quelle azioni che ci consentono per fermare, eventualmente, questa ordinanza.

Se, come qualcuno stesse discutendo, si parla di mozione, di cose che sono vincolanti, come lo sono altrettanto certi documenti, io sono assolutamente favorevole.

Credo che la mia trasparenza, su questo, come ho già detto, dal 2 gennaio in poi, sia stata dichiarata, sia qui che su tutti i mezzi e i social di informazione.

La coerenza è questa, la mia. Mi sono sempre distinto, almeno in questi temi. Non significa uscire da un partito, per essere comunque coerenti.

Ribadisco, siamo assolutamente disponibili a sederci qui, a non andare via, oppure A farlo nei giorni prossimi.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Villa, sulla prosecuzione dei lavori decidono tutti i Commissari, anche per la disponibilità per gli auditi, i quali mi sembrano molto pazienti.

## **VILLA – PD**

Avevo chiesto, inoltre, agli Assessori competenti e a lei...

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Balleari, siamo tutti qua per intervenire. Il consigliere Villa interviene esattamente come lei. Si prenoti.

Consigliere Balleari, le darò la parola tra poco. Perdiamo più tempo in questo modo.

Consigliere Gioia.

## **GIOIA – UDC**

Faccio alcune riflessioni, partendo da un dato, che questa Giunta abbia una sensibilità verso la salvaguardia dei cittadini dal punto di vista ambientale, la protezione dal punto di vista della salute, è falso e non è credibile neanche da un punto di vista non soltanto tecnico, nel senso di dati confutati, così come sono stati sciorinati da parte di alcuni tecnici che sono venuti in aula, ma dal comportamento, che è quello che poi legittima una politica fallimentare dal punto di vista ambientale di questa Giunta, dal momento in cui si è insediata.

Lo dico attraverso fatti e comportamenti vostri, non lo dico in maniera strumentale, ma ricordandovi alcune situazioni.

La società Derrik se la ricordano tutti, una società di autotrasporti, che oltre a inquinare la zona di Borzoli, con il passaggio continuo dei mezzi, metteva a rischio i cittadini non soltanto dal punto di vista ambientale, ma metteva a rischio anche la loro incolumità. Abbiamo fatto tre o quattro Commissioni, abbiamo fatto dei sopralluoghi e ci siamo resi conto tutti, compresa anche

l'Amministrazione, che si trovava di fronte a un problema per il quale ci doveva essere subito un intervento, che non c'è stato.

Abbiamo chiesto un'ordinanza per cercare di salvaguardare quei cittadini di quella zona, che sicuramente erano soggetti a un grosso flusso di smog da parte dei mezzi, perché il passaggio di questi grossi bestioni, rasente centimetri ai palazzi, in maniera letta, naturalmente li esponeva a un maggiore scarico, che non era certamente salutare.

L'ordinanza l'abbiamo chiesta tutti i gruppi consiliari. Qual è stata l'ordinanza? Niente. Derrik ha continuato a svolgere l'attività, perché non si voleva andare contro a un'attività commerciale di una società, che poteva, naturalmente, fare il giro più lungo da un'altra parte.

Questa politica, fatta tanti anni fa, questo atteggiamento, questo comportamento, non dimostra sensibilità. Non dimostra che questa Giunta abbia mai avuto la sensibilità verso questi temi.

Un altro dato: politiche sulla mobilità. Nel 2012 ci siamo insediati. Ad oggi stiamo ancora aspettando delle iniziative che portano verso una situazione.

Lo diceva prima lo studente che è intervenuto, e se se ne accorge uno studente, che non è né targato politicamente, né niente, ma fa lo studente, come tanti altri cittadini, riduzione di corse, aumento di biglietto, questi sono dati, non è che me lo sto inventando. Abbiamo avuto una riduzione delle corse, abbiamo avuto un aumento del biglietto e inoltre siamo la città che ha aumentato i biglietti anche alle fasce degli studenti, che sono poi quelli che utilizzano maggiormente gli scooter e probabilmente maggiormente le Vespe anche. Con quale conseguenza? Con la conseguenza che se si riducono i mezzi di trasporto, la gente, per spostarsi, deve utilizzare qualcosa. A piedi non può farlo, certamente non con le biciclette, perché non siamo in Emilia Romagna. Anzi, anche se avete avuto certamente anche una sensibilità da quel punto di vista, perché avete iniziato e avete introdotto una pista ciclabile, pensando forse di ovviare il problema, che è la cosa, forse, più ridicola d'Italia. Abbiamo fatto una pista ciclabile, io ci stavo andando anche sotto a una bicicletta, sarebbe stato forse il colmo. Una pista ciclabile di 800 metri, per cercare di dire che avevamo fatto la pista ciclabile.

Poi, è uscita questa ordinanza, perché su ottanta giorni, per trentacinque, siamo arrivati al limite, un'ordinanza che mette al bando un determinato numero di veicoli, come hanno detto i miei colleghi, è un'ordinanza che se la prende, come ricaduta negativa, con la parte più debole.

Quindi qual è la conseguenza di tutto questo? La conseguenza di tutto questo è che quando non si ha una pianificazione, quando non si ha una politica pianificata e si cammina a tentoni, si fanno dei disastri, si fa più danno che altro.

Stare qui per quattro Commissioni a discutere di un'ordinanza, deve essere ritirata, non deve essere ritirata, mi sembra quasi paradossale. A maggior ragione quando in Commissione, tra tutte le forze politiche di questo Consiglio, non ce n'è stata una che abbia fatto un intervento a sostegno dell'ordinanza del Sindaco.

Al di là di quelle che sono le posizioni di coerenza, se io facessi l'Assessore e da questa parte, ogni qualvolta il mio gruppo politico interviene in maniera così dura, per dire che sono inadatto a fare quel compito, non ci sarebbe altro che un'unica soluzione: o si dimette il Consigliere, ma il Consigliere è stato eletto, oppure si dimette l'Assessore, in quel caso accusato dal suo partito di essere inadatto per svolgere attività politica e amministrativa di questa città.

Io auspico che l'Amministrazione receda su questa situazione, perché glielo dà come indirizzo politico l'unico organo preposto a poterlo fare. Quando un Consiglio comunale non si divide su un tema, come è stato, per esempio, ieri, il 50 per cento, il 20 per cento, qua stiamo parlando di unanimità di un Consiglio comunale, quelli che hanno il diritto a rappresentare l'intera comunità. Se l'intera comunità vi dice che dovete recedere su questo, non dovete neanche pensarci, dovete immediatamente eliminarla. Altrimenti – e lo diceva bene il consigliere Caratozzolo quando ha fatto l'intervento – non vi faremo andare più avanti dal punto di vista amministrativo, perché ci saranno i mezzi...

Lo traduco io. Non avete i numeri per poter andare avanti. Lo dico anche al collega che poi richiamerò quando dice che c'è coerenza. Per poter andare avanti ci vogliono i numeri per far sì che

quest'Aula sia legittimata a deliberare. Non ci sono. Se noi ci mettiamo d'accordo, può darsi che non portate più nessuna delibera in quest'Aula.

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Putti, per mozione d'ordine? Prego.

### **PUTTI – M5S**

Scusate, mi sono dimenticato prima di fare una domanda. Mi rivolgo alle associazioni ambientaliste, che conosco e stimo. Chiedevo loro se aveste la bacchetta magica, o il potere, quali sono i primi interventi che fareste per affrontare realmente la problematica dell'inquinamento in termini di priorità, in termini di possibilità? Per me è importante questo dato ulteriore, perché non voglio che, preso atto di una roba che non funziona, questo voglia dire non affrontare il resto. Quindi vorrei davvero, adesso, anche quella restituzione lì.

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Sono le 12:25. Io apprezzo la tenacia del dottor Gennaro Valerio che cerca di intervenire, più o meno, da un paio d'ore. Detto questo, bisogna che ci diamo un ordine, perché tutti gli auditi mi hanno chiesto di intervenire e, giustamente, rispondere. O andiamo avanti con la Commissione e per me non c'è problema, ma dobbiamo vedere anche la disponibilità dei soggetti che abbiamo invitato oggi, se possono restare per almeno tre quarti d'ora, oppure dobbiamo aggiornare la Commissione. E se la dobbiamo riaggiornare, dobbiamo decidere se vogliamo far venire di nuovo gli auditi, o ci accontentiamo di un loro contributo scritto, o di una loro relazione, perché magari non hanno il modo e il tempo di intervenire nuovamente. Ma questo è un ordine dei lavori che ci dobbiamo dare noi. Altrimenti io faccio magari intervenire uno e poi gli altri non riescono a farlo e non mi sembra corretto, perché tutti costoro lavorano, hanno anche delle attività e mi sembra corretto chiederci che cosa vogliamo fare.

Quindi ditemi voi, riaggiorniamo con la presenza degli auditi? Se c'è la loro disponibilità, ovviamente.

Alcuni di dicono di no. Consigliere Balleari.

### **BALLEARI – PDL**

A me va benissimo aggiornare con la presenza degli auditi, nel caso in cui possano. Però, dovremmo darci delle regole. Noi non possiamo invitare delle persone per fargli delle domande, fare degli interventi che sono sempre gli stessi da tre sedute, senza formulare delle domande, peraltro. Facciamo delle valutazioni di tipo politico, ma non facciamo delle domande, o ne facciamo pochissime, nel senso che il tempo per le domande è una minima parte del tempo dell'intervento che fanno i Consiglieri.

Sarebbe opportuno, a mio avviso, nel caso che potessero – e di questo già li ringrazio adesso – che aggiornassimo la Commissione, con la promessa, però, che i Consiglieri non rifaranno le loro esternazioni politiche sulla delibera, per la quale, secondo me, sarebbe opportuno farla senza gli auditi. Non c'è, in quest'Aula, qualcuno che sia d'accordo con questa ordinanza. Però, è inutile che tutte le volte lo ripetiamo, io intervengo per dieci minuti e vi dico che non sono d'accordo, voi state a sentire e non potete rispondere.

Dobbiamo capire che sarebbe opportuno che voi ci rispondeste, senza fare il nostro show, noi stiamo ad ascoltare, dopodiché in *camera caritatis*, in sede politica, senza gli auditi, prendiamo delle

decisioni che vanno poi, comunque, con un determinato fine, vista la posizione che abbiamo preso, ma senza fare degli spot pubblicitari, che veramente non servono a niente.

### **DE BENEDICTIS – GRUPPO MISTO**

Intanto, concordo pienamente con il collega Balleari. Sono quattro volte che alcuni di noi vengono qua a fare lo show, per gli applausi o altro. Siamo tutti d'accordo che questa è una scellerata ordinanza, per cui è inutile che uno lo dica in un modo e uno in un altro, per sollecitare qualche applauso in più. Quindi concordo con Balleari.

Si potrebbe aggiornare magari a venerdì mattina, ma aggiorniamo se i due signori Assessori continuano a perseverare nell'andare avanti in questo, d'accordo con il Sindaco. Se no, dicono: «Lasciamo perdere» e avanziamo una Commissione e allora vorrà dire che il Consiglio comunale ha vinto, insieme a tutte le associazioni e tutti i cittadini. Altrimenti è inutile. Sono loro che devono rispondere adesso e dire: «Noi andiamo avanti, perché per noi va bene così». E allora ci rivedremo mille volte. Se loro, invece, hanno il pudore di dire: «No, avete ragione, sospendiamo», è inutile fare un'altra Commissione.

### **NICOLELLA – LISTA DORIA**

Io direi di dare la possibilità di replicare agli auditi, che sanno già di avere problemi a essere convocati in una seconda occasione, a riaggiornare, con la pazienza e la disponibilità degli altri, se ci sono, che possono rimandare le risposte, però andare avanti e almeno consentire a chi deve rispondere alle domande, di farlo.

### **PADOVANI – LISTA DORIA**

Per chiarezza, io penso sia necessario un approfondimento, ma non ho mai considerato scellerata l'ordinanza, ho provato anche a dirlo. Quindi il fatto che ci sia questo unanimità in Consiglio, se fanno riferimento al mio voto, non possono attribuirmi un'intenzione che non ho.

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Se siamo disponibili a restare, ci sono un paio di auditi che ho capito che non gli sarà possibile presenziare. Agli altri chiedo già da ora di partecipare nuovamente ai lavori, vediamo quando è possibile mettere a calendario la Commissione.

Coloro che non potranno intervenire alla Commissione, li prego fin da ora di fare avere dei documenti, che possano essere in mano dei Commissari, a risposta delle richieste che sono pervenute, così cerchiamo di completare l'informazione.

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

Come Medici per l'Ambiente, non parlerò quindi soltanto come medico epidemiologo, ma mi sembra che in modo bipartisan, da quanto ho capito, c'è molta passione, quello che manca sono i dati, sostanzialmente. Quindi non ripeterò il decalogo che avevo puntualizzato nel precedente incontro, tanto è a verbale, è possibile sentirlo e riflettere su quello.

Oggi vorrei semplicemente toccare un tasto che riguarda quello della salute, visto che come Medici per l'Ambiente è questo il nesso, medici per la salute, l'ideale è lottare contro l'inquinamento, in tutte le sue forme, sapendo che ha un grande problema non soltanto la quantità di un inquinante, o altro preso di mira, ma anche l'insieme, l'interazione di inquinanti differenti, anche

a basse dosi, perché questo ormai sta uscendo a livello di letteratura internazionale, cioè che basse dosi di differenti inquinanti, creano effetti vari sulla salute e non quelli standard, diciamo, per cui si parla del cancro al polmone, della malattia respiratoria, o della malattia cardiovascolare, ma ci sono una moltitudine di malattie.

Più che un intervento è un appello che vorrei fare, per fare in modo che Genova, anche in base a questa spiacevole esperienza di questi incontri che sembrano poco produttivi, ma che in realtà lo sono, perché poi lo scambio tecnico c'è, la passione e l'interesse c'è, un appello proprio per cercare di mettere al centro la qualità della vita dei cittadini, nella misura in cui oggettivamente i Sindaci italiani sono le autorità sanitarie e quindi devono avere il bollettino, non dico quotidiano, ma almeno mensile, o annuale, dei livelli di salute della popolazione, che sono facilmente misurabili, anche a costo zero, e anzi potrei usare una parola un po' particolare, nel senso che sono dati riciclati e vengono usati regolarmente sulla salute, quindi dati che riguardano i decessi, i ricoveri, le malformazioni, i nati pre-termine, tutte quelle cose, in qualche modo, spiacevoli, in realtà sono tutte registrate e sono tutte registrate per scopi statistici, burocratici, amministrativi ed economici.

Come medico veramente sono indignato, in questo senso – e questo è un problema comunque italiano – che questi dati sulla salute collettiva non vengono usati per scopi sanitari. Sono usati per tutti gli scopi possibili e immaginabili, da quello burocratico a quello economico, ma non per scopo sanitario immediato, lo scopo epidemiologico. Quindi non si tratta di fare degli studi particolari, come mi sembrava che qualche Consigliere chiedesse, la necessità o l'urgenza di fare degli studi. Qui non si tratta di studiare, di attivare degli studi costosi; si tratta semplicemente di leggere questi dati statistici che riguardano i livelli di salute, la registrazione di quello che è successo in termine di mortalità, ricoveri e quant'altro, nei genovesi, nei residenti a Genova, bambini, donne, uomini, popolazione residente ufficialmente, quindi risultante, quartiere per quartiere. Solo così, ad esempio, potremmo offrire al Sindaco e anche a noi, come cittadini e come tecnici, una fotografia esatta di quelli che sono i quartieri critici. Una cosa che avevamo già fatto anni fa, quello di dividere Genova in quartieri, venticinque quartieri. Si erano osservate, ovviamente, delle grandi differenze nei livelli di salute. Sforava, ovviamente, Cornigliano, ma non era l'unico. Ci sono altre aree, altri quartieri, che non avevano alcuna emergenza sanitaria, perché avevano dei livelli di morti e di malati nettamente al di sotto del valore atteso.

Quindi questo appello che vorrei sottolineare e cogliere l'occasione perché venisse messo veramente all'ordine del giorno delle cose da fare, a costo zero, ma che sono estremamente utili, eviterebbero, in futuro, in ripetersi di incontri, mi sembra, poco produttivi, molto appassionati, ma poi, alla fine, poco operativi, quello di zonizzare Genova da una parte, dal punto di vista dell'inquinamento, ovviamente, che è quello chimico, che ci può dire anche l'impronta digitale dell'inquinamento, ogni quartiere, ogni area, ogni centralina ha degli inquinanti che sfiorano. Questo ci può educare e insegnare qual è la possibile fonte e quindi sappiamo quella popolazione da cosa è inquinata e qual è la fonte di inquinamento, che deve essere assolutamente azzerata, o ridotta a livelli da non fare male alla salute almeno.

Quindi la zonizzazione degli inquinamenti nella differente città è importantissimo, c'è quello chimico, quello elettromagnetico, quello da rumore e quant'altro, ma c'è anche la zonizzazione, che è veramente un'urgenza ed è a costo zero, quello della salute, perché anche oggi io penso che, visto che si parla di inquinamento in funzione del danno alla salute, io sento molto la mancanza dell'Assessore ai servizi sociali, o la sanità, o welfare, perché lo ritengo il mio interlocutore naturale, nella misura in cui è in gran finale del problema, cioè noi dobbiamo abbattere l'inquinamento, non soltanto perché ce lo dice la legge, le norme, o la puzza, ma perché, in effetti, ci sono dei danni alla salute che sono anche irreversibili spesso e spesso colpiscono le persone più deboli.

Quindi se si potesse cogliere questo problema di oggi, per mettere le basi di una Commissione che si occupi veramente di sapere, in modo tempestivo, periodico, regolare, i livelli di salute nei differenti quartieri di Genova e da questo, dall'analisi delle malattie che sono in eccesso, noi possiamo già sapere le criticità che ci sono state e le cause che ci sono state nel passato e oggi quindi

intervenire in maniera molto più energica su alcuni inquinanti rispetto ad altri e non fare questa politica, che mi sembra poco chiara, su che cosa andiamo a combattere e chi deve, soprattutto, pagare o fare un grande sacrificio, perché evidentemente il problema è quello dei trasporti, ad esempio, è quello della centrale Enel che, tra l'altro, chiederei se posso fare anch'io una domanda. Dovrebbe essere effettivamente, in qualche modo, prorogata. La chiusura è già stata prorogata una volta anni fa. Quanto siamo sicuri che verrà chiusa definitivamente? E in che anno? Ci sono possibili proroghe? Questo è un problema che riguarda, ovviamente, la conoscenza di un dato collettivo, che ci interessa, perché poi sappiamo che all'ultimo mese c'è la proroga di turno. Così come c'è il problema della possibilità di partecipare, come cittadini, molto di più, sulla tipologia e la quantificazione degli inquinanti, quindi anche della salute.

Io sono disponibile, sia come associazione Medici per l'Ambiente, ma penso che anche il mio ente, come Ist, nella parte di ricerca, che si occupa ancora di epidemiologia ambientale, è sicuramente disponibile a dare un contributo, perché lavorando insieme, secondo me, i problemi si possono risolvere, specialmente in una città come Genova, che ha sicuramente grandi problemi, ma anche grandi risorse.

## **MAGGIOLO – ARPAL**

Vorrei fare un piccolo preambolo relativamente al discorso delle competenze. Da cittadino, prima di tutto, e poi da funzionario pubblico, mi dispiace fare sempre questo discorso delle competenze, che il consigliere Villa ha rilevato, ma purtroppo la fotografia della situazione è questa, ci sono organi ed enti che hanno determinate competenze, che spesso non sono uguali nelle altre regioni.

Per quanto riguarda le ordinanze e le problematiche dell'inquinamento atmosferico in Arpa Lombardia, voi avrete visto in televisione che è stata intervistata l'Arpal, colgo l'occasione per farlo ufficialmente, volevo dire che a Genova, nella provincia di Genova ed è l'unica provincia nella Regione, l'Arpal non ha in gestione la rete delle centraline per la qualità dell'aria, ce l'ha la Città metropolitana. A Imperia, a Savona, a Spezia, sono già passate in carico ad Arpal.

Quindi vorrei sottolineare che, ribadisco, in provincia di Genova l'Agenzia regionale non ha in gestione la rete della qualità dell'aria, ce l'ha la Città metropolitana.

In considerazione di quello che sto dicendo adesso, è ovvio che nella fase di istruttoria tecnica, per arrivare all'ordinanza, noi non siamo stati totalmente coinvolti. Quindi noi non abbiamo elementi per poter entrare nel merito, o meglio, ce li avremmo, a fronte di una richiesta di parere, a fronte di una valutazione di carattere tecnico-scientifico, avremmo gli elementi per dire qualcosa. Ma noi non siamo intervenuti, quindi assolutamente non abbiamo nulla da dire su questo tipo di ordinanza.

Potrei dire qualcosa a livello personale, perché sono un possessore di una Vespa anch'io. Ovviamente questo è un problema mio e non è un problema della collettività.

Per quanto riguarda il discorso di San Giorgio del Porto e attività portuali inquinanti. Nello specifico, la San Giorgio del Porto non ha un'emissione convogliata, quindi un punto di emissione definito, puntuale, ma sono emissioni diffuse, sulle quali noi abbiamo fatto, ovviamente, essendo un'azienda autorizzata in Aia, le ispezioni che la legge nazionale ci chiede di fare. Peraltro, ultimamente abbiamo sollevato alcune perplessità e quindi esposto queste perplessità alle varie autorità, relativamente a una problematica proprio sull'inquinamento atmosferico da solventi.

Mi collegherei a questo per parlare delle centraline, che possono, in qualche modo, influire in quell'area. La San Giorgio del Porto è confluita nella Ship Recycling per la dimissione della Concordia. Nell'ambito del progetto di dismissione Concordia, sono previste delle centraline di controllo. Le centraline di controllo sono in autocontrollo da parte di Ship Recycling; i dati di queste centraline vengono forniti ad Arpal per valutare l'attendibilità dei dati. Ad oggi non risultano sforamenti particolari legati a questo tipo di attività.

Terzo elemento, il discorso dell'inquinamento che è emerso nella valutazione, da parte di un comitato di cittadini, in determinate aree e suoli del Comune di Genova. Siamo stati invitati dal Comune a riflettere su questa prospettiva e abbiamo già preso le nostre posizioni relativamente a questo tipo di attività. Al di là del fatto che abbiamo valutato le analisi con cui sono stati prodotti questi dati; sono stati riferiti a dei valori di inquinamento non rientranti nel campo d'applicazione della normativa italiana ed europea, ma quella americana dell'Epa, quindi abbiamo già segnalato e suggerito come intervenire su questo tipo di problematica. Quindi è un problema che stiamo gestendo, insieme agli altri organi istituzionali.

Sull'aeroporto, di problematiche in termini di inquinamento atmosferico non abbiamo mai ritenuto di evidenziarne. È una sorgente di problematiche acustiche eventualmente.

Certo, indubbiamente sì, non vanno ad acqua, questo è chiaro, ma non è una fonte primaria. Tra l'altro, l'aeroporto di Genova non mi pare sia così trafficato. Se è un problema che emergerà, sarà cura dell'Agenzia, se chiamata in causa, intervenire.

Per quanto riguarda un altro elemento di interesse, che è quello legato all'inquinamento prodotto dalle navi, io faccio presente a tutti che l'Agenzia è circa un anno e mezzo – c'è l'ingegner Barbieri, il mio collega, che se ne occupa direttamente – che è coinvolta, insieme alla Capitaneria di porto, proprio per uno studio specifico sull'emissione degli inquinanti da parte di traghetti. Abbiamo fatto già numerose misure, anche della durata di ventiquattrore, durante il viaggio, quindi anche valutando il cambiamento del combustibile prima dell'ingresso in porto. I dati saranno pronti a breve e ovviamente potranno essere utili per fare delle valutazioni a 360 gradi sull'aspetto dell'inquinamento. Al momento ci stiamo lavorando, anche in maniera pesante.

Per quanto riguarda il discorso sui dati di Arpal, cioè che Arpal valuta per conto della Regione e che sono presenti sul sito della Regione, quindi alle problematiche legate all'interpretazione di questi dati e alla differenza fra l'inventario delle sorgenti e quant'altro, cedo la parola alla dottoressa Beggiano, che se ne occupa direttamente, per rispondere a una domanda fatta dal Consigliere di lista Doria.

## **BEGGIATO – ARPAL**

Il portale regionale Ambiente in Liguria è il contenitore dei dati ambientali. Su Ambiente in Liguria si trovano, relativamente all'inquinamento atmosferico, due banche dati. Una è la banca dati dell'inventario regionale delle emissioni e una è una banca dati di qualità dell'aria. Non sono la stessa cosa. Anzi, c'è una differenza enorme.

L'inventario delle emissioni è una stima che si fa, seguendo una metodologia molto complicata, fissata a livello europeo, per cercare di quantificare le emissioni, cioè quello che viene rilasciato in aria dalle sorgenti. Le sorgenti possono essere i camini delle aziende, possono essere i camini delle navi, può essere il traffico veicolare e il riscaldamento domestico. Questo è l'inventario delle emissioni, che contiene informazioni sulle quantità emesse dalle sorgenti nell'arco di un anno.

L'ultimo aggiornamento disponibile di questo inventario è riferito all'anno 2011. L'inventario emissioni non viene aggiornato tutti gli anni, ma ogni qualche anno. Adesso dovremo cominciare a pensare di mettere in piedi un ulteriore aggiornamento. È il motivo per cui si parla del 2011. Però, un inventario di questo tipo non è che da un anno all'altro cambi in maniera drammatica. Per cui, generalmente ha una validità che dura qualche anno. Queste sono le emissioni.

Poi, un'altra banca dati è quella dei dati di quantità dell'aria, cioè le concentrazioni di alcuni inquinanti, quelli normati per legge, misurate sul territorio dalle stazioni di monitoraggio. Queste sono concentrazioni, sono dati misurati e il sito Ambiente in Liguria li riceve, se non ci sono inciampi di natura informatica, quotidianamente e contiene i dati di tutte le stazioni attive sul territorio regionale.

Tra queste due entità, le emissioni in atmosfera e la qualità dell'aria, cioè le concentrazioni misurate, è chiaro che c'è una relazione tra le due cose, però non è una relazione diretta, non è una

relazione lineare, perché in mezzo a questi due mondi c'è l'atmosfera, con le sue caratteristiche, i suoi moti e anche la sua reattività, perché gli inquinanti reagiscono tra loro e si trasformano.

Stamattina si è parlato moltissimo del biossido di azoto. Il biossido di azoto, al momento, è l'inquinante che desta più preoccupazioni, perché ormai da diverso tempo, a Genova – e non solo a Genova – le centraline misurano la concentrazione media annua, che è superiore al limite fissato dalla normativa.

Il biossido di azoto che noi misuriamo come concentrazione, in parte è emesso direttamente dalle sorgenti, in parte si forma in atmosfera per reazioni che vengono nell'atmosfera, che coinvolgono altre sostanze, che con il biossido di azoto non hanno, apparentemente, nulla a che fare.

L'inventario delle emissioni stima le emissioni di ossidi di azoto, non del biossido, perché da una combustione, da tutte le combustioni, anche quando ci facciamo il minestrone a casa, si produce una miscela di ossidi di azoto; questa miscela, poi, in atmosfera, in parte si trasforma e quando arriva alla stazione di monitoraggio, misurerà quanto di questi ossidi è diventato biossido. Questa cosa che c'è in mezzo tra l'emissione e la concentrazione al suolo è una cosa estremamente complicata. Per cercare di capirla, di studiarla e di simularla, esistono degli algoritmi complicatissimi, che si chiamano «modelli di dispersione e fotochimici», perché c'entra anche la luce solare in tutto questo calderone, e sono estremamente complessi. Diciamo che i tempi di calcolo possono essere dell'ordine di giorni, se il territorio è un po' ampio.

Comunque, in linea generale, è anche abbastanza intuitivo che non è detto che se una sorgente a livello emissivo è la prevalente su una porzione di territorio, questa prevalenza si ribalti esattamente a livello di concentrazione. Non è così, perché c'è l'atmosfera di mezzo. Però, intuitivamente, anche per chi non è del ramo, perché non vorrei andare troppo nel complicato, più la sorgente è vicina, più peserà sulla concentrazione.

## **GATTULLI – AUTORITÀ PORTUALE**

Volevo chiedere scusa a tutta l'Assemblea, in quanto è la prima volta che mi trovo a parlare in una sede di questo genere. Io sono stato informato di questa riunione, ma solo per dovere di trasparenza e chiarezza, ieri sera. Ho letto l'intestazione, dove c'è scritto: «Misure per la limitazione della circolazione». Essendo l'ufficio viabilità che si occupa della gestione dei flussi di traffico, sono stato interessato dal direttore, in quanto il dottor Canepa è in ferie da due settimane. Volevo chiarirlo.

Io ritengo che nessuno di Autorità portuale ha partecipato alle precedenti Commissioni, perché io mi sono totalmente trovato impreparato a rispondere a queste cose che trattano altri miei colleghi.

Io mi sono annotato tutti i vari interventi, tutte le persone e riferirò sicuramente queste cose. Comunque, non volevo che passasse il non interessamento al problema dell'Autorità portuale e ho chiamato il dottor Canepa al telefono che, pur in ferie, mi ha risposto e mi ha dato dei riferimenti da portare in elementi di discussione.

Esiste l'ufficio Peap (Piano energetico) dove sono allo studio tutte quelle iniziative, a cominciare dall'elettrificazione, che segue la nostra direzione tecnica, quindi ribalterò a questa struttura lo stato di avanzamento dei lavori in merito.

Per quanto riguarda le emissioni delle navi attraccate, ci sono dei regolamenti internazionali che regolano questo e, di concerto con la Capitaneria, vengono effettuati dei controlli sulla qualità del gasolio presente a bordo. E so di certo che la Capitaneria, tramite la sezione tecnica, effettua anche delle verbalizzazioni di fronte a queste mancanze.

In collaborazione con l'Arpal è stato creato un tavolo di lavoro per un progetto di gas liquido naturale, per alimentare le navi e i traghetti attraccati. L'elettrificazione, a livello di progettazione, è stata portata avanti sia nel settore industriale del porto, che nel porto di Prà Voltri, quello che è più interessato alla vicinanza con la città. Lo stesso servizio nostro ha all'attenzione l'impatto del rumore.

Quindi se la mia impreparazione ai temi ha dato l'idea che l'Autorità portuale non sia coinvolta in questa cosa, non è questo il messaggio che doveva passare stamattina. Noi non abbiamo un potere coercitivo sulla limitazione della tipologia dei veicoli. Tenete presente che i nostri veicoli arrivano nel nostro territorio passando gli altri territori. Quindi se arriva un camion dall'Est Europa, ha transitato in tutta l'Europa, io non so in quale modo posso limitarne l'accesso alle aree portuali.

Non volevo tediarvi oltre. Relazionerò sicuramente il mio capo e i miei superiori, in modo che sia effettivamente un contributo a questa cosa. Ma noi non sapevamo né dell'ordinanza di limitazione delle due ruote, né il volume di attenzione che tutto il lavoro crea. Chiedo scusa e ringrazio.

### ***RUSSO - PRESIDENTE***

La Commissione sarà venerdì 5 al mattino. La convocazione sarà mandata, ovviamente, a tutti i soggetti auditi, con la preghiera di far arrivare documenti, qualora non dovessero essere presenti e il chiarimento per tutti i Commissari che, alla prossima Commissione, lasciato il tempo per brevi repliche agli auditi e all'intervento degli Assessori, come d'accordo, com'è uscito fuori dalla Commissione, andremo sulle argomentazioni di carattere più puramente politico, liberando quindi dalla fase istruttoria.

### ***GRILLO - PDL***

Sarebbe interessante, sulla Commissione di venerdì 5, a prescindere dalla proposta che condivido, che i Commissari possono, nel merito, poi, formalizzare proposte, conoscere il pensiero della Giunta rispetto ai contributi sino ad oggi emersi. Se no, c'è il rischio che non si riesce a costruire un discorso che coinvolga appieno il Consiglio comunale. Quindi come primo punto all'ordine del giorno, una relazione della Giunta rispetto alle due audizioni e ai contributi che sono qui stati rappresentati.

### ***RUSSO - PRESIDENTE***

Il primo punto all'ordine del giorno sarà quello di far finire gli auditi che vogliono replicare, o rispondere alle vostre domande e la relazione della Giunta. Poi, il dibattito alla Commissione. Un ringraziamento molto caloroso a tutti i soggetti auditi, che hanno pazientato e hanno dato il loro contributo. Dichiariamo chiusi i lavori. Vi ringrazio.

**E S I T O:**

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 13.00 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

La Segretaria  
(Marina Bertelli)

Il Presidente  
(Monica Russo)