



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V - TERRITORIO

SEDUTA PUBBLICA DEL 5 FEBBRAIO 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:

4	Anzalone Stefano
8	Bruno Antonio Carmelo
11	Campora Matteo
12	Caratozzolo Salvatore
9	De Benedictis Francesco
5	De Pietro Stefano
13	Grillo Guido
10	Lodi Cristina
14	Muscara' Mauro
15	Padovani Lucio Valerio
1	Pandolfo Alberto
7	Pastorino Gian Piero
3	Putti Paolo
6	Russo Monica
2	Vassallo Giovanni

Intervenuti dopo l'appello:

1	Balleari Stefano
2	Chessa Leonardo
3	Comparini Barbara
4	Farello Simone
5	Lauro Lilli
6	Malatesta Gianpaolo
7	Musso Enrico
8	Musso Vittoria Emilia
9	Nicolella Clizia
10	Repetto Paolo Pietro
11	Villa Claudio

Assessori:

1	Dagnino Anna Maria
2	Porcile Italo

Sono presenti:

Sig. Marco Spera (ALAC); Dott. Giovanni Sanò (Gesticond); Sig. Clauco Bisio (ANACI); Sig. Ferdinando Merli (ABA+ RTH Amici Bicilindriche Abarth); Sig. Carlo Giuliani (Fiat 500 Club Sturla); Dott. Massimo Bargiacchi (Gesticond); Dott. Giuseppe Di Luca (Autorità Portuale); Dott. Marco Basile (Autorità Portuale); Sig. Vittorio Vernazzano (Vespa Club Genova); Sig. Silvestri (Vespa Club Nervi); Dott.ssa Zannetti (Città Metropolitana); 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

Come eravamo rimasti d'accordo nell'ultima Commissione, oggi facciamo le audizioni di coloro che non sono mai stati auditi. Abbiamo le associazioni dei condomini, poi vi do la parola per un breve intervento; è presente Autorità portuale, che si è detta disponibile a restare durante tutta la seduta per rispondere a eventuali domande dei Commissari. Quindi l'ordine dei lavori è il seguente: sentiamo le associazioni dei condomini, do la parola agli Assessori per rispondere alle numerose domande delle precedenti Commissioni, dopodiché diamo inizio al dibattito, brevi repliche e interventi degli auditi.

Quanto al parere che era stato chiesto dal consigliere Bruno, la Segreteria mi ha chiesto ancora un paio di giorni per poterlo completare, perché è piuttosto complesso e non ci sono stati i tempi oggi. È venuto il Segretario generale qua a chiedermi un paio di giorni, non di più, e l'avrete tutti nella vostra cartella atti.

Se non ci sono mozioni d'ordine, darei la parola alle associazioni dei condomini.

SPERA – ALAC

L'argomento, apparentemente sembrava oltre le nostre competenze, letto così, sul foglio di convocazione. Ci è stato chiesto di riferire sul discorso inquinamento relativamente a quanto possa essere incidente l'inquinamento prodotto dalle caldaie dei condomini rispetto a quanto prodotto invece dal traffico urbano di autoveicoli e motoveicoli. Questo noi francamente non siamo in grado di valutarlo perché ci mancano dei dati tecnici, che però mi avete detto essere in vostro possesso.

Possiamo dire una cosa relativamente, invece, alle caldaie, che grazie alla spinta prodotta dai provvedimenti di detrazioni sul risparmio energetico, che sono in vigore ormai da parecchi anni in Italia, i nostri amministratori, i condomini che vengono guidati da loro, hanno provveduto a sostituirne una notevole quantità con evidente diminuzione dell'inquinamento prodotto dalle stesse.

Credo che questa sia la strada giusta e potrebbe essere lo stesso tipo di provvedimento, non so se rottamazione o qualche altro provvedimento, fatto anche per gli autoveicoli e motoveicoli, come già era stato in precedenza.

Quindi credo che l'argomento dell'inquinamento si risolva con dei provvedimenti di legge che siano volti a favorire la sostituzione degli autoveicoli e motoveicoli e delle caldaie. Mi sembra che la direzione intrapresa gli ultimi anni sia corretta per quanto riguarda gli impianti di riscaldamento. Che poi questo possa portare a una riduzione sostanziale dell'inquinamento prodotto e in quanto tempo si riesca a provvedere alla diminuzione dell'inquinamento non sono in grado di dirlo, però credo che la direzione intrapresa sia quella giusta e credo che porterà degli effetti. Lo stesso si potrebbe fare per gli autoveicoli e motoveicoli, provvedimenti di rottamazione, che c'erano già stati negli anni scorsi

potrebbero dare anche un aiuto maggiore a coloro che, dovendo cambiare il mezzo di locomozione, in un momento di crisi, magari abbiano un contributo e possono quindi provvedere.

SANÒ – GESTICOND

Vi ringrazio innanzitutto, anche se qualcuno ha fatto la battuta che siamo stati invitati ieri. In effetti, non è da molto che abbiamo saputo di questa convocazione, della quale comunque ringrazio, perché, indipendentemente da quello che può essere un valore aggiunto dell'intervento – e credo proprio di no, perché non abbiamo adesso dati statistici per poter fare confronti tra inquinamento derivante dalla circolazione dei veicoli, piuttosto che dal riscaldamento – quello che sicuramente posso dire, ribadendo quanto detto precedentemente dal collega Alac, è che come amministratori ci stiamo adoperando, per far sì che tutte le centrali termiche, anche in ottemperanza a degli obblighi di legge, vengano ricondotte quelle condizioni di funzionamento, con l'adozione di tutti i sistemi di termoregolazione, valvole termostatiche, misuratori, eccetera, finalizzati a ridurre l'inquinamento.

È vero che ci sono ancora delle centrali termiche sulle quali andiamo a mettere degli apparati sofisticati, di contabilizzazione, valvole, eccetera, quando poi a monte la centrale termica forse non è delle migliori perché non è a condensazione, non è ad alto rendimento.

Ovviamente questo è un problema che conosciamo benissimo e che è strettamente legato però a una situazione economica, perché già questi interventi che i condomini vanno a fare sulle loro centrali termiche, attraverso l'amministratore, sono piuttosto onerosi e, conseguentemente, si devono fare delle scelte di priorità e adesso stiamo dando la priorità a ciò che la legge ci impone con dei termini tassativi.

Provvederemo a continuare a sensibilizzare l'utenza, affinché vengano adottati tutti gli apparati, tutte le tecnologie oggi a disposizione per contenere l'inquinamento. Conseguentemente, devo dire, si traduce anche in un risparmio economico per l'utenza, un po' per gli incentivi, che speriamo che durino, un po' per gli alti rendimenti degli impianti, ovviamente sarà sempre un vantaggio per i condomini.

Io non credo di poter aggiungere molto di più, se non che come associazioni ci siamo sempre dati da fare per recepire tutte le direttive che ci vengono dalla Regione, o dallo Stato. Confidiamo sempre che ci siano degli incentivi anche in termini economici, che sono quelli che muovono sostanzialmente il mercato, per far sì che comunque gli amministratori certamente recepiscono le direttive, ma siccome sono poi gli amministratori che devono convincere e sensibilizzare i condomini, tanto più ci sono agevolazioni, facilità di rapporti, anche con la Pubblica Amministrazione, tanto più è facile poter attuare quanto necessario.

Quindi direi che da parte nostra c'è grande disponibilità per una collaborazione con Comune, Regione, eccetera, per raggiungere il maggior livello possibile di lotta all'inquinamento.

BISIO – ANACI

Io non rappresento nessuno. Sono stato catapultato qua dal presidente Pierluigi D'Angelo di Anaci, perché è impegnato a Roma e mi ha pregato di potervi partecipare con quelle che potevano essere alcune informazioni utili. Non ho mandato, per cui non rappresento. Dico quello che penso in tutta libertà, in questo senso.

Anaci è un'associazione che rappresenta a ottomila amministratori in Italia. Ha sempre avuto, dal punto di vista dell'ambiente, una sensibilità particolare e l'ha dimostrata con delle iniziative. La più recente di queste iniziative, a cui penso tutti potrete partecipare, è il prossimo all'Anaci-day, il 19 febbraio, che riguarda la nostra casa e l'economia della condivisione. Sul tema specifico di cui vi occupate oggi, un'iniziativa concreta che è stata realizzata da Anaci, ma non solo da Anaci, perché l'iniziativa riguarda Muvita, riguarda il Laboratorio delle Idee, riguarda anche Anaci e può riguardare

quindi anche qualsiasi altra associazione che vi voglia aderire, alcune associazioni di termotecnici, di idraulici, il cosiddetto Catasto sinergico, che non è niente di più che la possibilità che in qualche modo viene chiesta da questa Amministrazione, cioè di poter avere un controllo, un monitoraggio di quello che sta avvenendo del parco urbano all'interno degli impianti di riscaldamento.

Ovviamente, questo si realizza su questa piattaforma, sfruttando le attività gratuite di chi già deve produrre questi dati. Il Catasto sinergico lo trovate indicato su un articolo che è stato pubblicato sul *Sole 24 Ore* alcuni mesi fa; in questo articolo trovate il senso del Catasto, che è quello di permettere a tutti gli attori, progettisti, parte pubblica – che deve esercitare i controlli – e anche agli amministratori, così come ai proprietari, di poter realizzare i propri obiettivi senza dover supportare costi, perché in pratica si paga da solo con le attività che sono già dovute secondo la normativa.

Il grosso vantaggio di questo tipo di piattaforma è che, essendo sinergica, permette che il singolo amministratore che deve essere i dati, li inserisca, ma questi dati siano condivisi gratuitamente da parte del progettista, che questi dati siano condivisi gratuitamente da parte del manutentore che deve realizzare il libretto di impianto, che gli stessi dati possono essere fruiti e scambiati sul database regionale del Catasto energetico, obbligatorio per legge. Tutto questo senza maggiori costi per l'utente.

Per il cittadino, che nella gran parte dei casi è il condomino, permette di avere un controllo sui rendimenti, che significano risparmio. Tutto questo in modo aperto e controllato da un gruppo di associazioni, un gruppo libero, a ingresso aperto, in cui chiunque può aderire a questa piattaforma. È tutto sul web, sul sito del *Sole 24 Ore*. Trovate quindi uno strumento, come Pubblica Amministrazione, già pronto, che può essere tranquillamente attivato.

L'altra considerazione, che mi viene da pensare, da persona che si occupa di queste cose, ma che non rappresenta nessuno, è relativo – visto che parlate di mobilità – a come migliorare e ridurre il traffico veicolare, dai condomini, in cui le persone abitano, verso il centro, dove le persone generalmente lavorano. Penserei, da persona che si occupa di queste cose, che forse – ovviamente sul lungo periodo, non sul breve – la soluzione potrebbe essere quella di incentivare il più possibile il trasporto con le nuove tecnologie, in particolare con veicoli con mobilità elettrica. Gli unici che al momento sono competitivi e sostenibili, sono effettivamente sono gli scooter elettrici.

Il motivo per cui questi scooter generalmente non possono essere utilizzati in modo continuativo è perché hanno un problema di ricarica. Attualmente le batterie hanno un tempo di ricarica abbastanza lungo e c'è il problema delle colonnine, che non ci sono nei condomini, magari ci sono in alcuni punti in centro, ma non ci sono nei condomini. Quindi da questo punto di vista, bisognerebbe – e su questo Anaci, con la collaborazione di chi vorrà, potrebbe esservi utile – studiare alcuni strumenti che possano permettere di facilitare in modo significativo l'installazione di queste colonnine all'interno dei condomini.

Di questo me n'ero occupato, per una serie di rapporti con il *Sole 24 Ore* e si era arrivati ad avere una proposta che possa essere concretamente attuata, anche con l'autorevole consulenza del Consigliere della Cassazione, Antonio Scarpa, per poter attuare queste implementazioni. Questo solo se questa Amministrazione avrà l'interesse a sviluppare questo tipo di sinergia.

RUSSO – PRESIDENTE

Se non c'è nessun altro intervento da parte delle associazioni degli amministratori di condominio, direi che le audizioni le abbiamo definite.

È in distribuzione una relazione integrativa, che è arrivata questa mattina, di Città metropolitana, che è in copiatura e distribuzione.

Sono presenti Autorità portuale, il dottor Di Luca, il dottor Basile e Città metropolitana a disposizione, come avevamo detto, per eventuali chiarimenti ulteriori, che arrivano dai Commissari.

Ora darei la parola all'assessore Porcile.

PORCILE – ASSESSORE AMBIENTE

Non è facile intervenire, perché bisogna ripercorrere tre Commissioni diverse che si sono succedute e in Consiglio ne abbiamo parlato più volte. Quindi spero poi mi perdonino se alcune delle questioni e delle domande che sono state poste, non trovano una risposta puntuale anche oggi. Però spero e credo che progressivamente, anche e soprattutto a cura di Città metropolitana, perlomeno quello per quello che riguarda solidità e attendibilità dei vari dati a supporto delle decisioni assunte, in realtà i Consiglieri abbiano poi, progressivamente, trovato una serie di argomenti e informazioni che avevano, giustamente e legittimamente, richiesto all'inizio del percorso.

Prima di tentare di rispondere in modo un pochino più puntuale a tutti gli interventi che si sono susseguiti, volevo condividere un attimo il punto della situazione e la situazione anche a livello formale, oltre che sostanziale, perché ho sentito che ci sono stati degli equivoci nei giorni scorsi al riguardo.

In questo momento, dal punto di vista formale, abbiamo chiesto al Sindaco di firmare un'ordinanza di puro e semplice rinvio di quella precedente, con entrata in vigore posticipata dal 1 febbraio al 4 aprile e abbiamo già riconosciuto più volte – lo dico per l'ennesima volta – che effettivamente un mese di preavviso era l'unico, o comunque sicuramente il limite più evidente di cui ci eravamo già assunti una responsabilità e non ho difficoltà a ribadirlo.

A questo punto, anche facendo tesoro di tutte le discussioni avvenute in quest'aula e fuori, in queste settimane, ci prenderemo ancora due o tre settimane circa, per rivedere in minima parte, credo, i contenuti dell'ordinanza nelle tre fasi e arrivare ad un testo definitivo, orientativamente con circa un mese di anticipo rispetto all'entrata in vigore della prima fase, perché ovviamente poi ci sono anche dei tempi tecnici da rispettare, per renderla applicabile e per iniziare con un lavoro di informazione e comunicazione capillare alla cittadinanza.

Nel frattempo, com'è stato detto, questa ordinanza e il dibattito che si è sviluppato, io sono il più contento di tutti in questo senso, ha fatto emergere, ha fatto diventare punti di attenzione per tutti, in particolare per il Consiglio comunale, tutta una serie di altre questioni, che sono soluzioni, azioni, proposte, che io non considero alternative, ma aggiuntive e migliorative sui temi connessi all'inquinamento, alla qualità dell'aria, sia per quello che riguarda il traffico della mobilità, sia per quello che riguarda altre fonti di inquinamento. Qui mi sento di condividere l'imbarazzo con cui alcuni dei soggetti invitati alle Commissioni hanno avviato interventi in queste settimane e mi permetto di suggerire, anche se poi la Commissione è sovrana, di proseguire questi dibattiti sulle tematiche anche dell'inquinamento da riscaldamento, dell'inquinamento da centrale Enel, l'inquinamento da porto, ma organizzando Commissioni settimanali, quindi con tutta la disponibilità degli uffici competenti, ma organizzandole focalizzando su quell'argomento, senza costringere ogni volta tutti a parlare del proprio argomento, in maniera così strettamente legata al tema dell'ordinanza sul traffico, o dei motocicli a due tempi. Questo per un ordine di discussione e perché ci consentirebbe più facilmente, anche dal punto di vista delle strutture del Comune che dobbiamo attivare, di fornire risposte puntuali, argomentare su quello specifico argomento. Quindi rinnovando la disponibilità su tutte le altre questioni relative alle altre fonti emmissive, suggerirei un percorso di questo tipo.

Una ricaduta positiva, che mi sembra di avere, è che si è sviluppata anche all'interno dell'Amministrazione una modalità di lavoro interdirezionale, con in particolare un ruolo forse da parte di Mobilità e di Ambiente, che sono sicuro proseguirà, non solo nel dare attuazione alle ordinanze sul traffico, ma nel raccogliere tutte le proposte che sono venute rispetto ad ulteriori azioni più coraggiose e ambiziose.

Vogliamo proseguire questo lavoro, associandolo a un lavoro di confronto continuo con la Commissione e con tutti, o parte, dei soggetti che sono intervenuti in queste settimane. A tal scopo, ad esempio, io porterò in Giunta la prossima settimana, o quella successiva, una delibera che istituisca nuovamente quello che era l'Osservatorio ambiente e salute, che ha accompagnato l'Amministrazione nella discussione di questi tempi per una parte del ciclo amministrativo precedente.

Spero che gli approfondimenti forniti da Città metropolitana abbiano sgombrato il campo rispetto all'attendibilità di alcuni dati che sono stati troppo facilmente e superficialmente, secondo me, messi in discussione. Ad ogni modo, in questo percorso che mi sto impegnando a perseguire, quello che potremmo fare è: ad una serie di soggetti competenti, in particolare a Città metropolitana, che comunque il suo lavoro lo fa e poi i suoi dati li pubblica, con un flusso informativo specifico e dedicato, mensilmente aggiornare la Commissione rispetto a quelle che sono le situazioni che si riscontrano, in particolare sui valori inquinanti, che hanno originato questo tipo di ordinanza. Lo stesso, attraverso un lavoro di pressione e di sollecitazione, che sono sicuro troverà collaborazione e disponibilità al confronto, possiamo fare con un soggetto come Autorità portuale.

Tutto questo vorrei che portasse a un testo di ordinanza che, se non direttamente esplicitato nel testo, avesse, a beneficio dei Consiglieri, oltre alle relazioni consegnate da Città metropolitana e da Comune in queste settimane, una serie di schede, di materiali disponibili, atti a evitare che si creino malintesi ed equivoci rispetto all'incidente di inquinante o dell'altro per quel tipo di inquinamento e molte altre questioni che sono state sollevate, per cercare di superare almeno alcuni argomenti che molti Commissari hanno sollevato in questo mese che, secondo me, erano "falsi", ma che mi rendo conto, come alcuni Consiglieri – guardo Nicoletta – hanno giustamente evidenziato, se noi avessimo fatto un lavoro di costruzione di supporti informativi molto puntuali e dettagliati prima, probabilmente avremmo evitato e superato. Credo, però, che nel frattempo qualche cosa si sia sanato.

In queste prossime settimane non escludiamo di fare alcune valutazioni più puntuali e specifiche sul testo dell'ordinanza, almeno il mio orientamento personale è quello di non intervenire in modo così pesante per modificarla. Quindi, come ho già detto nelle precedenti occasioni, potranno esserci delle modifiche in relazione agli specifici orari in cui interviene, nel lungo periodo – ma questa è materia su cui chiedo più alla collega Dagnino di esprimersi – posso non escludersi valutazioni rispetto all'adeguatezza o meno dei confini geografici, della cosiddetta area benzene, in base a flussi di traffico e ad aggiornamenti che nel frattempo potremo avere sui dati inquinanti, il più possibile zonizzati. Però, ripeto, ovviamente modifiche significative necessitano di dati raccolti su periodi di tempo più significativi e quindi è difficile che la cambieremo in modo sostanziale nelle prossime settimane, che è il termine entro il quale vogliamo che sia resa applicabile anche tecnicamente.

Su tutte le questioni poste rispetto agli altri strumenti di pianificazione parlerà più compiutamente l'assessore Dagnino, però è chiaro che c'è la disponibilità a tornare in Commissione anche sul piano urbano della mobilità, o mobilità sostenibile e quant'altro. Volevo inserire i miei e i suoi argomenti all'interno di un percorso che il Ministro per l'ambiente ha avviato con le maggiori città italiane e con le Regioni, con l'Anci, con l'Enea, con il coordinamento delle Arpa, il tavolo che il Ministro ha avviato prima, o durante, le feste natalizie, che ha visto la partecipazione di Anna Dagnino e, in un'occasione, mia, qualche giorno fa. È una sede importante politica e tecnica di confronto rispetto a tutte le iniziative che anche le altre città stanno assumendo e su questo apro e chiudo una parentesi per confermare alla Commissione che non siamo i primi della classe in materia, ma semmai siamo quasi gli ultimi, nel senso che nella maggior parte della città provvedimenti molto più severi sono già stati assunti e sono stati assunti da diversi anni. Approfondiremo il concetto di pulita.

È evidente che se fossimo nel tempo così sicuri che la ricaduta è nulla, o scarsa, o così poco significativa, valuteremo.

Se mi date ancora qualche minuto, rispondo in modo un pochino più puntuale, a tutti i Consiglieri che hanno sollevato questioni in queste settimane.

Il consigliere Anzalone, al di là del fatto che ha messo in discussione la corrispondenza tra i miei studi e le mie esperienze professionali con il ruolo che rivesto, che è stato un po' infelice e non ci torno.

Tenete conto del fatto che io, per tre settimane, ho incassato da parte vostra una serie di interventi che...

RUSSO – PRESIDENTE

Per dare ordine, se evitiamo di fare conversazioni e andiamo avanti con la relazione...
Deve intervenire, consigliere Muscarà? Prego, per mozione d'ordine.

MUSCARÀ – M5S

Una mozione d'ordine rispetto ad alcune affermazioni che ha fatto poc'anzi l'Assessore nelle premesse, citando di argomentazioni tanto superficiali, che mettevano in dubbio i dati relativi all'ordinanza...

RUSSO – PRESIDENTE

Consigliere Muscarà, non è una mozione d'ordine.

MUSCARÀ – M5S

E ha anche parlato di falsità da parte di alcuni Consiglieri su certe dichiarazioni. Quindi vorrei che precisasse, perché falsità la ritengo una cosa piuttosto grave, perché un conto sono i punti di vista, un conto è dire che le persone dicono falsità...

RUSSO – PRESIDENTE

Consigliere Muscarà, non è una mozione d'ordine.

MUSCARÀ – M5S

Quindi la prego, Assessore, di dare spiegazioni rispetto alle accuse che ha fatto. Grazie.

RUSSO – PRESIDENTE

Consigliere Muscarà, ha il tempo di intervenire dopo.
All'Assessore chiederai di concludere la sua spiegazione.
Consigliere, abbiamo capito.
Assessore, se vuole concludere la sua relazione.

PORCILE – ASSESSORE AMBIENTE

Ha ragione il consigliere Muscarà. Sarò più puntuale nel dire cosa intendevo per falsità, partendo, per ciascun Consigliere, dalle cose dette.

Il consigliere Anzalone sostiene che con questa ordinanza colpiamo in modo indiscriminato tutte le due ruote. È falso.

Sostiene che la città non è organizzata in modo favorevole alle due ruote. È parzialmente falso.

Il consigliere Villa chiede se siamo obbligati ad assumerla; lo abbiamo già spiegato, sì, siamo obbligati ad assumerla. Se sono effettivamente superati i valori per le componenti note, detti ossidi di azoto PM10; sì, sono superati i valori.

Sul tema del riscaldamento e delle altre fonti emissive, ho suggerito quel tipo di percorso, ma sono disponibili anche oggi, se ritenete, invece, a tutti gli approfondimenti del caso.

La consigliera Nicoletta suggeriva di intervenire anche su altre iniziative, tipo riduzione della velocità, in particolare, e ovviamente concordo pienamente con questo tipo di proposte.

Il consigliere Farello, non ricordo con precisione, ma poneva la questione più su politiche nazionali e in parte concordo, in parte no, nel senso che ogni territorio ha le sue specificità. Però, come dicevo poco fa, gli atti che questa città sta assumendo e assumerà, si inseriscono in un percorso che vede, anche in termini di metodo e di contenuti, bene o male, tutte le maggiori città italiane allineate, sia quelle più inquinate che quelle meno, a seconda degli inquinanti di cui stiamo parlando.

Il confronto con le altre città è stato fatto anche per quello che riguarda i contenuti molto specifici di questa ordinanza e se ancora non è stato fornito ai Consiglieri anche per iscritto, poi chiedo agli uffici che questo avvenga.

Rispetto a tutte le misure alternative che forse si potevano prendere, affermazione del consigliere Farello, io, rinnovando la disponibilità a discuterne una per una con voi, insisto sul fatto che non considero queste misure alternative, ma aggiuntive e quindi sarò in prima linea con noi a chiedere di più e azioni migliorative e coraggiose, ma non considerando alternativa questo tipo di ordinanza. Questo in ragione del fatto che spero sia stato dimostrato definitivamente il fatto che la correlazione tra il traffico veicolare e i due inquinanti principali, di cui abbiamo parlato, ma molti altri, di cui eventualmente parleremo, è nitida, chiara, inequivocabile e non può essere messa in discussione.

Il consigliere Muscarà chiedeva i dati sulle altre città e ho appena risposto, però confermo che i provvedimenti assunti sono, nella maggior parte dei casi, più severi del nostro. Ha affermato che questi mezzi non sono così inquinanti e comunque non causano... la frase adesso precisa non... non è del tutto falso, ma è parzialmente falso, mi consenta, nel senso che sono considerati mezzi superinquinanti da tutti gli enti preposti a dirlo.

Mi ha chiesto di rispondere in modo puntuale sulle affermazioni e io lo sto facendo. È chiaro che chi ha posto argomentazioni e ha fatto affermazioni in modo un pochino più attento ed equilibrato, non mi permetterei mai di dire che ha detto delle cose false, ma se uno dice che quei mezzi non sono inquinanti, invece, è falso.

Poi, è discutibile, come dicevo all'inizio, l'incidenza relativa di ciascun motore a due tempi in quella via della città e su questo continueremo a fare tutti gli approfondimenti e le valutazioni via per via, centralina per centralina, motore per motore. Però – altra affermazione fatta – che il traffico incida per il 20 per cento, le percentuali relative per macro aree di attività inquinanti, vi sono state fornite ed è stato detto e fornito per iscritto – adesso non vorrei sbagliare, perché poi uno inizia a fare confusione – per quello che riguarda i biossidi di azoto l'incidenza del traffico è di poco inferiore al 50 per cento e per quello che riguarda il PM10 è intorno al 20 per cento.

Quindi nuovamente, le affermazioni fatte, anche dal consigliere Muscarà al riguardo, non corrispondono pienamente al vero.

Se mi consentite, su tutte le questioni relative al patto dei Sindaci, che hanno più a che fare con la riduzione di CO₂, se entro nell'argomento, parliamo per un'ora e mezzo di quella, ha una relazione – certo – con la tematica, perché ovviamente incide più che altro sulle questioni relative ai cambiamenti climatici e quindi anche sulla qualità dell'aria, quindi anche sulla temperatura, eccetera, ma non possiamo entrarci oggi. Faremo una Commissione sulla CO₂ e quindi in quella sede parleremo anche del piano del verde, delle alberature, di tutto che anche altri soggetti e associazioni hanno posto in questa sede.

Il consigliere Piana non c'è. Se mi consentite, per non perdere troppo tempo, ai Consiglieri che non ci sono, non rispondo. Presidente mi rimetto alle sue valutazioni.

Ai consiglieri Villa e Anzalone direi che ho risposto. Lascio la parola dall'assessore Dagnino e poi vedo.

DAGNINO – ASSESSORE MOBILITÀ E TRAFFICO

Io devo rispondere a poche domande fatte nell'ultima Commissione, perché sono tematiche che, in generale, avevamo già considerato nella prima Commissione che avevamo fatto ed ero già intervenuta.

Sostanzialmente, i due temi fondamentali che mi coinvolgono più direttamente sono state le vostre richieste di delucidazione e di approfondimento sul grande tema degli interventi sulla mobilità sostenibile. Noi, in questi anni di amministrazione, da questo punto di vista, come ho detto la volta

scorsa, abbiamo fatto tanto. Sono politiche che nascono proprio in questi anni. Perciò con i Presidenti delle Commissioni abbiamo concordato e calendarizzato una Commissione ad hoc per presentare nello specifico tutti gli interventi fatti, perciò isole ambientali, i 30 chilometri all'ora, tutte queste problematiche.

In particolare, tutta la politica di incentivazione rispetto alla mobilità elettrica, che è uno dei fili rossi che seguiamo con costanza e che oggi viene nuovamente messa al centro delle politiche del Governo, con 50 milioni di contributi, indirizzati – dicono i primi documenti del Ministro dell'ambiente – alle Regioni e ai Comuni. La nostra speranza è che il Comune di Genova, almeno le Città metropolitane possano attivare direttamente le domande, perché ovviamente è più facile per noi, perché i progetti ce li abbiamo. Se il Ministero mette a disposizione questi contributi, certamente noi andremo dietro, proponendo interventi.

A proposito del trasporto elettrico, vengo a una domanda specifica fatta nell'ultima Commissione dal consigliere De Pietro, che mi chiedeva conto del progetto AVB, del progetto che avevamo visto assieme, ribadisco la nostra disponibilità. Ci eravamo lasciati che ci avrebbero presentato un piano economico un po' più dettagliato. Il progetto va avanti per quanto mi riguarda, rispetto agli incontri che abbiamo fatto; un progetto di trasporto con la modalità elettrica sul 17.

All'interno della mobilità sostenibile, comunque del trasporto, dell'importanza di questi temi, rientrano anche delle azioni che noi facciamo verso i mezzi di trasporto collettivi, che sono i multitaxi, i taxibus, non facili da mettere in piedi, perché non sono cose di immediato radicamento in una città, attengono anche alle abitudini dei cittadini. Però, anche queste cose, dei mezzi di trasporto pubblici collettivi, diversificati, al di là del classico autobus, ci lavoriamo, cioè con costanza procediamo.

Il Ministero, sempre rispetto a questi ragionamenti, per la mobilità sostenibile, sempre in queste ultime misure di questo protocollo, a cui faceva riferimento il collega Porcile, del tavolo del Ministero dell'ambiente, per la mobilità sostenibile mette a disposizione una cifra che non è astronomica, sono 35 milioni. Ma se le Città metropolitane, se il Comune di Genova ha la possibilità di fare domande direttamente su progetti al Ministero, noi siamo pronti.

Più complicato – e lo dico per esperienza – è se questi contributi vengono dati alle Regioni. A quel punto la macchina si fa più complessa. Però, il Ministero ha messo a disposizione questi denari e noi i progetti ce li abbiamo.

Il Ministero, per la prima volta, in questo pacchetto ambiente, ha messo un contributo non importante, però risorse per il rinnovo del parco autobus, perché questa esigenza è emersa al tavolo da parte di tutte le città. La nostra situazione la conoscete, ne abbiamo parlato spesso, però è una richiesta che viene anche da parte delle altre città.

Vengo a una domanda specifica che mi ha fatto il consigliere Muscarà nell'ultima Commissione, quando mi chiedeva dell'utilizzo con il motore dei filobus rispetto alla zona della stazione marittima, purtroppo questo tema dell'utilizzo del filobus con il motore, che è un elemento, ovviamente, di soluzione di ripiego che, tra l'altro, crea dei problemi proprio anche al mezzo, in molte situazioni noi siamo obbligati, perché ci sono grandi cantieri che obbligano alla disattivazione del sistema del filobus. Quella zona a cui faceva riferimento lei è proprio questa.

La nostra città ha importanti e grandi cantieri attivi. Questo è un problema. Io credo anche – ma questa è una mia opinione, molto empirica – che abbiano anche un po' influito su questa situazione di cambiamento dei dati di rilevazione, perché poi i dati assoluti del traffico, nella nostra città, sono in diminuzione. Abbiamo delle situazioni di concentrazione di situazioni un po' congestionate, come, per esempio, con il cantiere del Bisagno. Ma questi sono i grandi cantieri che stanno trasformando la città e alcuni sono, ovviamente, fondamentali.

Torno un momento al discorso della mobilità elettrica, accogliendo questa proposta che il rappresentante dell'Anaci ha fatto all'Amministrazione, perché rientra pienamente nella nostra politica.

Sto dicendo al rappresentante dell'Anaci che questa proposta sull'installazione di colonnine elettriche, in maniera capillare, a noi interessa moltissimo, perché è chiaro che se vuoi incentivare e far radicare, o far nascere in una città, una mobilità alternativa di questo tipo, il primo elemento che devi fornire è l'infrastrutturazione, perché nessuno cambierà la modalità. Noi abbiamo installato già una prima rete di colonnine elettriche. Perciò vogliamo continuare in questo senso, anche alla luce di questo finanziamento ministeriale nuovo che c'è.

VILLA - PD

Mi sembra che siano presenti i rappresentanti di Autorità portuale anche, perché Autorità portuale, la scorsa volta, con tutto il rispetto della persona che era presente, non ha detto nulla, tranne che parlare, forse, del traffico veicolare soltanto dei mezzi all'interno dell'area portuale.

Quindi visto che abbiamo loro, coglierei l'occasione delle azioni che sono state intraprese, quelle che – almeno da quello che ci ha detto l'assessore Porcile – sono state fatte subito dopo che siete stati contattati dall'Amministrazione comunale ed eventualmente vi siete intrapresi a realizzare le cose. Poi, chiederò, nel mio intervento, altre cose.

Mi sembra che ci siano altre associazioni che rappresentano le due ruote e le quattro ruote, che volevano, in pochi minuti, se è possibile, integrare un intervento che avevano già fatto nella prima Commissione e sono qui presenti dalla prima Commissione ad oggi. Quindi chiedo se era possibile farli parlare per due minuti a due di loro, per poter integrare quello che già avevano detto. Poi mi riservo, nel mio intervento, di fare quello che abbiamo detto.

RUSSO – PRESIDENTE

Forse le è sfuggito. All'inizio dei lavori ho detto che Autorità portuale era presente, ho chiesto se volevano fare una relazione integrativa e mi hanno detto che restano a disposizione per rispondere alle domande. Quindi sicuramente risponderanno alla domanda che lei ha posto, consigliere Villa.

Circa le audizioni delle altre associazioni, delle due o delle quattro ruote, non mi hanno detto che volevano intervenire. Se vogliono fare delle brevi repliche, chiedendo, però, che siano brevi, perché l'altra volta, giustamente, molti Commissari avevano voglia di intervenire e di entrare nel dibattito politico e quindi mi sembrava corretto dare anche un po' di spazio al dibattito dei Commissari.

MUSSO E. - LISTA MUSSO

Ancora sul tema dell'Autorità portuale, siccome la volta scorsa sono state rivolte diverse domande già, tre da me e diverse altre da altri Consiglieri, il signor Gattulli, che era presente, con grande cortesia, ci ha detto che lui non era competente. Non vorrei che facessimo di nuovo un altro giro di domande, se no perdiamo di nuovo mezza Commissione a rifare le domande.

Volevo sapere dai responsabili dell'Autorità portuale se sono stati informati sulle domande fatte, se no, in estrema sintesi, le rifaremo.

RUSSO – PRESIDENTE

Do la parola ad Autorità per vedere se, sollecitato dai Commissari, ha voglia di fare un piccolo intervento ora. E poi diamo un brevissimo giro di repliche alle associazioni. Chiederei magari di sceglierne due, così diamo modo di andare avanti con il dibattito dei Commissari.

DI LUCA - AUTORITÀ PORTUALE

Non ho ricevuto il verbale dell'ultima riunione, in cui era presente il mio collega, che si occupa della viabilità portuale, ma comunque non ho problemi a rispondere, a fare un giro a 360 gradi su quello che Autorità portuale non sta facendo da quando c'è stata l'ultima riunione, ma sta facendo da anni ormai.

L'Autorità portuale di Genova è stata la prima ad effettuare a livello europeo un piano energetico ambientale. È stato fatto, è stato pubblicato e devo dire che è stato molto apprezzato dall'Europa intera e dalle altre Autorità portuali, che hanno seguito il nostro esempio. Questo è stato fatto, giusto per cercare di ridurre al massimo, nei tempi, chiaramente, che vengono dedicati, le emissioni in atmosfera.

Questo perché la Comunità Europea aveva posto questi problemi già una decina di anni fa, cioè cercare di ridurre, nelle aree portuali europee, le emissioni in atmosfera di CO₂. In base a delle indagini europee, statistiche e delle Autorità portuali, abbiamo verificato che i primi problemi da affrontare nei porti europei erano proprio quelli delle emissioni in atmosfera. Ci siamo quindi organizzati nei tempi previsti per fare questo piano.

Questo piano prevedeva l'assunzione, nel territorio dell'Autorità portuale, di fonti di energia rinnovabile, in modo da diminuire così poi l'uso di energia provocata da generatori diesel. Questo è stato fatto in un primo tempo e ha avuto grossissimi risultati. Poi è andato pian piano scemando a causa delle incentivazioni che poi sono venute meno e quindi i nostri concessionari, alla fine, hanno dovuto rallentare questo processo, che comunque è stato attivissimo e ricopre circa il 10 per cento del consumo energetico portuale. Comunque è ancora in corso e lo stiamo attuando.

Sul fattore emissivo l'impatto più rilevante portuale, oltre al traffico veicolare, come sapete, arrivano in porto parecchie migliaia di camion al giorno, sono quelli delle emissioni in atmosfera da nave. L'emissione in atmosfera da nave è difficilmente regolabile, perché non ha una regolamentazione sua e, oltre tutto, non è nemmeno competenza piena dell'Autorità portuale, ma della Capitaneria di porto, che purtroppo non è stata invitata e sarebbe opportuno, comunque, nel prosieguo delle riunioni, invitarla.

Per combattere le emissioni in atmosfera provenienti da navi abbiamo attuato già due progetti. Uno è quello che riguarda l'elettrificazione delle banchine su un'area ben precisa e dedicata, che è quella delle Riparazioni Navali. Abbiamo scelto di iniziare l'attuazione dell'elettrificazione delle banchine in area Riparazioni Navali, perché in quel settore le navi hanno meno bisogno di energia, perché sono in semidisarmo. Semidisarmo vuol dire che sono operative, ma non al 100 per cento.

No, serve perché la quantità di quelle navi permettere comunque un risultato ottimo, sotto gli aspetti delle emissioni.

Alcuni porti europei hanno attuato l'elettrificazione della banchina dedicata a una banchina sola, quindi a una nave. Invece nel settore delle Riparazioni Navali noi abbiamo dedicato ben dodici accosti per le emissioni, anche se sono in semidisarmo, ma un numero di dodici navi all'accosto poi comunque hanno un risultato totale veramente rilevante.

C'è un fattore tecnico, che a volte non si può soddisfare, che è il bisogno energivoro di queste navi. Le navi passeggere, ad esempio, hanno bisogno di 12.000 chilowatt per poter essere attaccate a un'elettrificazione esterna, quindi di banchina. Non c'è la possibilità pratica per tutta questa energia. E a questo punto, sia le Autorità portuali europee, che la Commissione europea, ha cercato di trovare il sistema migliore per ridurre questo impatto ambientale e quindi la decisione di dare un'accelerazione al cambio di carburante che per le navi usano per dare energia alle proprie funzioni vitali.

Questo cambio di carburante è stato fornito – probabilmente da quello che si sta espandendo in Europa – dalla LNG, che è gas liquido. Le navi non possono usare del gas a pressione, perché hanno bisogno di uno stoccaggio veramente importante. L'unico carburante alternativo è LNG, che è il gas liquido; viene liquefatto a delle temperature bassissime e poi viene rigassificato a bordo, per poi fare andare le macchine. Si sta espandendo in svariati settori europei. Quelli più sensibili, chiaramente,

come al solito, sono quelli nord-europei, sono quelli canadesi, americani e australiani, dove c'è veramente una spinta all'utilizzo di questo carburante.

Questo carburante, chiaramente, permette delle emissioni veramente quasi a zero. I PM10, quelli che ci stanno creando problemi anche nella nostra città, vengono praticamente diminuiti al 100 per cento, il CO₂ e all'80 per cento, NOx al 20 per cento. Quindi c'è una riparametrazione completa sulle emissioni. C'è da dire che comunque, dagli studi fatti, dalle analisi fatte, il porto di Genova ha una responsabilità pari misurata, più o meno, al 10 per cento delle emissioni in atmosfera, soprattutto dei PM10. La regolamentazione comunque dice già che le navi che entrano nel porto di Genova devono switchare dal fuel al diesel prima di entrare nelle sei miglia. Quindi tutta la parte portuale diventa ad uso esclusivamente di carburanti più "pregiati".

Quello che si vede, io lo comprendo, l'ho anche fotografato e ho anche fatto delle relazioni, a volte ci sono – i cittadini le conoscono benissimo – delle fumate nere, che sono molto periodiche e di tempo stretto, perché è il momento in cui magari, o a ramo industriale, o nel momento in cui si switcha da un carburante all'altro, tutto il residuo che c'è nei tubi di scarico, viene emesso. Questo è un problema che può essere affrontato ed è affrontato anche tecnologicamente, con delle tecnologie avanzate, giusto per recuperare questi fumi durante lo switch dei due carburanti.

A volte lo fanno, perché l'ho visto anch'io, l'ho fotografato, quindi sono ben conscio di questa cosa. Purtroppo, non è un rimbalzo di responsabilità e mi dispiace. È la Capitaneria veramente che deve controllare le navi che entrano nel porto fino all'accosto. La Capitaneria conosce bene questo problemi, infatti fa anche delle sanzioni e ve lo posso assicurare.

Purtroppo non c'è il rappresentante della Capitaneria, che potrebbe seguire questo discorso e quindi potrebbe anche dare conforto su questo, però vi assicuro che questo viene effettuato.

Quindi quello che sta facendo l'Autorità portuale chiaramente è dilatato nel tempo, non può esserci un'azione immediata, anche perché sono investimenti importanti. L'elettrificazione delle banchine del ramo industriale è costato 15 milioni di euro. Sono lavori estremamente lunghi. Così come il progetto di Voltri, già concluso, già esaurito, va in gara, ed è quello dell'elettrificazione del terminal di Voltri. Quindi anche lì ci sarà una riduzione notevole delle emissioni causate da navi.

C'è da dire l'ultima cosa, che l'emissione della nave è difficilmente valutabile, perché i fumi che escono dalla ciminiera di una nave sono molto caldi, quindi si sollevano tantissimo in atmosfera e poi non è detto che ricadano nelle immediate vicinanze; possono ricadere addirittura a chilometri di distanza. Quindi è difficilmente valutabile l'impatto ambientale, facendo dei monitoraggi puntuali.

Sono disponibile per qualsiasi tipo di domanda.

VERNAZZANO – VESPA CLUB GENOVA

Sono stato ad ascoltare le parole dei due Assessori. Sono contentissimo che siamo riusciti a portare il discorso a un livello ben più ampio riguardo l'inquinamento, però il discorso fatto da Porcile: «Tanto facciamo questo e continuiamo a parlare dell'altro» non mi piace.

Io posso capire che non abbia voluto ascoltare le mie parole, non sono tecnico, sono un appassionato di due ruote, ma non riesco a comprendere come possa non aver ascoltato le parole dei due dottori Valerio.

Stiamo parlando chiaramente di inquinanti che non possono essere attribuiti ai motori a benzina, proprio zero, però li vogliamo colpire lo stesso. Se ci fosse stata un'alta concentrazione di ossidi di carbonio, è comprensibile, ma siccome si parla di ossidi di azoto e PM10, che non indirizzabili a quei tipi di mezzi, lo trovo veramente assurdo.

Pertanto, vorremmo veramente che venga bloccato e che ragioniamo su un piano più ampio, più vero e studiato. I dottori Valerio vi hanno detto di studiare la cosa. Voi avete detto: «Sì, la studieremo, ma intanto facciamo questo». Assurdo.

SILVESTRI – VESPA CLUB NERVI

Negli interventi degli Assessori è stato detto: «Con costanza procediamo per elettrificare e fare cose», poi con costanza noi, in uno e poi tre mesi, adeguarci. Quindi già questo non mi sembra corretto.

Poi, voi avete individuato nel traffico veicolare la causa. All'interno del traffico veicolare ci sono benzine e diesel e dalle relazioni di Capocchiano e Valerio è emerso che sono i diesel i responsabili. Le moto in totalità sono benzina e anche le auto, per la maggior parte sono benzina quelle bloccate. Quindi siamo sicuri di aver centrato il problema? Secondo me, bisognerebbe rivedere, perché anche l'altro ieri il Parlamento europeo ha fatto una sanatoria nei confronti della *Dieselgate*, di fatto permettendo lo sforo di quasi il doppio dell'inquinante.

Quindi se voi siete convinti, con questo provvedimento, di risolvere il problema, bene per voi, io sono felice, ma credo che questo provvedimento, così com'è fatto, visto che l'assessore Porcile ha detto che vorrà modificarlo leggermente, secondo me sarà, non dico totalmente inefficace, perché comunque anche i nostri mezzi, i mezzi bloccati, inquinano, ma non producono quell'inquinamento che poi va a far sfiorare dai parametri.

Quindi io suggerisco all'Assessore di fare un corso rapido di danza della pioggia, perché è l'unica cosa, mantenendo questo provvedimento, che può effettivamente abbassare il limite, una sana pioggia, perché questo serve a poco e niente.

GIULIANI – FIAT 500 CLUB ITALIA

Parlerei a nome di tutti gli appassionati di auto e moto d'epoca. Io ho già parlato tre settimane fa, chiedendo se fosse possibile considerare una deroga per i veicoli di interesse storico. Non mi permetto di entrare nel merito di quanto inquinerebbero, perché penso che ne abbiamo parlato ampiamente. Però, penserei che l'incidenza reale sarebbe quasi nulla. Un'eventuale deroga a veicoli auto e moto d'epoca, servirebbe semplicemente per mantenerli in esercizio, non certo per circolarli quotidianamente, o per andarci a lavorare. Questo permetterebbe di mantenere vivo un patrimonio, perché ormai si tratta di un'eccellenza, di un patrimonio storico, che altrimenti andrebbe perso, perché verrebbero demoliti questi mezzi o, peggio ancora, venduti all'estero, cosa che sta, purtroppo, già cominciando ad accadere. Sarebbe anche paradossale in un certo senso, perché tutte le città, sia italiane che europee, perlomeno gran parte di esse, si sono sempre interessate di mantenere comunque vivo l'interesse per i veicoli storici, perché comunque la loro incidenza sull'inquinamento è di fatto minima.

Chiederei semplicemente questa deroga. Da parte nostra, se ci fosse, non mancheremo certamente di sensibilizzare tutti gli altri appassionati come noi, a un uso ulteriormente sporadico di questi mezzi, perché comunque la tutela della qualità dell'aria interessa tutti.

MERLI – AMICI BICILINDRICHE ABARTH

Condivido quello che ha detto il collega, ma volevo far emergere quanto sia sbagliato questo provvedimento, perché il numero di veicoli circolanti storici sarà l'1 o il 2 per cento della massa veicoli circolanti e parlo di circolanti, perché forse nei conteggi che aveva fatto il Comune considera come circolanti anche quelli posteggiati. Vediamo la carenza di posteggi e quanto si dà da fare il Comune per eseguire dei posteggi, non ultimo quello in Piazza Dante per i motocicli, che se poi le Vespe non potranno arrivare a Piazza Dante, cosa ci metteranno?

Ho fatto un po' di conti, nel percorso da Brignole a Nervi, un autobus del servizio della Amt aspira e rimette all'atmosfera 750 metri cubi d'aria, l'equivalente che emettono dieci vetture. Per cui, un autobus è più capiente, ma non tanto come dieci vetture. Le moto, invece, immettono ancora meno in atmosfera.

Ricordo che una legge regionale di circa dodici anni fa, permetteva alle auto storiche di circolare. Non so se sia stata abrogata, oppure il Comune ha avuto la possibilità di modificarla.

ZANNETTI – CITTÀ METROPOLITANA

Volevo solo aggiungere, alla nota che vi abbiamo distribuito, una precisazione sulla motivazione per cui anche i motori a due tempi e i motori a benzina vengono ritenuti, in qualche modo, coinvolti nel superamento del limite di NO₂. Nella relazione c'è tutta la storia. In fondo ho messo una piccola precisazione, perché forse questa cosa è sempre sfuggita, ma l'NO₂ è un inquinante che ha una doppia natura, primario e secondario. Primario significa che ci sono delle sorgenti, soprattutto le combustioni, che lo emettono direttamente. È noto che l'NO₂ primario arriva principalmente dai motori diesel, però c'è anche la componente secondaria, che è molto consistente, che deriva da complesse reazioni che si realizzano nell'atmosfera.

I principali responsabili di questa catena, che produce NO₂ secondario sono i cosiddetti COV o VOC, composti organici volatili o *volatile organic compound*, a seconda che usiamo l'acronimo italiano o inglese. Per cui, la necessità di ridurre la concentrazione di NO₂ in atmosfera implica la necessità di ridurre NO₂ primario, quindi giustamente il diesel, ma anche le emissioni di COV, che sono emissioni che sul nostro territorio sono piuttosto alte.

Se avete voglia di vedere le rilevazioni che facciamo, il livello di benzene è sempre piuttosto alto a Genova e su questo tipo di inquinamento, le autovetture e i veicoli a benzina sono sicuramente una fonte non trascurabile di emissione.

Le relazioni che avevamo consegnato la volta scorsa, in realtà erano appunti che avevo preparato, che poi sono stati distribuiti, ma era un po' meno organico il discorso. Però, in quella relazione lì vi riportato il link al sito di Ispra, nel quale sono disponibili tutti i fattori di emissione. Potete vedere i fattori di emissione di sostanze organiche volatili e di benzene dei motori a due tempi e confrontarli con gli altri tipi di autoveicoli e motoveicoli. Da lì si vede che l'influenza di questo tipo di emissione non è per nulla trascurabile.

Poi, nella relazione che ho distribuito sono citati gli studi principali ai quali abbiamo partecipato in questi ultimi anni e vi invito a consultarli direttamente al link che riporto, perché sono molto ricchi di dati, i famosi dati di cui ci è stato chiesto conto nelle precedenti riunioni di questa Commissione. Abbiamo cercato di spiegare al meglio possibile il significato dei dati rilevati dalla rete di monitoraggio, dall'inventario delle emissioni e ho cercato di spiegare il fatto che questi due dati sono ovviamente in relazione, ma in mezzo esiste la dispersione, esiste il meteo, esiste la chimica dell'atmosfera. Quindi non è necessariamente automatico che un dato rilevato dall'inventario delle emissioni lo ritroviamo tal quale come concentrazione rilevata dalla centralina, perché in mezzo c'è uno studio che non è per nulla semplice, è molto complesso e attuale, come dimostra il fatto che questo tipo di studi sono spesso oggetto di progetti europei, ai quali noi, nel limite delle nostre possibilità e competenze, partecipiamo.

RUSSO – PRESIDENTE

Mozione d'ordine, consigliere Pastorino?

PASTORINO – SEL

Una richiesta alla dottoressa Zannetti riguardo a questo, per avere una visione più precisa.

RUSSO – PRESIDENTE

Se tutti i colleghi sono d'accordo. Siete tutti d'accordo? Okay.

Consigliere Pastorino, prego.

PASTORINO – SEL

Io ringrazio la dottoressa Zannetti, che conosco da anni e so la professionalità di cui dispone sia lei che l'ufficio.

Al punto 4 della relazione che ci è stata consegnata questa mattina, c'è uno studio dove ci sono elencate le sorgenti da una parte e poi ci sono le due campagne di misura. Ci sono delle differenze; la più clamorosa è che la combustione domestica non è individuata. E nella relazione con la modellistica Camax invece è al 5 per cento. E poi ci sono tutte le somme che, naturalmente, non danno 100, ma danno 130 per cento.

Quindi volevo chiedere che ci illustrasse bene questo, perché è un po' l'unico documento che abbiamo sui dati e poi dobbiamo farci un'idea.

RUSSO – PRESIDENTE

È arrivato a tutti nello stesso identico modo. Semmai faremo un'ulteriore Commissione. Era solo per spiegarglielo, consigliere Villa.

ZANNETTI – CITTÀ METROPOLITANA

L'ho finita ieri sera la relazione e l'ho portata questa mattina.

RUSSO – PRESIDENTE

Scusate, ho già spiegato il perché non possiamo fare questa disquisizione tra il pubblico e gli auditi.

Dottoressa, risponda ai Commissari, per piacere.

ZANNETTI – CITTÀ METROPOLITANA

Nella nota abbiamo semplicemente estratto i dati fondamentali, i dati che sono sembrati più utili, più semplici e divulgativi, ma che vengono dagli studi che ho citato nella nota.

Nella nota c'è il link al progetto Apice, il link al progetto Caiman, al progetto Mita no, perché non è disponibile, ma è disponibile in Comune, quindi credo che non abbiate difficoltà a reperirlo.

Il progetto Apice, oltre all'obiettivo di valutare l'influenza dei porti sulla città, con particolare riguardo all'influenza nella componente PM10 e PM2,5, aveva anche l'obiettivo di valutare le due possibili modellistiche utilizzate. Quindi le due colonne che vedete, sono le due modellistiche che discendono dalla metodologia di analisi che riporto nel primo schema.

Nel primo schema faccio vedere che l'analisi della qualità dell'aria si può effettuare in due modi complementari; uno utilizzando le simulazioni che partono dall'inventario delle emissioni, applicano un codice di calcolo, utilizzano i dati meteo e quindi si ottengono delle mappe di concentrazione; dall'altra parte, invece, si può risalire al mix di sorgenti emmissive, partendo dai dati di monitoraggio.

Questo è un lavoro che ho fatto personalmente, quindi lo conosco abbastanza bene. Abbiamo campionato circa settecento filtri e su questi settecento filtri, misurati in Corso Firenze, in Via Pastorino e a Multedo, abbiamo fatto quello che con un termine molto brutto o si chiama apporzionamento, cioè la ricostruzione delle sorgenti emmissive e quindi dalla misura abbiamo ricostruito qual è il tipo di sorgente che crea quel tipo di valori relativi di concentrazione di microinquinanti.

Quindi le due colonne che riporto del progetto Apice vengono dalla tipologia di modello che è stato utilizzato per fare l'apporzionamento, perché uno degli obiettivi che aveva il progetto era quello di mettere a punto catene modellistiche e valutarne, anche tarandoli con i dati delle nostre centraline, la bontà del modello. Ci interessava essere in grado di riprodurre la realtà, perché l'obiettivo era anche quello di vedere che cosa poteva succedere, variando gli scenari.

Il dottor Di Luca ha parlato della elettrificazione di alcune banchine; nel progetto Apice trovate gli effetti della simulazione della elettrificazione delle banchine di Voltri, fatto con la catena modellistica messa a punto in Apice.

Sempre in Apice, mi permetto di aggiungere una misura che abbiamo valutato, perché Apice l'ha fatto con un partenariato internazionale e quindi a Genova avevamo deciso di studiare l'elettrificazione delle banchine, a Marsiglia è stato valutato, invece, l'effetto del passaggio al LNG, gas naturale, che è la misura di cui parlava il dottor Di Luca ed effettivamente è una misura molto importante, sia per NO₂ che per il particolato. Noi a Genova avevamo anche studiato la misura che dovrebbe essere prevista da un regolamento internazionale, che è quella dell'ulteriore riduzione del tenore di zolfo nelle navi in fase di stazionamento manovra, che dovrebbe entrare in vigore nel 2020. E anche questa misura era particolarmente efficace e utile.

Spero di aver risposto. Comunque sono a disposizione per eventuali curiosità, domande e approfondimenti.

RUSSO – PRESIDENTE

C'è necessità di qualche altro chiarimento da Città metropolitana? Consigliere Pastorino, a posto?

Perfetto.

Diamo inizio al dibattito. Segnalo subito che il consigliere Villa interviene prima del consigliere Grillo, perché si è cancellata la sua prenotazione. Il consigliere Grillo, se si dovrà assentare, sarà sostituito dal consigliere Campora.

Consigliere De Pietro.

DE PIETRO – M5S

Intanto volevo dare una notizia all'Autorità portuale, che giustamente si era lamentata del fatto di non aver ricevuto il verbale delle volte precedenti, questa è un po' colpa del Comune che pubblicizza poco il fatto che sul sito del Comune sono contenute le registrazioni audio di tutte le Commissioni e tutti i filmati del Consiglio comunali. Anzi, proporrò agli uffici di aggiungere automaticamente a tutte le e-mail che partono dal Comune di Genova, quale forma pubblicitaria, questo fatto, in modo che chiunque riceva una e-mail dal Comune di Genova sia portato a conoscenza di questa cosa.

Volevo invece porre una domanda alla parte degli amministratori, abbastanza generica, sulle Due o tre presenze che abbiamo, volevo sapere a che punto siamo a Genova con l'installazione delle valvole termostatiche sui termosifoni, da parte dei condomini, perché ritengo che questo possa essere un fattore dirimente, prima ancora del cambiamento delle caldaie, perché è vero che sostituendo le caldaie da oli combustibili, piuttosto che gasolio, a metano, si ha indubbiamente un inquinamento inferiore, è anche vero che se continuiamo a riscaldare troppo e poi dover stare con le

finestre aperte, forse – come è già successo in Comune, avrete visto sui giornali – ha senso intervenire prima a valle, prima che cambiare la caldaia, con l'installazione dei doppi vetri, quindi risparmio energetico dal punto di vista della minore dispersione dell'energia. Fatto questo, forse poi il cambiamento da caldaia interviene come elemento ulteriore.

Mi è piaciuto molto l'intervento dell'Anaci riguardo al discorso delle colonnine elettriche condominiali. Io, sul discorso del condominiali, cioè della presenza dei condomini nell'organizzazione del Comune, la vedo sempre in modo molto positivo. Avevo anche, ad esempio, con il dottor D'Angelo, proposto l'installazione dell'internet condominiale, quindi la logica del condominio che dia servizi ai cittadini la vedo molto bene da questo punto di vista.

Volevo invece ringraziare l'assessore Porcile per il fatto che si è reso così disponibile per parlare dei fumi del porto in Commissione. È una cosa che chiediamo da un anno di aver questa

Commissione. È stato anche richiesto dagli uffici se intendevamo mantenere questa richiesta, tanto è datata. Abbiamo naturalmente mantenuto la richiesta e quindi la pregherei di insistere, a questo punto, con i Presidenti, affinché si faccia questa Commissione.

Inviterei a tal fine anche l'Autorità portuale, che ha dichiarato di avere delle proprie centraline di rilevamento per il porto, a rendere disponibili i dati in modo open, in modo che sia possibile scaricarli, poterli visionare, per poterli integrare con quelli che già ci sono del Comune.

Per quello che riguarda la mobilità elettrica, ovviamente, come Movimento cinque stelle, il trasporto pubblico elettrico è una delle nostre cinque stelle e quindi noi volevamo ricordare – sicuramente l'assessore Dagnino ne è al corrente – un decreto legge di cui dobbiamo ringraziare il nostro gruppo parlamentare a Roma sul retrofit elettrico. L'Italia è il primo Paese europeo che permette il retrofit elettrico.

Quindi chiederei alla Giunta, in questo senso, di approfondire l'argomento, per valutare la possibilità di applicazione di questa nuova tecnologia ai vecchi autobus di Amt, in modo da cercare, in qualche modo, di poter migliorare l'inquinamento di questi mezzi, che notoriamente è massimo, nonostante le rassicurazioni vediamo i fumi che emettono questi mezzi, senza necessità di acquistare un mezzo nuovo, tra l'altro a gasolio, come ce lo fornisce la Regione, che per me se lo potrebbero anche tenere con la porta in faccia.

Ho avuto modo di sentire, nella lunga relazione dell'assessore Porcile, che non sono stato citato sulle falsità da parte mia, quindi devo desumere che il mio appunto sul car-sharing free floating, sia stato accettato come positivo dall'assessore Porcile, quindi la inviterei ad insistere con il suo collega assessore Dagnino, affinché si vada avanti velocemente su questa cosa. È vero che se dobbiamo salvare l'aria e questo viene, in qualche modo, bloccato dal fatto di dover salvare Genova Parcheggi, fra i due, sinceramente, preferisco salvare l'aria di Genova.

Queste sono le mie poche disquisizioni sull'argomento. Quindi faccio presente nuovamente alla Presidenza che noi, da più di un anno abbiamo chiesto una Commissione sui fumi, per cui si aspettiamo, a questo punto, considerata l'importanza che viene data a questa cosa dalla Giunta, già la settimana prossima sia convocata.

RUSSO – PRESIDENTE

La settimana prossima è impossibile. Stiamo programmando per la prima settimana di marzo. Consigliere De Pietro, le sono già arrivate le convocazioni per la settimana prossima e avrà visto che la settimana prossima e quella successiva sono già piene. Per la prima settimana di marzo stiamo già verificando una data.

BRUNO – FDS

Sono un po' a disagio a intervenire in maniera burocratica, rispetto a queste tematiche. Nel momento in cui l'Istituto epidemiologico ci segnala duecento morti l'anno presunti dovuti all'inquinamento, affrontare il problema perché l'Europa ce lo chiede, forse potevamo tutti affrontarlo prima, ma va bene.

Relativamente ai dati, la relazione un po' ex post, arriva un mese e mezzo dopo l'ordinanza, da parte della Città metropolitana, ribalta i dati dell'inventario regionale, sostanzialmente, almeno è la percezione che noi abbiamo avuto dalla lettura dei dati dell'inventario regionale, dove, invece, la presenza del porto non era così poco significativa, come le simulazioni, le metodologie e gli studi sviluppati, sono stati descritti in questa relazione della Città metropolitana.

Ovviamente, mi riservo, anche per interesse personale, di andare nei siti, di leggere bene e cercare di farmi un'idea su queste cose. Non sui PM10, perché poi sembra che l'infrazione sia sul biossido di azoto, ma sui PM10 la discrepanza rispetto allo studio Apice rispetto invece all'inventario regionale è clamorosa. In parte anche, anzi forse ancora di più, rispetto al progetto Mita, dove

apparirebbe che se il porto ci sia o non si sia, è poco significativo rispetto alla qualità dell'aria. Detto questo, io ho qualche dubbio, ne ho molti, ma mi riservo di approfondire.

Per il prosieguo delle attività, io ritengo che sicuramente una Commissione con la Capitaneria di porto, oltre all'Autorità portuale, sulle questioni portuali rispetto all'inquinamento atmosferico e direi anche acustico, è necessaria.

Per il resto, va bene fare Commissioni, forse sarebbe più proficuo prevedere una mozione di discussione, una mozione semplice, una discussione in Consiglio comunale, in modo che eventualmente il Consiglio comunale dia un indirizzo, nell'autonomia del Sindaco, degli Assessori, eccetera, eccetera, dia un indirizzo sulla politica di risanamento ambientale della città.

VILLA - PD

Prendo spunto da un comunicato stampa di questa mattina della Città metropolitana, che dice semplicemente: «Aria: buoni i dati giornalieri sugli inquinanti», pubblicato il 5 febbraio alle ore 9:28 «Dalle rilevazioni delle centraline della Città metropolitana di Genova sui valori di ozono, monossido di carbonio, biossido d'azoto, diossido di zolfo e polveri sottili, fino alla mezzanotte scorsa, cielo ancora azzurro, inquinanti dell'aria ancora ampiamente nei limiti, dicono le rilevazioni fino alla mezzanotte scorsa della centralina della Città metropolitana di Genova. Sui valori di ozono, monossido di carbonio, biossido d'azoto, diossido di zolfo e polveri sottili». Questo comunicato stampa segue un altro comunicato stampa del 26 gennaio, che è più o meno simile, quindi non glielo rileggo. Io trovo una grande contraddizione con quello che si sta dicendo questa mattina.

Miei cari Assessori ho l'ennesima conferma, credo in quest'ultima Commissione che ci apprestiamo a fare, dove probabilmente, in maniera molto semplice e rozza, come probabilmente sono io, ho capito che qui tutti hanno ragione, le fonti inquinanti che sono intervenute sino ad oggi stanno facendo il massimo, tutto quello che gli è possibile, consentito ed economicamente sostenibile. Gli unici, probabilmente, che non fanno le cose che vanno fatte – e li punite, giustamente – sono gli scooteristi e i proprietari di quattro ruote, che incidono, probabilmente, per quella minima parte che vi abbiamo detto.

Miei cari Assessori, voi non avete risposto né alle mie domande, né tanto meno alle osservazioni tecniche che vi hanno fatto illustri persone, che vi hanno citato qui in tutte le Commissioni, che sono i professori Valerio, tutt'e due, l'ingegner Capocchiano, il signor Montatori, eccetera, eccetera.

È molto semplice, tra l'altro, portarci dei documenti tecnici, come quello che ci avete dato stamattina. Io personalmente nella mia vita faccio un altro, perché io fuori da qui lavoro, non faccio l'Assessore comunale, allora dico che mi darete tempo probabilmente di leggere e di rivolgermi, come semplicemente faccio, a qualche amico tecnico che mi supporti nella lettura di questo documento.

È vero, diceva il rappresentante dell'Autorità portuale, che è difficile. Tra l'altro, sono investimenti anche economicamente molto sostenuti, quelli per elettrificare le banchine. Io sfido il piccolo proprietario di una piccola azienda di impresa edile, probabilmente cambiare il proprio Porter, perché probabilmente da aprile in poi non potrà più usarlo. Questa è un'altra difficoltà, che è grande come la sua, perché qui dentro non ci sono soltanto quelli che un po' snob vanno a farsi il giro con la Cinquecento d'epoca.

È chiaro che se perdiamo di vista questo, probabilmente abbiamo finito di ragionare su queste cose. Ma altrettanto dico che l'ordinanza – io me la sono andata a rileggere – mi conferma alcune cose che, tra l'altro, oramai risalgono, probabilmente, ai primi di gennaio, quando è stata preparata questa ordinanza, che sono cose che io ripeto a me stesso che non riesco a comprendere, dove mi sembra di aver capito che tutto nasce, probabilmente, da cose che presumibilmente avrebbero rischiato di superare i limiti previsti.

La rileggo, perché probabilmente io non lo capisco. Voi mi continuate a dire che eravate obbligati. Io credo che, invece, potevate fare delle cose, ma non eravate obbligati, da quello che leggo sul testo di questa ordinanza, probabilmente io lo leggo male.

Ahimè, purtroppo, ve la prendete sempre con gli stessi e non fate, probabilmente, quello che dovete fare con gli altri. Ripeto, questi soggetti che sono stati presenti in queste quattro Commissioni, Autorità portuale e tante altre cose... cinque, perché per me vale anche l'interrogazione che ho fatto in Consiglio comunale, quindi ci sono anche state altre occasioni di farlo, non andiamo incontro a cercare di risolvere il problema. Non ci siamo seduti prima di scrivere quest'ordinanza, insieme a tutti i soggetti che noi vi abbiamo chiesto di audire, perché voi non li avreste auditi.

Io non accetto il fatto del ringraziamento degli Assessori a discutere di queste cose. Ma chi è che si deve chiedere, scusate, se dobbiamo parlare delle fonti inquinanti di questa città? Il Consiglio è sovrano. Il Consiglio è comunque fatto da rappresentanti delle persone che li votano. Allora voi dovete ascoltare e dovete capire che ordinanze di questo tipo hanno uno stravolgimento sulle abitudini dei cittadini di questa città che sono assolutamente importanti.

Voi non proponete in alternativa niente. Come vi abbiamo detto, non proponete gli incentivi per acquistare dei mezzi nuovi, ecologicamente compatibili, non aggiungete nuovi mezzi bus, non abbassate il prezzo del biglietto, non fate i parcheggi di interscambio per non andare con le macchine in centro città, non fate tante altre cose che è da tre anni che io vi chiedo, che vi chiediamo in tanti qua dentro.

Allora, su questo ragionamento non siamo assolutamente d'accordo che si porti all'attenzione di questa città una cosa che è la minima parte di quello che accade e che è in continua contraddizione.

Dottoressa Zannetti, per questi documenti io la ringrazio, ma ce li mandate adesso perché ve li hanno chiesti adesso. La ringrazio di tutto il lavoro che ha fatto, se questo documento fosse stato allegato probabilmente all'ordinanza e fossimo venuti qui in questa Commissione a parlarne insieme, magari per prevedere e dare qualche suggerimento molto modesto, perché si potessero fare le cose, forse questo, secondo me, è il modo di lavorare e di partecipare, come qualcuno di noi spesso si riempie la bocca. Partecipare significa che chiamiamo tutte le associazioni, chiamiamo i cittadini, chiamiamo le associazioni di categorie, tutte le altre, e gli chiediamo cosa ne pensano di una cosa. Ma, ahimè, questo è a corrente alternata, qualche volta si chiede alle persone di partecipare e in altre occasioni come questa no.

Al di là di questo, lei ha detto che siamo al termine di una discussione, io dico agli Assessori che siamo all'inizio invece, perché la città e la maggioranza, credo, non le verrà dietro, perché su questa cosa bisognerà ragionare più attentamente. I cittadini genovesi, in maniera legittima e in maniera assolutamente rispettosa, come hanno fatto sempre tutti i cittadini, perché ci sono anche i cittadini genovesi che non sono possessori e mi dispiace che oggi – io spero siano stati invitati – non siano venute le associazioni dei consumatori genovesi, che probabilmente qualcos'altro avevano da dire. Io credo che l'abbiano fatto e probabilmente non siano presenti perché forse non potevano venire. In azioni legittime e corrette faremo tutte le nostre rimostranze, perché su questa cosa non potete dare tempo altri due mesi e dire: «Dal 4 aprile in avanti faremo queste cose».

Per quello che mi riguarda, io faccio parte di questa maggioranza, ma lei non rappresenta, in questo momento, me per quello che sta dicendo, perché un parere a me lei non l'ha chiesto, voi non l'avete chiesto. Quindi, probabilmente, in questa situazione, o almeno in questo argomento, io credo... Poi, potranno nascere le solite discussioni, che Villa qui e là, anche da parte della minoranza, ma questo mi è assolutamente indifferente.

Tra le tante cose che, invece, non sono state fatte e che noi avevamo chiesto, alla quale a me non è stato risposto, è se per quanto riguarda il parco automezzi di Amt eravamo completamente in regola; se almeno per quello che riguarda due autorimesse della Amt, le emissioni di scarico, durante la mattina, quando si riscaldano gli autobus, vengono rispettati i limiti consentiti, in particolar modo

all'autorimessa di Gavette, dove sappiamo bene esserci una scuola primaria e una scuola secondaria, quindi un istituto comprensivo, che contiene circa seicento alunni, eccetera, eccetera.

Su queste cose non bisognerebbe dire che abbiamo finito qui, ma bisognerebbe continuare a parlarne. Quello che non si sta facendo. È un'ordinanza sindacale e purtroppo non passa da questo Consiglio, quindi assume quell'immediatezza e quell'urgenza tipica delle cose.

Per quello che mi riguarda, io sarò tra quei cittadini che organizzeranno delle azioni di protesta assolutamente legittima nei confronti di questa ordinanza, che chiederà non di non tenere conto della qualità dell'aria, perché siamo tutti responsabili nel farlo, ma di tenere conto di tutte le fonti di inquinamento. Qui state colpendo i più deboli, in maniera molto semplice ve lo diciamo. Sapete bene che serve a poco e niente. Lo dite voi stessi nell'ordinanza che non siete obbligati, almeno da quello che io leggo. E probabilmente vi riferite a soggetti che sono stati interessati all'ultimo, che ci dimostrano cose che sono diverse, almeno da quello che leggo, da quello che mi si è detto fino ad oggi.

Non andrei a ricordare quello che ha detto il professor Valerio, l'ingegner Capocchiano e il Montatori, che è uno dei tanti soggetti che abbiamo invitato e audito in questa Commissione.

Facciamo prima la nostra parte come Comune di Genova, abbassiamo i nostri inquinamenti, le nostre emissioni, facciamo sì che ci sia un trasporto pubblico e una qualità della vita diversa e vedrete che quella gente, che probabilmente smetterebbe di usare i ciclomotori che voi dite, che andrebbe a finire sugli autobus, non so in che maniera li trasportereste, perché quelli probabilmente andrebbero su un'altra macchina e inquinerebbero ancora di più. Con i diesel e con i Suv che bruciano 5000 di cilindrata e non 50 o 125 di cilindrata. Ed è su queste cose che bisogna ribadire quello che pensiamo. Per quello che ci riguarda non ci fermiamo qui! Lo dico di nuovo, per la quinta volta. È una cosa ingiusta che va a penalizzare, perché se è un problema per l'Autorità portuale elettrificare le banchine, è un problema...

RUSSO – PRESIDENTE

Consigliere Villa, può avviarsi alla conclusione dell'intervento. Ci sono altri che devono intervenire.

VILLA – PD

Voi non avete ancora capito! Fate i primi della classe, ma non ne capite di queste cose.

RUSSO – PRESIDENTE

Consigliere Villa, può avviarsi alla conclusione dell'intervento.

VILLA – PD

Grazie. Scusatemi.

RUSSO – PRESIDENTE

Grazie. Consigliere Padovani.

Pregherei tutti i Consiglieri di stare nei dieci minuti e al pubblico di fare silenzio, perché se no non possiamo andare avanti. Pregherei tutti di stare nei dieci minuti previsti, altrimenti tutti non riusciamo a parlare e non riusciamo a sentire le conclusioni degli Assessori.

PADOVANI – LISTA DORIA

Intervenire dopo il consigliere Villa non è facile. Io sono abbastanza in disaccordo sulle cose che dice, ma su alcune cose concordo. La prima è la seguente. Noi siamo arrivati ad alcune

conclusioni dopo un lungo iter di discussione in aula. La prima conclusione è che abbiamo sollevato un problema generale, che va affrontato in termini generali, abbiamo chiesto Commissione, perché c'è un nesso evidente tra qualità dell'aria, salute, sviluppo, aspettativa di vita e patologie mediche. Quindi prossimamente penso che sia il caso di convocare Commissioni, magari congiunte, welfare, sviluppo e territorio, cosa che abbiamo già detto l'altra volta. Quindi la prima è che il problema è più generale e va affrontato in termini generali.

La seconda è che ordinanze di questo tipo devono avere un robusto sostegno di dati tecnici. Qui la politica c'entra fino a un certo punto, nel senso che in un mondo normale uno fa delle azioni e queste azioni sono sostenute da dati che ci deve produrre la struttura tecnica e non certo noi.

La terza conclusione, invece, è in termini organizzativi, cioè di come proseguire il dibattito, perché effettivamente io non sono del tutto d'accordo che Città metropolitana ce li abbia forniti oggi quei dati, perché c'è stata una relazione fornita alla scorsa Commissione, che diceva le stesse cose e, ancora prima, avevano provato a dirle negli interventi.

Il mio problema è come organizziamo le Commissioni, perché è evidente che se voi portate un'ordinanza, dovete fare in modo che i dati tecnici a sostegno dell'ordinanza siano messi a corredo fin dall'inizio, così evitiamo di girarci intorno e di dire cose abbastanza infondate.

Dico questo, perché gli argomenti utilizzati nel dibattito contro l'ordinanza, quindi a favore del fatto che non fossero colpiti alcuni autoveicoli, sono argomenti, sostanzialmente, di tipo tecnico, che sono stati prodotti dalle relazioni degli auditi.

Primo argomento era che il contributo del traffico rispetto alla somma complessiva degli inquinanti non fosse particolarmente significativo. Anch'io sono rimasto disorientato dai dati dei tecnici, perché non sempre collimano e sembrano tornare. Il primo argomento è quello che usava Valerio, il contributo del porto è significativamente superiore al contributo del traffico, cosa che in questo momento, stando agli studi citati invece arriviamo a conclusioni diverse. Lo studio Apice, citato ora, ma riportato anche nelle Commissioni precedenti, dice che il contributo del traffico...

Io non dico che non bisogna intervenire sul porto. Abito a Murtedo e ce l'ho davanti le navi che fanno gli sbuffi di fumo. Quindi ho ben chiaro che è un problema e mi sembra che sia giusto poterlo affrontare anche in termini politici, facendo la pressione necessaria perché vengano fatte le cose giuste da tutti quanti che hanno responsabilità. Però stiamo parlando di traffico.

Il traffico dà un contributo, in base agli studi riportati, del 40/45 per cento. Se questo è vero, allora bisogna capire come questo torna con alcune dichiarazioni fatte qui da altri, perché i dati devono essere coerenti, non ci deve essere contraddizione dei dati per prendere decisioni. Però, il traffico influisce in maniera significativa sull'inquinamento. Quindi il primo argomento mi sembra che si possa mettere da parte.

Il secondo argomento, invece, è un pochino più sofisticato. L'ingegner Capocchiano e anche altri... io ci ho provato ad ascoltare, io avevo una posizione, ma siccome le posizioni vanno sostenute da dati tecnici, l'ingegner Capocchiano faceva un discorso più sofisticato.

Il discorso sofisticato era il seguente, lo riassumo brevemente. Le sostanze che vanno sopra le soglie accettabile per la salute umana, in questo momento sono sostanzialmente polveri sottili e ossidi di azoto. Capocchiano faceva un discorso molto semplice e diceva che questo tipo di inquinanti... lui parlava di indizi, addirittura. Invece la dottoressa Zannetti parlava di apporzionamento, ma mi sembra che il concetto sia lo stesso. Lui andava alla ricerca di indizi. Qual era il contributo, rispetto a quel tipo di inquinamento dei motori, delle singole fonti inquinanti? Lui diceva sostanzialmente PM10 e ossidi di azoto, la responsabilità maggiore va ascritta ai motori diesel e non certo ai motori a benzina, che invece contribuiscono in maniera più significativa quelli a benzina per l'ossido di carbonio e quelli a due tempi per gli idrocarburi incombusti.

Sostanzialmente, lui diceva che questa misura è inefficiente, è inefficace, perché non influisce su questi elementi inquinanti.

Quello che mi sembra evidente dalla relazione di oggi, che è stato provato ad anticipare in quella di seri, ma che è presente negli studi internazionali, è che questo tipo di equazione semplificatoria non tiene. Non tiene perché? Questo l'ho capito qui, nel senso che io non sono un esperto della materia. Non tiene perché, in realtà, il contributo dei due tempi, in particolare, all'inquinamento, ha a che fare con la frazione secondaria.

Bruno faceva un'osservazione che andrebbe ripresa sull'incoerenza dei dati. Una cosa sono le emissioni dei motori e un'altra cosa è quello che succede nell'aria, quando le emissioni sono andate, perché è possibile che in fase successiva quelle emissioni producono inquinanti.

Quindi, sostanzialmente, cosa dice Apice e altri? Dicono che il contributo dei motori a due tempi è significativo comunque, perché contribuisce l'aerosol primario, che poi si lega e produce il biossido di azoto, non come emissione, ma come contributo all'inquinamento.

Se questo è vero e quello che ho capito torna, allora si spiega perché gli argomenti portati qui non tengono, nel senso che i motori a due tempi, in quanto contribuiscono in misura significativa agli idrocarburi incombusti e all'aerosol primario, hanno un forte impatto sull'inquinamento, che le riviste definiscono in misura di 124 volte superiore a tutti gli altri motori. È vero, o no? Perché io faccio il politico e io voglio che i cittadini, bene pubblico, che è la salute, che è un bene primario, sia tutelato in tutti i modi possibili, senza fare distinzione tra poteri forti e poteri deboli. Ma se questo è vero, dobbiamo asseverare e consolidare questo giudizio perché, a quel punto, io penso che questi motori bisogna toglierli dalla circolazione.

Come? Non lo so. Bisognerà fare pressione sui produttori, sui commercianti di moto per favorire il ricambio? Può essere. Rendendo più graduale e più puntuali gli interventi, solo laddove necessari, dando un tempo alla gente di attrezzarsi e di cambiare le proprie moto, così come sono state cambiate le macchine? L'ultima ordinanza sugli Euro0 risale a un quarto di tempo fa e ci siamo attrezzati e tutte le macchine che girano non hanno più quei motori.

Chiudo dicendo che per me, dal punto di vista politico, questa delibera ha un sostegno tecnico. I dati devono essere asseverati e non ci può essere ambiguità. Se i dati riportati sono veri, secondo me bisogna togliere di mezzo questi motori, che vengono definiti dalle riviste scientifiche come super-inquinanti. Il motivo è quello che ci ha spiegato la dottoressa Zannetti. Se è vero, vorrei che fosse ribadito, perché così abbiamo sciolto in campo da qualsiasi ambiguità e possiamo continuare a ragionare in termini concreti del problema e magari trovare soluzioni anche per loro. Però, la soluzione non può essere negare il problema, ma prenderne atto e dare modo alle persone di attrezzarsi.

FARELLO - PD

Io, in esordio, vorrei provare a dare ancora un consiglio all'Amministrazione, perché credo che queste quattro Commissioni – io ho partecipato alla prima e a questa – siano state sicuramente molto utili, in particolar a voi, lo spero, ne sono anche abbastanza convinto, tutto sommato. Credo, però, che la modalità con cui si possano ottenere dei risultati soddisfacenti per tutti, a partire dagli auditi, non sia la reiterata rappresentazione di un dibattito tra posizioni dove l'obiettivo è quello di far vedere che qualcuno è d'accordo e qualcuno non è d'accordo. Penso che non sia nemmeno interesse delle persone che sono qui rappresentate, che rappresentano degli interessi e credo che abbiano diritto a delle risposte e non alla reiterata ricerca di un consenso, che c'è già e che tutti hanno attribuito dove dovevano attribuire. Si tratta di lavorare adesso.

Al momento in cui si tratta di lavorare, l'unico consiglio che mi permetto ancora di darvi, poi faccio delle considerazioni di natura politica, è quello di non perseverare, secondo me, nell'errore fondamentale che è stato fatto e di assumere delle scadenze ragionevoli, all'interno delle quali lavorare per condividere un percorso. Uno spostamento di due mesi, a mio avviso, è insufficiente per

il vostro lavoro, non per la nostra soddisfazione egotica di prendere qualche applauso ancora in qualche Commissione. Anche perché io credo che una scadenza così ravvicinata ricrei quel clima di ansia e di incertezza che rende difficile l'attuazione reale di un provvedimento, che incide sulla vita quotidiana di migliaia di persone, che devono cambiare le loro abitudini, devono cambiare la loro cultura, devono anche, probabilmente, fare degli investimenti.

Detto questo, io credo che nel merito si debbano dire alcune cose, giunti alla fine di questa prima parte del percorso. Prima o poi certe cose succedono. Quindi prima o poi credo che anche l'Italia – non Genova, ma l'Italia – si dovrà adeguare a un'impostazione comunitaria che vede i veicoli Euro0 a due tempi sparire dal parco circolante.

Prima o poi succederà. È successo già in molti posti e succederà, prima o poi, dappertutto, come sono successe tante altre cose.

È ovvio che i tempi e le modalità in cui le cose succedono e le misure che incentivano le cose che devono accadere, cambiano di molto il percorso attraverso il quale si accede alle cose.

Credo che una cosa l'abbiamo imparata da queste Commissioni, che ci sono tanti problemi rispetto all'inquinamento atmosferico, ma non è che dire che ce ne sono tanti significa che ne risolviamo uno e gli altri ce li dimentichiamo.

Risolvere il problema di tutti gli inquinanti legati al porto, su cui poi tornerò, non determina il fatto che degli altri ce ne possiamo fregare. Non è che funziona così. Non può funzionare così. Di questo credo che dobbiamo esserne consapevoli. Quindi ci possono essere priorità, ci possono essere incisività di natura diversa, però tutti questi temi vanno affrontati in maniera differente. Ad esempio, una cosa che non è stata citata è che il porto non ha soltanto un problema di impatto sulla qualità dell'aria di questa città, derivato dalle navi che attraccano in porto e che fanno tutte quelle cose che abbiamo detto prima e che probabilmente approfondiremo. Il traffico merci dei pesanti, che entra ed esce, sregolato dal sedime portuale, comporta un potente aumento dei fattori inquinanti, anche perché cento tir che passano in un'ora inquinano di più che cento tir che passano in ventiquattro ore. E nei sistemi portuali avanzati, con tecnologie disponibili, a prezzi molto competitivi ormai, perché non stiamo più parlando del fronte massimamente innovativo, parliamo di sensoristica, che non dico che si trova da MediaWorld, ma quasi, i porti avanzati d'Europa regolano in maniera rigorosa, alcuni addirittura lo monetizzano. Rotterdam, che è il più importante porto del mondo, monetizza il traffico merci per regolarne i flussi e questo determina, ovviamente, un impatto di inquinanti minore. E, tra l'altro, tutto quello che si ricava da questa monetizzazione, viene investito in politiche di mobilità sostenibile.

Avremmo anche trovato le risorse per sostenere, fuori da una politica nazionale assente, un meccanismo di incentivazione alla sostituzione del parco veicolare. Io credo che questo sia uno degli spunti che si possono raccogliere, anche per tenere insieme delle cose che stanno insieme a volte fino a un certo punto.

Il tema che è già stato affrontato da altri colleghi, secondo me in alcuni in contraddizione con altri interventi che sono stati fatti in altre occasioni su altri argomenti, esiste il tema del trasporto pubblico, della qualità e della quantità del parco rotabile e della quantità di servizi. Ma non è che possiamo dire che per mantenere gli Euro0 allora dobbiamo investire sul trasporto pubblico e quando poi dobbiamo fare certi interventi sul trasporto pubblico davvero, allora gli interessi prioritari diventano altri. L'abbiamo già detto, l'ho già detto, mi ripeto, però credo che su questo l'Amministrazione possa fare delle cose, essendo molto chiara, molto netta su quelli che sono gli obiettivi da raggiungere.

La mobilità cittadina dolce, che sicuramente aiuta, eccetera, io su questo ho una mia convinzione, che è mia, culturale, però siamo in un dibattito e ognuno mette a disposizione le sue, l'unica misura realmente sostenibile dal punto di vista ambientale, che dia un effetto nel breve periodo, è quella di estendere, in maniera potente, le aree di pedonalizzazione, perché se in un posto ci puoi arrivare col mezzo, che sia privato o che sia pubblico, a motore ci arrivi, è una dinamica naturale.

Le pedonalizzazioni, che hanno un processo di assimilazione medio lungo, da parte della popolazione, degli operatori commerciali, eccetera, eccetera, sono però l'unico strumento che permette un ricambio del proprio vettore, perché tu non vai a piedi, o interscambi pubblicamente se vai in un posto che è un fattore inquinante. Vai a piedi in un posto che non è un fattore inquinante, dove trovi una qualità ambientale di un certo tipo.

Su questo devo dire che le Amministrazioni comunali – non soltanto quella di Genova – italiane hanno dei grandissimi alibi rispetto ai loro corrispettivi europei. Ad esempio, forse non tutti sanno che in Italia praticamente è impossibile fare le zone 30 in maniera reale, perché il Codice della strada di questo Paese impedisce di mettere i dissuasori di velocità in moltissimi ambiti dove passa il trasporto pubblico ed è uno dei motivi per cui a Genova, dove il trasporto pubblico passa ovunque, non si possono fare le aree 30, perché altrimenti si impedirebbe al trasporto pubblico di andare. È un limite del Codice, però i Comuni non possono violare il Codice della strada, è una normativa di livello superiore.

Detto questo, si possono fare delle altre cose che, secondo me, si fanno in maniera insufficiente e io dico a questa Amministrazione una cosa che non ho detto la prima volta che ho parlato, questa Amministrazione credo che goda di un vantaggio, di cui nessun'altra Amministrazione precedente ha goduto, credo che su alcune misure, che nelle Amministrazioni precedenti sono state irrealizzabili, esista in questo Consiglio una maggioranza per poterle sostenere: alcuni processi di pedonalizzazione, alcuni processi di mobilità dolce più spinta, alcuni processi di interscambio più elaborati. Credo che questo Consiglio comunale, per come io sento gli interventi dei colleghi, poi quando si deve decidere è sempre un altro film, però credo ci siano più condizioni da questo punto di vista di quanto ce ne siano state nei cicli amministrativi precedenti.

Io mi rendo conto che è complesso, ma una serie di queste cose devono stare insieme e devono essere viste insieme. È per questo che io ribadisco, a fine intervento, che dovete usare il tempo, dall'ordinanza sospesa alla prossima ordinanza, per tentare di condividere, con i soggetti che abbiamo ascoltato in queste quattro Commissioni, un pacchetto di misure. È ovvio che se uno vede soltanto il male e non vede un beneficio, o l'inverso, non ne usciamo più, credo che non sia assolutamente una posizione ragionevole. Io credo che oggi abbiate più strumenti. Probabilmente ha più strumenti il Consiglio comunale e credo che il Consiglio comunale debba responsabilizzarsi, esattamente come voi, sul fatto che il problema è dare delle risposte e delle certezze ai cittadini genovesi e non cavalcare le tigri, perché poi, alla fine, le tigri vi disarcionano sempre.

MUSCARÀ – M5S

Risponderò ai singoli interventi.

Assessore Porcile, lei ha parlato di superficialità dei dati che mettevano in dubbio questa ordinanza, ma a quanto pare è superficiale l'ordinanza che avete emesso voi e lo dimostra il fatto che oggi siamo qua a discutere di rimandare quest'ordinanza.

Avete emesso un'ordinanza in modo superficiale, senza valutare adeguatamente i dati che giustificavano quest'ordinanza, perché di fatto non mi ha risposto, Assessore. I dati che ha riportato lei in queste sedute, alla fine non danno ragione a lei, cioè non sono i motori a due tempi, o perlomeno non è stato dimostrato assolutamente che sono i motori a due tempi ad aver fatto superare i limiti che, in qualche modo, poi hanno giustificato questo provvedimento.

Sono stati portati dei dati da tecnici. Io non sono un tecnico, ma sono venuti qua dei tecnici, sui quali non abbiamo dubbi sulla loro professionalità, i quali hanno dimostrato, con dei dati, che le misure riportate dalle centraline sono misure che portano valori da attribuire a motori diesel e non solo a motori benzina. Invece, l'ordinanza va proprio a vietare la circolazione, tra gli altri, dei motori a due tempi, in quanto si reputano i principali soggetti che causano questo inquinamento. Quindi già la superficialità è data da quello che avete assunto voi come dati su questa ordinanza.

Esiste già, attualmente, un'ordinanza del 2006, che prevede che in caso di supero dei limiti ci sia il blocco di circolazione dei motori a due tempi. Quindi poteva essere semplicemente applicata questa ordinanza, nei momenti in cui, per cause anche legate a condizioni atmosferiche, si manifestava questo aumento di valori. Non è assolutamente il caso di fare un'ordinanza che vieta, da oggi in poi, la circolazione di questi mezzi, perché questi fattori non ci sono sempre. Quindi avrebbe anche avuto più senso applicare l'ordinanza che c'è già, perché l'ordinanza che c'è già prevede il blocco di circolazione di questi mezzi. Tant'è vero che poco tempo fa, sui cartelloni luminosi della città, era riportato, in occasione di un periodo nel quale c'erano stati evidentemente degli aumenti di questi valori, il blocco della circolazione dei motori a due tempi. Non vedo perché non si poteva adottare questa strada, anziché creare un grosso danno ai cittadini e comunque non sarebbe neanche giustificata in determinati periodi dell'anno.

Assessore Dagnino, lei ha detto: «Noi sulla mobilità sostenibile ci stiamo lavorando». Sono tre anni e mezzo che siamo qua. Io aspetto, sono ansioso di vedere nei prossimi incontri, nel quale ci rappresenterete cosa avete fatto per la mobilità. A me, sinceramente, non risulta, però può darsi che mi sfugga, anche perché un serio lavoro sulla mobilità, giustificerebbe anche il fatto di chiedere ai cittadini di fare un sacrificio, lasciare il proprio mezzo a casa e poi utilizzare il mezzo pubblico, che dovrebbe essere un mezzo, anche dal punto di vista ambientale, sostenibile. Invece, ad oggi, non mi pare proprio che sia quello. Infatti, capisco che non sia una responsabilità sua, ma il parco mezzi di Amt lo conosciamo, è vecchissimo, ha una media di quindici anni, continuiamo a circolare con mezzi altamente inquinanti e direi anche pericolosi. Però, comunque, in questi tre anni e mezzo abbiamo lavorato bene e aspetto da lei che ci porti i risultati che ha ottenuto in questi tre anni e mezzo.

Per quanto riguarda i filobus, lei diceva: «La colpa non è nostra, ma ci sono dei cantieri in città». Ma se seguiamo questa logica, i filobus non circolano mai durante l'anno, perché i cantieri in città ci sono tutto l'anno.

Nella zona a cui faceva riferimento lei, c'è un cantiere legato alla sopraelevata, a delle modifiche di viabilità in quella zona. Io le posso dire, anche perché lo faccio di mestiere, che esistono le possibilità tecniche per avviare a questo. Mi pare che sia piuttosto la responsabilità di una cattiva organizzazione e di una incapacità di gestione dell'azienda di Amt, in quanto esiste la possibilità di far girare questi mezzi in modo elettrico, anche se ci sono dei cantieri in zona. Probabilmente non abbiamo il personale, probabilmente non siamo in grado di programmare in modo corretto l'utilizzo di questi mezzi, ma si potrebbe fare di meglio e questo non si sta facendo. I mezzi continuano a girare con motore termico e ad inquinare.

Per quanto riguarda l'Autorità portuale, mi aspettavo che oggi ci venisse dato qualche dato in più. La volta scorsa avevamo un interlocutore che purtroppo, non per sua responsabilità, non ha saputo darci delle risposte. La volta scorsa si è parlato di centraline. Sembra che in porto ci siano delle centraline che rilevano i fattori di inquinamento. Speravo che oggi il dottor Di Luca ci portasse dei dati. Non li abbiamo. Vorrei sapere, ad esempio, se esistano queste centraline e quali dati rilevano. Lei parlato di traffico veicolare, traffico pesante nel porto, ma non stiamo parlando di questo. Parliamo dell'inquinamento prodotto dalle navi, perché poi, in percentuale è quello che va a impattare di più sulla città. Ci dice che è un problema che dipende dalla Capitaneria di porto, non da voi.

Poi ci dice che per l'elettrificazione è stato fatto un investimento di 15 milioni di euro, però si è andati a elettrificare le banchine che riguardano le Riparazioni. Ma non sono quelle che producono inquinamento, o perlomeno sicuramente lo producono ma in percentuale inferiore. Sono le navi che transitano in porto che producono inquinamento.

Lei ci diceva che c'è una normativa che prevede che a sei miglia i motori devono fare la conversione tra olio combustibile e gasolio. In realtà, poi, lei stesso ci ha detto che non è così in gran parte dei casi, i cittadini lo possono testimoniare, perché le fumate nere le vediamo tutti. Quindi evidentemente lo switchamento non viene fatto a sei miglia, ma non viene proprio fatto, o perlomeno, se viete fatto, viene fatto in porto e questo va a impattare parecchio sull'inquinamento della città,

anche perché è vero che questi fumi volano in alto, ma poi ricadono anche a terra. Quindi vanno a contribuire, poi, sui dati che rilevano le nostre centraline.

Poi, per quanto riguarda le difficoltà tecniche a elettrificare le banchine, non le vedo assolutamente, in quanto lei diceva che per una nave passeggeri sono necessari 12 megawatt di potenza, per poter alimentare i servizi. Io non metto in dubbio quello che dice, ma immagino che una delle poche navi che possa chiedere una risorsa così onerosa di energia, potrebbe essere la nave da crociera MSC, che abbiamo in questi giorni in porto. Ma tutte le altre navi, che sono navi di piccola dimensione, parlo dei traghetti, o anche navi che trasportano merci, queste non hanno sicuramente bisogno di questa grossa quantità di energia. Sicuramente sono più basse, perché non hanno dei servizi che richiedono di essere alimentati con queste potenze.

Quindi penso che non si sia fatto abbastanza. In realtà, penso che non ci sia la volontà di farlo, oppure, probabilmente, immagino che ci siano dei problemi con gli armatori, perché è chiaro che se noi imponiamo, di dover attraccare nel porto di Genova con delle navi che sono attrezzate per l'elettrificazione dei servizi, a quel punto può anche succedere che queste navi non vengano più al porto.

Quindi diciamo pure che non c'è la volontà di farlo, perché di fatto si andrebbe a perdere dei clienti.

Per quanto riguarda, invece, i dati che ci ha portato oggi Città metropolitana, ringrazio la dottoressa che ci ha fornito questi dati, purtroppo arrivano sempre all'ultimo momento, noi cerchiamo sempre di inseguire, ma poi, non essendo tecnici, chiaramente, abbiamo anche bisogno dei nostri tempi. Lei oggi ha parlato di un nuovo fattore, il COV, che io sono andato a cercarmi, è composti organici volatili e dal sito Ispra questo composto si dice che è un composto legato a fenomeni evaporativi, in particolare dovuto all'uso di solventi e poi dovuto all'evaporazione della benzina.

Però, il dato che lei ci riportava è vero. Io ho cercato anche degli studi di Arpa, di Ravenna, e dicono che è un dato legato effettivamente nella percentuale maggiore alle moto, perché hanno dei motori che lavorano a compressione più alta. Però, di fatto, non vero che è legato alle moto a due tempi, perché questo valore deriva dall'evaporazione della benzina, che esiste sia nel motore a due tempi, sia nel motore a quattro tempi, con la differenza che nel motore a due tempi abbiamo anche la percentuale di olio.

Quindi, se andiamo ad analizzare questo dato, addirittura dovremmo vietare in tutto il territorio comunale la circolazione delle moto e sappiamo benissimo che Genova è la capitale europea delle moto. Quindi mi domando perché andiamo a colpire le moto a due tempi, quando probabilmente non è quello l'obiettivo da colpire. L'obiettivo da colpire sarebbe quello di dare una mobilità che funziona e dare la possibilità ai genovesi di non utilizzare più il mezzo privato. Ma questo non lo otteniamo facendo un danno ai genovesi che hanno una moto vecchia.

Io mi oppongo a questa ordinanza, perché ritengo, come è stato detto, che non vada a colpire l'obiettivo, ma in realtà sia puramente un'azione politica per dire: «Non siamo stati in grado di fare altro e allora facciamo questa ordinanza». Però, il problema è che non siete stati capaci di andare ad agire sul vero problema, cioè creare una vera mobilità nella città.

MUSSO V. - LISTA MUSSO

Io è già da due Commissioni che vorrei fare questo intervento. Ho ricevuto qualche spunto maggiore oggi.

Io vedo che Genova deve sempre seguire i trend negativi. Sappiamo che in tutte le classifiche, anche sul *Sole 24 Ore*, la sua vivibilità è data a livelli minimi, addirittura credo sia l'ultima città del nord Italia come vivibilità.

Adesso Genova avrebbe la fortuna, non per suo merito, di trovarsi in una posizione geografica e con un clima che, invece, in questo frangente, la salva. Invece no, noi facciamo come Milano e Torino, perché dobbiamo sempre seguire le situazioni peggiori evidentemente.

Io mi limiterò a dire qualcosa sul traffico su gomma. Una cosa che mi è subito saltata agli occhi è che nel provvedimento ipotizzato, il perimetro delle restrizioni escludeva l'unica via, Corso Europa, in cui si era manifestato alcune volte lo sfioramento delle centraline. Se poi non è cambiato qualcosa ultimamente, l'avevo notato nelle Commissioni precedenti.

Per quanto riguarda i veicoli, abbiamo ampiamente parlato già nelle altre Commissioni di moto e veicoli commerciali, che vengano fortemente penalizzati e non lo trovo giusto. Ma pensiamo anche alla categoria degli anziani, che forse non ritengono opportuno, alla loro età, dover cambiare un veicolo, al problema semplicemente economico di chi non ha i mezzi per cambiare veicolo. Però, si vede spingere l'industria automobilistica, che sappiamo in crisi, come tante altre ultimamente.

Una parola sui mezzi pubblici, che continuano, come hanno detto anche i colleghi che mi hanno preceduto, molto obsoleti, antiluviani e non assolutamente aggiornati sotto questo punto di vista.

In più, leggevo, giusto negli ultimi giorni, che siamo riusciti a comprare degli autobus usati dalla Svizzera, che comunque probabilmente sarebbero meglio dei nostri, li abbiamo dipinti, ma sono fermi in officina, perché aspettano l'okay della Motorizzazione. Quindi sono tutte questioni che ci vogliono mesi e anni a dipanare.

L'assessore Dagnino stamattina ci parlava di questo progetto per elettrificare il parco mezzi, suppongo alludesse, o in genere i veicoli. Io vedo questa Giunta immobile o, se proclama qualcosa, poi non lo fa.

Proprio all'assessore Dagnino, io dico, ma gliel'ha detto anche il *Secolo*, con una foto grossa così ultimamente, che c'è una colonna caduta giù in Piazza Fontane Marose ed è così da anni. Allora, io non ci credo quando mi dice che tra due mesi il parco veicoli sarà elettrificato. Abbia pazienza che io sia leggermente scettica su quelli che sono, forse in buona fede, i suoi programmi, ma vista l'autorevolezza e la concretezza di questa Giunta, io mi permetto di essere scettica su questo punto.

Detto questo, io mi auguro che, minimo, venga spostato il termine di questa ordinanza, perché non possiamo certo pretendere che tutti si adeguino nel giro di due mesi e vogliamo che, prima di adeguarci, ci vengano date le alternative, cioè un servizio pubblico che funzioni.

Per quanto riguarda gli impianti di riscaldamento, di cui tutti subiamo di questo balzello, tassetta annuale per i controlli, per i fumi una volta ogni due anni e abbiamo un altro balzello, che è la società del Comune, credo adesso passata alla Regione, o sta passando, della Multiservice, che dovrebbe controllare che queste verifiche vengano fatte. Peccato che questa Multiservice prende i nominativi dal Comune. Il Comune ha i nominativi di quelli che hanno il bollino, quindi sono quelli regolari, quindi continuano a controllare quelli regolari. Ma me l'hanno detto anche loro. Gli irregolari, da fare un lavoro porta a porta, continuano a essere irregolari.

COMPARINI - LISTA DORIA

Io credo che in queste settimane abbiamo avuto una bella occasione di vedere che le cose che interessano a tutti sono comunque allo studio di tecnici preparatissimi. Forse sarà una deformazione professionale, ma a me piace imparare, oltre che insegnare. E credo che in questi giorni abbiamo avuto tantissime occasioni di imparare. Soprattutto abbiamo avuto l'occasione di capire che l'ambiente non è prerogativa ormai soltanto di pochi, ma è un interesse di tutti e, direi, un fattore necessario alla governance del futuro.

Non ci sono, secondo me, le condizioni per dire che nessuno ci ha lavorato, non aveva dato i dati, non sapeva i dati e non conosceva le cose. Ci sono le condizioni per dire che tecnici preparati, che fanno il loro mestiere quotidianamente con attenzione, si parlano tra loro e forse, in questo parlarsi tra loro, non hanno bisogno di spiegare, gli uni agli altri, che stanno lavorando; hanno semplicemente bisogno di comunicare gli uni agli altri l'ultimo dato, l'ultima rilevazione, senza dover spiegare, a chi la riceve, tutto il processo che ci stava dietro. Da un ente all'altro vengono trasferiti i dati e ogni ente si comporta come la legge e la norma gli impone di comportarsi. Direi che questo lo dovremmo imparare tutti quanti nelle cose da imparare. Non c'è nessuno che inventa le cose; tutti

fanno quello che devono fare e lo fanno con la competenza acquisita e secondo i ruoli che rivestono, ciascuno per il proprio settore.

Detto questo, anche se mi hanno interessato tutte le sollecitazioni, particolarmente quello che sono andata immediatamente a vedere sul sito che ci ha proposto la dottoressa Zannetti nella sua relazione, cioè il sito del progetto europeo nel quale città portuali del Mediterraneo mettono a confronto i loro dati sull'inquinamento dell'aria e li valutano sul presente, ma anche con ho scenario 2020, sia uno scenario 2020 con l'elettrificazione delle banchine – se non ho capito male – sia con il passaggio a questi nuovi carburanti per le navi.

Siccome al tema del porto, di come si svilupperà il porto e delle nuove navi che entreranno, è un tema dirimente per la nostra città, con il piano regolatore portuale, con tutte le proposte che stanno arrivando e sulle quali noi abbiamo necessità di imparare, prima di potere esprimere il nostro parere, credo che sarebbe interessante una Commissione dedicata allo sviluppo portuale in questo senso, cioè insieme alla parte che ci è già stata presentata di prospettiva trasportistica, eccetera, eccetera, che venisse anche presentata la parte di controllo ambientale e quindi come si pensa di poter sviluppare il porto e le sue attività, tenendo conto dell'ambiente e di come si potrà ovviare a tutti quelli che potrebbero essere danni ambientali derivanti dalle nuove navi, dal traffico maggiore, eccetera.

Vorrei, in particolar modo, anche sapere se le nuove navi che sono già in costruzione, prevedono l'uso di questi carburanti nuovi e comunque quali sistemi prevedono per abbattere il loro potere inquinante.

Quindi chiedo espressamente una prossima Commissione su questo tema specifico, anche alla presenza della Capitaneria di porto che, abbiamo imparato oggi, ha invece una specifica... sul tema dello scarico dei fumi, dello switchamento dei fumi.

Vi ringrazio e mi scuso, ma devo entrare in classe tra poco, me ne devo andare.

RUSSO – PRESIDENTE

Visto che da più parti, in queste Commissioni, vi sono richieste di approfondimenti, Commissioni, eccetera, magari se riuscite a mettere insieme dei titoli e delle indicazioni più precise, l'organizzazione poi è anche un po' più facile. A parte quelli che hanno già depositato e a cui ho promesso una risposta, coloro che hanno bisogno di fare nuove Commissioni di approfondimento, fanno istanza e cerchiamo di metterle insieme, anche magari con le richieste delle audizioni già da ora.

Consigliere Musso e poi, nell'ordine dei lavori, ci saranno due brevi interventi di Autorità portuale e di Città metropolitana, per rispondere ad alcuni quesiti dei Commissari e poi la relazione ancora dell'assessore Porcile per chiarimenti.

MUSSO E. – LISTA MUSSO

Purtroppo, con intervento e mozione d'ordine di poco fa, ho perso la mia prenotazione e quindi parlo a mezzogiorno. Mi scuso e chiedo a tutti di avere la pazienza di ascoltare anche me. Per questo motivo comincerò dalla conclusione politica, che poi è motivata dal resto dell'intervento.

Io credo, sulla base delle cose che in gran parte sono state già dette, ma che dirò anch'io nei minuti successivi, che se la Giunta deciderà comunque di andare avanti con questa ordinanza, al di là del rinvio, ma lo farà fra due mesi, fra tre mesi, fra quattro mesi, senza sostanzialmente cambiarla, il mio gruppo presenterà una mozione, chiederà l'autoconvocazione del Consiglio sulla base della richiesta di un quinto dei Consiglieri, che credo non mancheranno, si tratta di otto. E poi, presenterà una mozione affinché la Giunta abolisca l'ordinanza che, a quel punto, avrà appena approvato.

Siccome ho udito molti Consiglieri, anche della maggioranza, dire che in questo la Giunta non li rappresenta, siccome la maggioranza regge su un voto o due, immagino che questa mozione passerà e quindi credo che la Giunta si sentirà vincolata ad annullare l'ordinanza in questione. Quindi prevedo

un futuro complicato per l'ordinanza, se non dovesse essere una cosa completamente diversa, come dirò nel resto dell'intervento.

Prima del resto dell'intervento, ci tengo a ringraziare l'Autorità portuale, nella persona del dottor Di Luca, che ha dato una serie di informazioni importanti, peraltro importanti anche in negativo, non tanto in negativo dell'Autorità portuale, ma negativo della situazione generale e, talvolta, negativo delle cose che il Comune non ha fatto, pur avendo detto che le faceva. Il Sindaco è intervenuto in quest'aula dicendo che era intervenuto fattivamente nel Comitato portuale, di cui lui è parte, per ottenere tutta una serie di risultati, quando poi già il dottor Gattulli, la volta scorsa, ci ha detto che l'Autorità portuale questa cosa l'ha letta sui giornali. Quindi forse non è andata esattamente così com'è stata raccontata in quest'aula.

Sulle questioni concrete del dottor Di Luca, purtroppo nelle cose che diceva si leggevano quelle negative. Dice: «Abbiamo approvato il primo piano energetico d'Europa», bellissimo. Poi ha anche detto che l'asse portante di questo piano energetico è quello che è venuto meno, perché sono venuti meno i soldi per finanziare il ricorso alle energie rinnovabili. Quindi il piano, che è il primo motivo di vanto, che lei ha citato per primo, di fatto è già inefficace.

Il tema dell'elettrificazione è molto bello, ne abbiamo parlato anche nelle precedenti riunioni di Commissione, però ha detto che per mancanza di quattrini, fondamentale, abbiamo cominciato dalla parte che serve di meno, proprio perché non ci sono né i quattrini, né le possibilità tecniche di cominciare dalla parte che serve di più.

Ora, io non so quale sia il rapporto tra consumo di energia di una nave in disarmo alle Riparazioni e una nave da crociera, o una nave refrigerata, però penso che sia dell'ordine di 1 a 10. Quindi cominciare dall'1 quando il 10 resta lì, forse è una strategia sbagliata. Del resto, mi pare di capire, tra le righe, che sostanzialmente il dottor Di Luca ha detto che alla fine, quello che interverrà sarà la naturale conversione delle navi verso altri tipi di propulsione, in particolare l'LNG. Però, sappiamo che questo non interverrà subito, perché non ci sono le normative fondamentalmente. Quindi, nella migliore delle ipotesi guardiamo i quattro anni, cioè le normative che entrano in vigore nel 2020, nella maggiore guardiamo i trenta, cioè quando cambierà la flotta, la generazione della flotta.

Non so se non convenga, con limitare risorse, puntare, per esempio, più su incentivi, o accordi, per andare a toccare quelle dieci, quindici, venti navi, che scalano a Genova tutti i giorni. Perché se noi puntiamo all'LNG sui traghetti che entrano ed escono dal porto tutti i giorni, o semplicemente puntiamo a mettere degli scrubber sui fumaioli, su queste navi qui, che sono le stesse che entrano tutti i giorni, probabilmente otteniamo un impatto positivo dieci volte superiore, rispetto a una portacontainer che cambia, come sappiamo, tutte le settimane, perché l'armatore ne manda una diversa.

Questo genere di cose io, purtroppo, non le ho sentite. Certo, non dipendono solo da Autorità portuale, dipendono anche dalla Capitaneria di porto, dipendono da una volontà della città che mi pare non ci sia stata, al di là di quello che è stato raccontato in aula.

Veniamo alle questioni cruciali. A me pare che ormai, da queste tre o quattro Commissioni, sono state fatte molte audizioni, molte domande agli auditi, sia tecnici, sia rappresentanti di interessi, associazioni, interessi legittimi naturalmente, organi tecnici, Arpal, Autorità portuale, Enel e quant'altri, e mi pare di poter dire, come minimo, che questa ordinanza sia stata un po' frettolosa.

A parte tutte le informazioni, quantomeno imprecise, che ci sono state date in quest'aula, perché poi è arrivata l'Enel e ci ha detto che loro stanno già facendo il dovuto e di più non sono tenuti a fare e non faranno. Poi è arrivata l'Arpal e ci ha detto che l'ordinanza l'ha letta sui giornali. Poi è arrivata l'Autorità portuale e ci ha detto quello che ci ha detto oggi il dottor Di Luca.

Quindi andiamoci piano, assessore Porcile, a fare il conto dei Consiglieri che hanno detto il falso, in tutto o in parte, perché mi sembra che in quest'aula, di cose che poi si sono rivelate non vere, in tutte queste audizioni, ne abbiamo sentite diverse.

Per esempio, quando il Sindaco è venuto qui a fare un'omelia e a redarguire tutti quanti, sul fatto che non potevano pensare di farla franca i soliti furbetti, con le loro moto super-inquinanti, perché questa città doveva mettersi una mano sulla coscienza e fare, come lui aveva già fatto con le industrie, con il porto, con l'Enel e abbiamo scoperto che non era vero niente, perché non aveva neanche parlato. Questa gente l'ha letta sui giornali questa cosa.

È andata così. Andatevi a prendere la registrazione dell'intervento del Sindaco. È andata esattamente così. Comunque, Assessore, non voglio essere polemico.

Continuo sulle questioni concrete. Semplicemente, dicevo, occhio, perché qui abbiamo sentito un po' di tutto e questo non è necessariamente rispondente a verità. Qualche volta anche in buona fede. Quando l'assessore Dagnino dice: «Questa cosa va avanti. Questa cosa va avanti», in realtà, nel suo linguaggio da amministratore che si confronta con le difficoltà di tutti i giorni, è chiaro che il «va avanti» vuol dire «non l'abbiamo ancora ufficialmente abolito», però è fermo, per motivi magari indipendenti dalla volontà del Comune, però, di fatto, molte cose sono ferme.

Le azioni che io propongo e che penso dovrebbero entrare in questa azione che fa il Comune, invece di questa ordinanza. Se farà l'ordinanza così com'è, ho già detto che cosa faremo come gruppo e credo con il consenso della maggioranza del Consiglio. Se, invece, volessimo fare una cosa diversa, intanto questa Commissione ha fatto vedere che c'era bisogno di lavorare con il Consiglio, con gli organi tecnici, con le istituzioni e in modo trasparente, anche davanti alla città che, in qualche caso, ha addirittura partecipato anche abbastanza numerosa e andare avanti con la faticosa presa di queste consapevolezze e di queste decisioni.

Quali misure? Intanto ci sono misure che non sono sulla mobilità, quello che ho detto sull'Autorità portuale, che non ripeto, evidentemente, delinea quello che si può fare su questo fronte, a condizione naturalmente di fare degli accordi concreti; le misure sull'inquinamento da riscaldamento – è intervenuta già la consigliera Musso –, qualche cosa si può fare, che non è ancora stato fatto; misure sull'inquinamento industriale, forse meno importanti, perché l'inquinamento industriale, necessariamente, allo stato dell'economia cittadina, è meno rilevante e poi le misure sulla mobilità.

Prima di intervenire direttamente sulle emissioni, si possono fare delle azioni per ridurre la domanda di mobilità, la mobilità a parità di accessibilità, che vanno dai servizi online, ai tempi della città. So benissimo che l'obiezione è che queste cose sono lunghissime. Però, attenzione, per una volta non siamo in condizioni di acqua alla gola, a differenza di altre città. Sono lunghissime, ma se non si cominciano mai, sono molto più lunghe. Se si fossero cominciate tutte le volte che si è detto di no, perché ci vuole troppo tempo, le avremmo già in casa.

Il secondo filone di azioni sulla mobilità sono quelle sul trasporto pubblico e/o sul trasporto condiviso, su cui, mi spiace, non sarà colpa dell'Assessore, lo so, perché la conosco, però, in realtà, questa città, da diversi anni, si è mossa nella direzione opposta rispetto a quello che ha detto nei molti piani che ha prodotto negli anni, cioè non ha affatto promosso il trasporto pubblico, anzi ne ha ridotto il livello del servizio in misura molto maggiore della riduzione delle risorse, sostanzialmente perché i denari sono stati usati male. L'esempio dei bus acquistati dalla Svizzera che non funzionano, è un esempio puntuale sui tre bus, però se andiamo a vedere lo stato della riduzione delle risorse e dello della riduzione del servizio, lo sa benissimo, Assessore, possiamo chiamare qui quelli della Amt, ci diranno che il servizio in chilometri, lasciando stare la qualità, si è ridotto in chilometri, quindi quantitativamente assai più della riduzione delle risorse, che è un fatto relativamente recente.

Poi, c'è tutto il discorso del trasporto condiviso, il car-sharing. Abbiamo fatto una Commissione imbarazzante qui, in cui dei signori, che fanno il car-sharing a Milano, con grande successo di pubblico, sono venuti a dire perché non possiamo farlo qui a Genova, senza un euro di sovvenzione, senza occupare gli stalli pubblici e, sostanzialmente, la vera risposta è che non vogliamo mettere in crisi la società car-sharing di Genova, perché questo comporterebbe, forse, avere un problema occupazionale con tre o quattro persone. La società car-sharing di Genova che costa dei

soldi al Comune e che costa degli stalli, che noi usiamo per quello, invece che darli in pagamento a chi li vuole utilizzare.

Il car-sharing perché non può essere in competizione? Perché anche questo deve essere centralizzato in una gestione inefficiente, che è quella attuale, invece di avere quella efficiente che c'è altrove.

Vengo alle azioni dirette sulle emissioni. Bisognerebbe cercare di non punire le frange marginali, in questo caso sia quantitativamente per la tipologia e la quantità dell'inquinamento, sia, in qualche caso, anche socialmente e punire quelli che cambiano veicolo, con una norma che dica che quelli che avranno cambiato veicolo da oggi in poi e che avranno scelto di comprarsi un Suv inquinante, invece di un'auto ibrida o un'auto elettrica, incorreranno in tutta una serie di limitazioni crescenti, che verranno stabilite da oggi in poi. Invece di andare a colpire quelli che hanno le auto più vecchie, che spesso ce l'hanno per necessità, o che hanno le moto e spesso ce l'hanno per necessità, andiamo a colpire quelli che, da domani in poi, fanno una scelta e se scelgono di fare una scelta più inquinante, la pagano. Questa è la prima questione.

La seconda questione è che tutto quell'insieme di interventi sulla mobilità dolce, è stata citata espressamente, la ciclabilità, la pedonalità; questa città, nell'arco degli anni, ha smantellato – prima di questa Amministrazione, però politicamente è sempre la stessa maggioranza – le zone a traffico limitato, quasi del tutto, che funzionavano perfettamente perché, oltre tutto, a differenza delle pedonalizzazioni, che bisogna sempre un po' imporle agli abitanti, che poi non tornerebbero indietro, ma sul momento protestano...

RUSSO – PRESIDENTE

Consigliere Musso, si può avviare alla conclusione, mi scusi.

MUSSO E. – LISTA MUSSO

Le zone a traffico limitato di solito sono molto gradite, anche alla popolazione e funzionano perché, di fatto, riducono lo spazio utilizzabile dal traffico generale che, a quel punto, si riduce.

Terza questione. Molte città d'Italia, d'Europa, del mondo, cominciano ad avere delle varie forme di pedaggio, sulla congestione, sull'inquinamento, eccetera. Io ne avevo proposta una già da tempo, per la verità, che è quella del pedaggio per i siti users che non sono della città. Il consigliere Farello parlava – comunque è noto – del fatto che esistono delle monetizzazioni del traffico generato dai porti; per chi paga 70, 100, 200 euro per un viaggio di avvicinamento alla città, che sia per il porto, che sia per andare a vedere l'Acquario con la famiglia, pagare un euro in più al casello dell'autostrada non è una tragedia e questo determinerebbe un gettito di circa 30 milioni l'anno, che potrebbero essere utilizzati esclusivamente per la mobilità e finanzierebbero molte risorse.

Quindi ci sono almeno questi tre filoni di azioni dirette che si possono fare. Se noi facciamo l'ordinanza con queste cose dentro e la facciamo maturare qui dentro, in Commissione, con le interlocuzioni tecniche del caso, allora avrete sicuramente il nostro supporto. Se andate avanti per quella strada che, chiedo scusa, è platealmente sbagliata, noi faremo le azioni che ho detto in premessa.

ZANNETTI – CITTÀ METROPOLITANA

Le richieste sono tantissime. Provo a riassumere quello che mi sono appuntata. Io ho consegnato oggi una relazione scritta ad hoc per questo Consiglio. I dati che sottendono questa relazione sono in possesso del Comune man mano che vengono prodotti.

Noi, quando in questo anno 2015, abbiamo intravisto un innalzamento del valore di PM10 sulla città, ovviamente noi non possediamo la sfera di cristallo, ma quando a luglio abbiamo intravisto che c'erano dei problemi sul PM10, abbiamo contattato le strutture tecniche e abbiamo fornito loro i dati in nostro possesso. Non siamo arrivati oggi a consegnare i dati.

I dati sono a conoscenza delle strutture. Annualmente noi facciamo una relazione che riporta tutti i dati di qualità dell'aria con le nostre considerazioni e, in particolare, questo anno abbiamo monitorato l'andamento, perché avevamo visto che, vuoi per il peggioramento del parco auto, dovuto alla situazione economica, vuoi per l'anno meteorologicamente molto particolare che abbiamo visto, però noi, appena abbiamo avuto la possibilità tecnica di capire che le cose stavano peggiorando, abbiamo scritto al Comune, abbiamo avvisato le strutture tecniche e abbiamo cominciato a ragionare sui dati in nostro possesso.

Quindi i dati di cui oggi ho portato a conoscenza la Commissione, sono dati che sono pubblici già dal momento in cui sono stati prodotti e sono la base della discussione che abbiamo attuato con i colleghi del Comune. Quindi non sono una novità di oggi.

Al consigliere Villa cerco di rispondere. La materia della qualità dell'aria è piuttosto complessa. Il bollettino giornaliero è un bollettino che ci mette in grande difficoltà, perché, in realtà, ci sono due tipologie di limiti che derivano dal decreto legislativo n. 55/2010, che è la legge quadro sulla qualità dell'aria. Ci sono alcuni limiti, superati i quali si configura un rischio immediato per la popolazione. Sono un superamento del valore di NO₂, di SO₂ e di ozono.

Lo scopo per cui era nato questo bollettino informativo alla popolazione e agli enti, era quello di avere uno strumento veloce per informare qualora fosse superata questa tipologia di limiti, perché richiedono un intervento immediato. Questo è il caso del superamento del limite dell'ozono che c'è stato quest'estate e che credo che fosse il limite a cui si riferiva il consigliere Muscarà. Quindi esistono degli strumenti ad hoc, qualora si superino alcuni limiti. Bisogna avvisare la popolazione sensibile che non deve uscire nelle ore calde. Il superamento di questi limiti dell'ozono prevede l'immediata attivazione di questo tipo di misure.

Ci sono, invece, dei valori che vengono rilevati annualmente. Alla fine dell'anno – in realtà lo facciamo mensilmente, perché valutiamo anche l'andamento – valutiamo il rispetto dei limiti di qualità dell'aria che hanno un limite annuale.

Il superamento di questi limiti, normalmente, prevede che vengano predisposti piani per il rientro nel limite in questione. E questo è il caso del NO₂. Io mi occupo della rete dal 2011 e non abbiamo mai superato, da che io ho questo ruolo, il limite dei 200 microgrammi per metro cubo, quindi il limite di attenzione per il quale occorre agire immediatamente. Ma superiamo sistematicamente il valore limite annuale.

Stiamo cercando di migliorare il bollettino, per cercare di dare anche questo dato, che un è facilmente comunicabile, perché il limite a 200 noi ieri non lo abbiamo superato, quindi non c'è un superamento nella giornata; ma se noi valutiamo, ad esempio, la media mobile, cioè la media dei 365 giorni precedenti di concentrazione di NO₂, vediamo che stiamo superando il valore di 40 milligrammi al metro cubo previsto, che diventerà fiscale al 31 dicembre. Non so se sono stata chiara, ma la normativa funziona così.

Quindi c'è un problema di comunicazione del limite. Ci impegniamo a migliorare, magari, il bollettino in questo senso, per spiegare meglio qual è l'oggetto della cosa. E poi, c'è un problema di valutazione periodica, che viene fatta nel momento in cui si rileva che il problema c'è, il superamento c'è stato e richiederebbe delle misure di tipo strutturale, o comunque un'indagine maggiore, perché l'anno successivo ciò non si ripresenti. Questa mi sembrava la precisazione più importante che volevo fare.

Volevo anche precisare un'altra questione che è venuta fuori diverse volte. Il dottor Valerio ha citato i dati dell'inventario emissioni. Quando ha citato dei dati si riferiva a questo.

Ci tengo a sottolineare che i dati dell'inventario emissioni, negli aggiornamenti 2005, 2008 e 2011, sono rispettivamente la stessa base dati che noi abbiamo utilizzato nei nostri studi. Però, il concetto che forse non riesco a far capire è che un conto è l'emissione, un conto è la concentrazione che io rilevo a terra. Sono due cose diverse. In mezzo c'è tutta la chimica dell'atmosfera, la meteorologia e l'orografia della zona. Non sono immediatamente la stessa grandezza.

Mi spiace che non ci sia oggi, ma magari avrò occasione, perché ci conosciamo bene, chiederò al dottor Valerio qual era il significato della sua affermazione, sulla base di quali studi, a parte il dato dell'inventario delle emissioni che, vi ripeto, è la base dei nostri studi, portava alle conclusioni che qua ha prodotto.

Noi, come Città metropolitana, partecipiamo a quasi tutte le attività nelle quali ci sono compiti che comunque riguardano le emissioni in atmosfera e le valutazioni sulla qualità dell'aria. Noi siamo l'autorità competente al rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali, all'autorizzazione unica ambientale, all'autorizzazione unica in materia di energia. Siamo coinvolti, insieme ad Autorità portuale, nella valutazione ambientale strategica del nuovo piano regolatore portuale. Quindi la nostra attività, ovviamente, è a 360 gradi.

Quando siamo stati contattati dal Comune, come struttura tecnica, per il problema dell'inquinamento, abbiamo risposto in funzione delle competenze del Comune. Ma tutti gli studi in nostro possesso e tutti gli interventi in nostro possesso, in tutti i settori in cui veniamo chiamati, abbiamo competenza e le espletiamo al meglio delle nostre possibilità.

Volevo ricordare che, come si vede dalla relazione che ho portato, la concentrazione di NO₂ sta diminuendo, ma non riusciamo a rispettare il limite. Noi siamo in infrazione per superamento del limite di NO₂ dal 2010. Quindi il problema di questo superamento esiste, non è una cosa che ci siamo inventati, il clima ci aiuta e va tutto bene. No, noi è dal 2010 che siamo in infrazione. Ci tenevo a chiarirlo e l'ho sottolineato anche sulla relazione. Esiste una infrazione che è partita nel 2011, nei confronti del Comune di Genova.

Ribadiamo il contenuto dei nostri studi, perché di questo noi disponiamo, non posso dire altro. I link che vi ho portato, gli studi che vi ho portato, sono quelli ai quali abbiamo partecipato, che quindi conosciamo e, ovviamente, condividiamo.

Poi, volevo segnalare, ancora una volta, che il superamento di NO₂ è in tutta la città. Ho sentito ripetere di nuovo che il problema dell'ordinanza viene per imitazione di alcune città del nord. Non è così. Noi abbiamo avuto, quest'anno, anche un superamento di PM10, ma il PM10, per noi, non è mai stato il problema fondamentale. Il superamento che noi rileviamo da anni è quello di NO₂ ed è diffuso su tutta la città.

RUSSO – PRESIDENTE

Per mozione d'ordine, consigliere Chessa.

CHESSA – SEL

Siccome sono state già previste altre Commissioni sul tema inquinamento e sulle varie fonti, propongo che la dottoressa Zannetti sia chiamata di *default* per ogni Commissione.

RUSSO – PRESIDENTE

Mi farete avere gli oggetti delle Commissioni, con le richieste di audizioni e io convoco volentieri la dottoressa Zannetti, con molto piacere.

DI LUCA - AUTORITÀ PORTUALE

Giusto per rispondere a delle perplessità che sono assolutamente lecite, ma bisognerebbe avere più tempo per poter parlare di queste cose e sicuramente, come qualcuno ha proposto, per una Commissione, noi siamo assolutamente presenti e partecipiamo volentieri.

Vorrei rispondere al consigliere Muscarà per quanto riguarda la centralina. Noi abbiamo, in porto, una centralina ormai da quindici anni, è stata posizionata a Ponte dei Mille e i risultati di questa centralina, comunque, sono sempre stati pubblicati nel nostro web e, comunque, sono quelli che, insieme a quelli provinciali, insieme a quelli comunali, di tutti quelli che hanno fatto delle analisi sull'aria, Arpal compresa, sono quelli che hanno contribuito al progetto Apice, a sviluppare e quindi determinare e calcolare le emissioni in atmosfera, anche e soprattutto quelle portuali.

Dall'analisi di questa centralina, comunque, abbiamo visto che negli anni non ci sono mai state delle variazioni, nel senso che era molto sensibile ai flussi di traffico, all'inquinamento dei flussi di traffico e poco, più o meno, corrispondente alle percentuali che poi sono state viste anche nel rapporto della Provincia.

Per quanto riguarda l'elettrificazione della banchina forse mi sono spiegato male. Avere un punto d'accosto da dodici megawatt equivale ad avere un'area con tanti punto d'accosto elettrificati da 1, 2 o 3 megawatt per nave. Anzi, forse il risultato è maggiore, perché se si sommano i megawatt e si sommano le emissioni che ne possono scaturire, abbiamo visto che massimizzando e, oltre tutto, vedendo la fattibilità dell'impianto che abbiamo messo alle Riparazioni Navali, il risultato è ottimale, addirittura migliore.

L'elettrificazione non è così facile da attuare, specialmente ai traghetti. Il problema dell'attacco e dello stacco in banchina di una nave che vuole essere elettrificata attraverso un supporto esterno, non è così semplice. È un'operazione abbastanza complicata, che deve vedere, comunque, dei tecnici, degli esperti per questa manovra, perché è anche pericolosa e dura, di solito, venti/venticinque minuti di tempo.

Abbiamo visto che l'impatto più grosso dei traghetti, chiaramente, è quello estivo, perché d'inverno alcune linee addirittura non fanno più servizio. Nel periodo estivo, il traghetto arriva nel porto di Genova, scarica e poi ricarica immediatamente e riparte nel giro di due/tre ore. Considerando venticinque minuti di attacco e stacco, la massimizzazione del risultato sarebbe praticamente inutile. Quindi bisogna trovare altre soluzioni, che il consigliere Musso ha suggerito e sono in corso di adozione, che sono l'uso per queste navi, che non sono di recente costruzione, soprattutto i traghetti, sono abbastanza obsolete, purtroppo hanno una durata di vita molto lunga le navi, quindi è difficile avere un ricambio, non sono delle macchine che dopo dieci/quindici anni si possono cambiare. Hanno delle vite molto lunghe, quindi bisogna intervenire su delle tecnologie moderne. Lo scrubber che il professore ha nominato, è una di queste tecnologie in alternativa all'LNG.

Purtroppo, il discorso LNG, che è il gas liquido, assolutamente d'impatto non dico zero, ma si avvicina, è un po' più lungo nell'applicazione, perché per avere le navi già costruite in LNG, bisogna avere gli impianti a terra per poter fornire LNG. Quindi praticamente è un cane che si morde la coda: si fanno prima gli impianti, o si fanno le navi? Se non si fanno gli impianti, le navi non possono circolare. Quindi è un discorso abbastanza complesso, comunque devo riconoscere la sensibilità del Ministero dei trasporti e del Ministero dell'ambiente, perché è stato fatto un tavolo a Roma, a cui ho partecipato, nei mesi scorsi, per costruire un piano per l'implementazione dell'LNG in Italia, nei porti italiani. A quel punto direi che siamo in una fase ottima.

Purtroppo, con il discorso del petrolio, che sta ulteriormente scendendo, non ci aiuta, perché giustamente gli armatori adesso vedono che il petrolio, costando molto meno, per loro è un risparmio, piuttosto che fare delle lavorazioni molto costose per l'LNG sulle navi.

Il traffico portuale è importante. È vero, ci sono molti camion che arrivano dall'autostrada ed entrano in porto. Però, se analizzate il tratto stradale urbano tra l'autostrada e il porto, è minimo, perché il porto di Voltri è direttamente collegato all'autostrada, quindi i camion escono e non entrano

nel circuito cittadino, entrano direttamente nel porto di Voltri. Lo stesso a San Benigno, entrano dall'autostrada di Sampierdarena e vengono giù a San Benigno e poi trovano lì la localizzazione.

Infatti, in Corso Europa, dove le centraline continuamente sfiorano, i camion che entrano in porto proprio non ci vanno.

Lungomare Canepa sì, però, è una frazione, perché sono quei camion che vanno dalla parte dell'Italsider, dove adesso viene usata come deposito di container vuoti.

RUSSO – PRESIDENTE

Faremo una Commissione apposta, quindi ci sarà tutto il modo e il tempo per specificare meglio quello che non è stato detto in questa e nelle tre Commissioni precedenti.

Do la parola all'assessore Dagnino e poi all'assessore Porcile.

DAGNINO – ASSESSORE MOBILITÀ E TRAFFICO

Volevo soltanto riprendere nuovamente il ragionamento che ha fatto il consigliere Musso e anche un po' il consigliere Farello.

Quando io dico, consigliere Musso, che ci stiamo lavorando, ci stiamo lavorando. Io, poi, lo sapete, non nascondo le difficoltà ai Consiglieri e al Consiglio, che io penso sia il mio primo interlocutore e non nascondo neppure i limiti della mia azione. Ma quando io dico che alcune cose si sono fatte e si stanno facendo, le venti colonnine elettriche di ricarica prima non c'erano e adesso sono allestite.

Questo ragionamento sulla mobilità alternativa, o mobilità sostenibile, io l'ho trovato, a livello di parole, programmatico. Tutti questi temi del Pum c'erano. Il Pum è stato redatto e approvato da questo Consiglio nel 2012.

Io, sostanzialmente, non ho trovato progetti e progetti, invece, lascerò alla prossima Giunta, perché queste cose, lo sapete bene, si devono progettare. Le zone 30 si devono studiare e progettare; le isole pedonali ancora di più.

Ho attivato una serie di progetti e ho trovato cantieri importanti, sempre rispetto alla mobilità sostenibile, fermi. È evidente, mi prendo tutta la responsabilità, della continuità amministrativa. Mi prendo tutta la responsabilità, ancora maggiore per quanto mi riguarda, della continuità politica anche delle Giunte. Perciò io non nascondo. Ho preso questa situazione e ho lavorato intorno a questa situazione.

Si aprirà quest'anno, con grande fatica, un importante parcheggio di interscambio, il più grosso che c'è a Genova, in Via Buozi.

Abbiamo letteralmente resuscitato due cantieri importanti di mobilità alternativa, che sono i due cantieri dei due ascensori, cose importanti. Abbiamo, per la prima volta, un progetto di zona 30, dove non passa l'autobus, ovviamente, come si diceva prima, perché lì non si possono fare. E abbiamo fatto delle piccole, o anche un po' meno piccole, pedonalizzazioni di zone e mi pare che gli ultimi interventi di questo tipo fossero, a memoria, Via San Lorenzo, l'ultimo grande intervento.

Perciò, le cose si sono fatte. Sono poche, sì, sono poche. Rispetto al punto di partenza io credo di aver fatto un percorso.

Sul Tpl rivendico che lo abbiamo difeso. Dal 2009 ad oggi la Regione Liguria, ente che deve finanziare il servizio di trasporto pubblico, ha tolto al Comune di Genova 10 milioni. Naturalmente, su questo tema ci siamo confrontati, con tutte le problematiche e le contraddizioni dell'azienda, che adesso non voglio toccare. Lo abbiamo difeso, con un impegno forte, che voi avete deciso, anche approvando i bilanci. Perciò, dire che abbiamo abbandonato il trasporto pubblico, non è veramente rispondente alla realtà.

Car-sharing. Io sono sempre stata trasparente, consigliere Musso e consigliere De Pietro, rispetto a questo tema. Ho sempre detto una sola cosa, che è quello che io penso, condivido le vostre impostazioni di liberalizzazione del mercato di questo tema. La città aveva il problema di una piccola

società, ma non della piccola società, ma dei quattro o cinque lavoratori che ci lavorano che, come tutte le società di car-sharing tradizionale aveva sempre vissuto di contributi pubblici, perché tutto il car-sharing era stato finanziato, ovviamente, nella storia, da contributi pubblici. È chiaro che, venuti meno quelli, bisogna cercare di salvaguardare il più possibile il lavoro di queste quattro, cinque persone e poi, dopo, andare verso un percorso di liberalizzazione. Mi dispiace, io questo lo rivendico, che difendo cinque posti di lavoro, sinceramente.

Io adesso ho risposto sul car-sharing, sulle politiche del car-sharing al consigliere Musso, ma questo è quello che io vi ho sempre detto, concordando con voi il ragionamento successivo di un discorso di impostazione diversa.

PORCILE – ASSESSORE AMBIENTE

Sull'ultima battuta, mi permetto di dire, in relazione a richieste molto ambiziose, che sono venute anche nei confronti di Autorità portuale e che io mi sento, peraltro, di sostenere, nelle settimane scorse, non tanto oggi, un conto è quando le questioni di carattere ambientale si mischiano con esigenze forti, di tipo occupazionale, non è il caso del car-sharing, con tutto il rispetto dei quattro o cinque dipendenti. Un conto è mettere in relazione la perdita di un posto di lavoro con norme e obiettivi di carattere sanitario e ambientale; un conto è metterli in relazione con il cambiare l'abitudine con cui uno si reca al posto di lavoro. Non è che noi stiamo impedendo alle persone di andare a lavorare. Non esageriamo nelle affermazioni o nelle battute, perché uno a lavorare ci può andare anche in un altro modo.

Volevo riprendere una considerazione che ho fatto all'inizio, perché il consigliere Musso ed altri, hanno posto, anche con una certa forza, un tema di carattere strettamente politico, che è quello per cui, comunque, nonostante la natura dell'atto, ci saranno iniziative molto forti, atte a scoraggiare l'Amministrazione a perseguirlo. Ciascuno è libero, come Consigliere, come gruppo, come minoranza, di individuare i numeri, portarli all'attenzione del Consiglio comunale e tutto ciò che ritiene, però io ribadisco che nelle prossime settimane noi definiremo, con audizioni che stiamo anche facendo fuori da qui, con un percorso partecipativo che è partito tardivamente, ma comunque è partito, e arriveremo a un testo che noi consideriamo definitivo nei termini in cui vogliamo consegnarlo alla vostra attenzione e faremo – come ho già detto anche alla Presidente stamattina all'inizio – una Commissione specifica sulla proposta di ordinanza che l'Amministrazione intende portare e su quella la Commissione, naturalmente, si esprimerà, ferma restando la libertà, poi, di chiunque di portare anche all'attenzione del Consiglio tutto ciò che ritiene.

La richiesta parallela che ho fatto è su tutte le altre questioni, quindi le altre fonti inquinanti, il riscaldamento, Autorità portuale, Enel e quant'altro, di creare delle occasioni di approfondimento, invece, specifiche, ad hoc che, secondo me, portano a risultati migliori.

Se la dottoressa Zannetti è disponibile a venire a tutte le nostre Commissioni la ringrazio. Dico anche questo come battuta, ricordiamoci che è un tecnico della Città metropolitana, lo dico ai colleghi che fanno parte anche del Consiglio di quell'ente, o di chi magari ha fatto il Consigliere in Provincia per tanti anni, spero che i dibattiti di queste settimane abbiano aiutato a capire anche quali sono le diverse competenze. Poi, noi, come Amministrazione comunale, siamo tenuti a utilizzare i dati che Città metropolitana ci fornisce. Anche su questo, rispondo a tanti dei Consiglieri che hanno riposto la questione – il consigliere Musso, il consigliere Muscarà –, è vero, abbiamo sentito tante voci, ciascuno ha voluto interpretare, o spostare, l'attenzione su un valore o su un numero diverso dall'altro, ma ci sono delle precise norme che dicono quali sono gli enti atti a stabilire su quali valori, poi, le decisioni politiche e amministrative si fondano. Quindi lo ridico per la centesima volta, i dati su cui noi dobbiamo basarci non possono essere quelli forniti da qualcuno su un social network, che tanti Consiglieri frequentano, o quelli di altri enti, o quelli di altri studi, ma sono quelli su cui, mi pare, spero in modo definitivo, la dottoressa oggi ha chiarito, anche rispetto alla differenza che sussiste con l'inventario delle emissioni regionali, per cui anche su questa domanda non torno e spero

che sia stata compresa definitivamente, anche in relazione alle affermazioni fatte da alcuni degli “esperti”, tipo Valerio che, comunque, ho detto all’inizio e ridico, io inviterò sistematicamente mensilmente a un confronto in sede di osservatorio, perché sono sicuro che non sottoscriverebbe il 99 per cento degli interventi fatti in questa sede e che anche questi equivoci, rispetto alle diverse fonti informative, possono essere chiarite tranquillamente anche con lui, come con Valerio Gennaro e come con molti altri.

Dopodiché, sono il primo che vado a leggermi anche il rapporto di Legambiente sulla qualità dell’aria, che peraltro è chiaramente e palesemente un’altra spinta forte a intervenire in questa direzione, ma restano quelli i dati su cui dobbiamo fondare le nostre decisioni.

Su questo, voglio ricordare anche che è vero, come ha detto la dottoressa e come è stato detto più volte, noi disponiamo di segnalazioni in modo continuativo. Che ci fosse una situazione di progressiva criticità e allarme, ci era noto da parecchio tempo. Che a livello tecnico l’interlocuzione fosse ulteriormente attenta, a partire da dopo l’estate, era altra cosa nota. Responsabilità forse nostra, della parte politica, nonostante la natura di questo atto, non aver attivato il dibattito, anche politico, nei due mesi precedenti le feste, invece che in quelli successivi. Ma, come ho già detto, se noi avessimo aperto un dibattito sul biossido di azoto e il PM10 che ricevevamo in sede tecnica e io avessi chiesto di fare una Commissione su quello, probabilmente sarebbe venuto qualche Consigliere comunale, non si sarebbe scatenato tutto il dibattito che si è generato, sarebbe venuto forse il consigliere De Pietro e tanti che poi, sulla base di questa ordinanza, perché interessa decine di migliaia di persone nel loro modo di spostarsi – e siamo i primi a essere consapevoli dello sforzo enorme che chiediamo –, solo così si è generato questo dibattito politico e forse, spero, auspico, quel grande cambiamento culturale, nella cultura politica e amministrativa di questa città, che tanti oggi invocano e pare essersi affermata. Lo dico al consigliere Farello che afferma che c’è una maggioranza politica finalmente matura su questi temi. Io spero che siano tante, perché lei sa che, invece, su queste cose sono state sempre piuttosto coerente, anzi forse fondamentalista e radicale, che nel prossimo anno e mezzo ci siano tante occasioni per noi, per portare ulteriori iniziative coerenti con questa; per voi, per poter misurare l’effettiva maturazione politica rispetto a questi profili sanitari e ambientali.

Venendo alle questioni più specifiche, consigliere Villa, è l’ultima volta che mi astengo dal risponderle al microfono rispetto a questioni di carattere, invece, personale che pone, anche perché oggi è stato più timido al riguardo, però è l’ultima volta. Questo lo dico in relazione al fatto che io prendo uno stipendio da Assessore, come se fosse una notizia. Dalla prossima volta le rispondo anche su quello.

Spero, sulla questione dei dati, che abbia compreso le risposte della dottoressa Zannetti. Se non è così, la prego di segnalarlo. E le ho già risposto rispetto al fatto che poi quali sono le fonti informative lo stabiliscono delle norme.

Su questo, per rispondere a lei, al consigliere Padovani e anche alla consigliera Comparini, deve dire che, in effetti, noi tutti, i vari enti competenti, a questo punto, è evidente, dovremo, semmai, fare uno sforzo sul fatto che questi dati, queste informazioni sono davvero di difficile uso e lettura per i non addetti ai lavori. Quindi ragionare, nei prossimi mesi, anni, eccetera, su una modalità che consenta a tutti di comprendere immediatamente una serie di questioni, che non ci vogliano quattro settimane per spiegare la differenza tra una fonte e l’altra, un valore e l’altro, l’incidenza e tutte queste cose, probabilmente è una cosa su cui anche la politica si deve interrogare, noi per primi.

Consigliere Farello, sono assolutamente d’accordo a soluzioni anche radicali, che riguardino il traffico merci da e per il porto, comprese eventuali soluzioni di monetizzazione, se poi reinvestite su mobilità sostenibile. E, come lei sa, sono perfettamente d’accordo su politiche violente – uso il termine che ha utilizzato lei – di ulteriori pedonalizzazioni della città. Spero che questa Amministrazione, nel suo intero, abbia il coraggio di portarle alla vostra attenzione nei prossimi mesi.

Discordo su due coste. La prima è che la politica nazionale in questo momento sia assente. Mi pare che il tavolo tecnico politico che ha aperto il Ministro, invece, vada proprio nella direzione

opposta. L'assessore Dagnino qualche cosa in più ha detto e nelle prossime settimane, nel momento in cui sono chiari tempi, modi e bandi, a cui anche l'Amministrazione di Genova può accedere, sperando che non siano solo enunciati, ma mi sembra di capire che, invece, le risorse ci siano, sono già individuate, si tratti semplicemente di accedere e dovremmo essere bravi a farlo, mi sembra che la politica nazionale, invece, ci sia.

La contingenza con la situazione di emergenza delle altre città è un'opportunità per Genova, se il Governo non vincolerà quei fondi alle sole città che hanno situazioni particolarmente emergenziali. È l'unica connessione che esiste tra questa ordinanza e il fatto che a Milano, Roma, Napoli, in questi giorni, sia scoppiata, perché per il resto, come è stato detto e lo ridico, noi su questa ordinanza lavoravamo da tempo. Genova ha un problema completamente diverso, che è di tipo strutturale, il superamento è annuale, non è il giorno, l'ora, i comunicati stampa della Città metropolitana sul fatto che ieri c'era l'aria nitida e pulita. È un problema strutturale. Una delle soluzioni che proponiamo ha carattere strutturale.

Se le risorse messe a disposizione del Governo premieranno questo tipo di approccio – e io lo spero e lo auspico – forse potremo anche contare su risorse più significative per fare tutte le altre cose che ci chiedete.

Non sono d'accordo sul fatto che questo debba essere necessariamente un lavoro che necessita di tempi, di discussioni, di dibattiti più lunghi di quelli che prevediamo.

Questa ordinanza prevede interventi distribuiti sull'arco di un anno. È un tempo congruo per fare anche delle altre cose, per associarle a forme di incentivazione, se e quando sarà possibile, per fare tutte quelle cose che, per il momento, mi rendo conto stiamo solo enunciando sul tema traffico, per informare meglio su tutte quelle già fatte sul tema, ad esempio, riscaldamento.

Per quelle sul riscaldamento non c'era nessuna legge che ci obbligava a sostituire tutti gli impianti degli edifici comunali, ma l'abbiamo fatto, perché è giusto farlo. Gli impianti del Comune devono andare a metano e non a olio combustibile.

Non mi provocate, perché non escludo di intervenire anche sulla temperatura, se mi viene data la possibilità. Ma prima farò percorsi partecipativi con tutti gli anziani di Prato e di Pontedecimo che mi diranno che, invece, vogliono due gradi in più. Comunque, sul tema riscaldamento ci torniamo prima della prossima stagione di apertura e chiusura.

Consigliere Muscarà, lei e altri del suo gruppo continuate a tornare su altre questioni che hanno a che fare con la Gronda, con i rifiuti, eccetera, e non avete l'onestà di dibattere sul punto specifico di cui stiamo parlando.

In tante altre occasioni, l'onestà intellettuale gliel'ho riconosciuta, in questo caso no, perché continua a far finta di non sentire quello che gli viene detto anche rispetto ai dati.

È così. Fa riferimento a passaggi degli esperti che abbiamo chiamato in aula.

Sono stufo di dirle quali sono i dati su cui deve basare le posizioni che assume. Evidentemente su questa cosa ha fatto una scelta, invece, di campo, ma non mi venga a dire che è un'azione politica, perché mi sembra palese che non c'è nulla di più impopolare di questa scelta. Quindi che io sia così politicamente intelligente da dire che mi faccio 20 mila nemici, che da un mese, sui social network mi dipingono con la Vespa sulla faccia, cosa c'è di... La scelta impopolare la stiamo facendo noi. Poi, alcuni hanno il coraggio e la responsabilità di farla, altri no.

A Comparini ho risposto. A Musso, sulla parte di metodo anche. Non entro nella polemica rispetto a cosa ha detto il Sindaco. Anche al consigliere Musso ci tengo a evidenziare il fatto che è stato opportuno sentire molte voci, ma mi pare altrettanto logico ed evidente che se invitiamo il porto, la centrale Enel, o gli amministratori di condominio, non vengono qua a dire che è tutta colpa loro, è ovvio. Ognuno, poi, è portatore anche di un interesse e sta alle Amministrazioni pubbliche cercare di fare le pressioni su tutti gli interlocutori, per tutte le azioni migliorative possibili. Che ci aspettassimo che gli altri enti venissero qua a dire: «Avete ragione, non è colpa del traffico, è tutta colpa nostra», non so con quale logica qualcuno potesse sperare in questa soluzione meravigliosa del problema.

RUSSO – PRESIDENTE

Abbiamo finito i lavori. Ringrazio gli auditi per la pazienza e per essere rimasti fino a tarda ora. Ci rincontreremo nelle prossime Commissioni. Ringrazio il pubblico per la collaborazione. Dichiaro chiusa la Commissione.

ESITO

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

Alle ore 12.50 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

La Segretaria
(Marina Bertelli)

Il Presidente
(Monica Russo)

(documento firmato digitalmente)