



## Comune di Genova

### COMMISSIONE IV – PROMOZIONE DELLA CITTÀ COMMISSIONE V - TERRITORIO

Seduta pubblica del 07 Settembre 2016

#### VERBALE

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

Assume la Presidenza il consigliere Monica Russo.

Svolge le funzioni di Segretario la Signora Rolando Milena .

Ha redatto il verbale la Ditta ISP S.r.l.

Alle ore 14:31 sono presenti i Commissari:

3	Anzalone Stefano
4	Baroni Mario
9	Bruno Antonio Carmelo
12	Caratozzolo Salvatore
10	Chessa Leonardo
5	De Pietro Stefano
	Gioia Alfonso
13	Grillo Guido
11	Lodi Cristina
14	Padovani Lucio Valerio
8	Pastorino Gian Piero
2	Putti Paolo
7	Repetto Paolo Pietro
6	Russo Monica
1	Vassallo Giovanni

Intervenuti dopo l'appello:

1	Balleari Stefano
2	Boccaccio Andrea
3	Burlando Emanuela
4	Canepa Nadia
5	Farello Simone
6	Malatesta Gianpaolo
7	Mazzei Salvatore
8	Musso Enrico
9	Musso Vittoria Emilia
10	Veardo Paolo
11	Villa Claudio

Assessori:

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

Sono presenti:

Dott.sa Carla Pedrazzi (S.O.I.); Dott. Mauro Tallero (S.O.I.); Sig. Carlo Calcagno (Assessore Municipio VII); Sig. Umberto Mongiardini e sig. Arcadio Nacini (Coordinamento Comitati del Ponente).

Il Presidente constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta. Pone quindi in discussione il seguente argomento: **INFORMATIVA PIANO REGOLATORE DEL PONENTE**. Sono previste audizioni.

### **RUSSO - PRESIDENTE**

Diamo inizio ai lavori della Commissione. Faccio l'appello e poi sospendo in attesa dell'arrivo dell'assessore Bernini. Intanto ci stiamo organizzando con una moderna slide. Cinque minuti in attesa dell'Assessore e poi riprendiamo i lavori.

*(Dalle ore 14:32 alle ore 14:38 il Presidente sospende la seduta)*

### **RUSSO - PRESIDENTE**

Riprendiamo i lavori.

L'oggetto della Commissione trae origine da una richiesta fatta dal Coordinamento Comitati associazioni del Ponente in una conferenza capigruppo e poi ulteriormente sollecitata. Quindi oggi diamo luogo a questo ascolto. Il coordinamento ha portato una specie di slide vivente, che è questo disegno del pezzo del Piano Regolatore Portuale interessato dall'audizione di oggi.

Io comincerei dal Vicesindaco, se ha qualche breve annotazione da fare prima dell'audizione, oppure do la parola direttamente al Comitato.

### **BERNINI - VICESINDACO**

Mi tolgo il dente, sì, abbiamo già discusso più volte di questa cosa. Ad oggi il Piano di Sviluppo Portuale non esiste per il semplice motivo che l'unica cosa che è stata prodotta è stata una bozza di Piano di Sviluppo Portuale, al fine di sottoporre i criteri per realizzare poi il progetto preliminare del Piano di Sviluppo Portuale, valutandone dal punto di vista strategico i dati ambientali. Per cui questa bozza è stata presentata alla Regione Liguria, dove gli uffici della VAS, cioè della Valutazione Ambientale Strategica, dovranno produrre una valutazione.

Naturalmente il Comune di Genova e il Consiglio Comunale hanno in qualche modo un peso rispetto a questo percorso di valutazione strategica, tanto che in quest'aula si discute di quali potevano essere le indicazioni che il Comune di Genova dava sulla bozza di Piano di Sviluppo Portuale e, se ricordate, indicammo tutta una serie di criticità che ci parevano essere presenti in questa bozza e che, se si doveva passare ad una valutazione ambientale, si sarebbe dovuto poi "passare" alla redazione di un vero e proprio Piano di Sviluppo Portuale, almeno in fase preliminare, da farsi approvare dal Comitato portuale che dovevano essere prese in considerazione.

Naturalmente ciò che avevamo preso in considerazione erano eminentemente questioni di carattere ambientale e questioni di carattere logistico per quella parte d'interazione che ci può essere tra l'attività portuale e la città, quindi tra la vita della città e la vita economica e produttiva del porto.

Ricordo quali erano le principali criticità emerse. Riguardavano, partendo da levante, la questione legata alle riparazioni navali, alla necessità di definire in modo ultimativo quali erano le scelte relative alle riparazioni navali, alla loro permanenza sul territorio e all'impatto ambientale sul territorio, ma in particolare quelle legate alla logistica delle riparazioni e cioè all'accesso, perché nel Piano di Sviluppo Portuale che in bozza ci era stato sottoposto, nulla si diceva in merito alle connessioni con le autostrade Genova Est, il passaggio all'interno della città di Genova per entrare dentro l'area di Via Dei Pescatori e così via.

Successivamente c'era tutta una parte legata al Porto Antico e alla necessità di sviluppare in modo più dettagliato una riacquisizione ai fini turistico-recettivi della fascia di porto che ormai non aveva più nessuna finalità di carattere mercantile, ma invece poteva sviluppare un'interessante attività economica legata alle presenze già attuali di carattere turistico nell'area del Porto Antico. Quindi, la necessità di essere più dettagliati nella ricucitura di un percorso turistico tra Calata Gadda, poi il Porto Antico e la stazione marittima.

Venendo alla stazione marittima: la particolare richiesta di carattere ambientale che si procedesse in tempi più ristretti alla realizzazione dell'elettrificazione delle banchine, perché uno dei dati che sono emersi più volte relativamente all'inquinamento atmosferico della zona dal centro della città – San Teodoro, Castelletto, Oregina-Lagaccio – hanno visto come elemento che costituisce uno dei fondamentali apportatori di inquinamento proprio la presenza errata di traghetti che utilizzano combustibili non certamente compatibili con l'ambiente per produrre energia elettrica anche quando sono fermi attaccati al porto.

La questione legata più al porto di Sampierdarena di sciogliere in modo definitivo senza lasciare ipotesi così diverse e non approfondite, la questione della collocazione dei depositi costieri, che oggi si trovano a Ponente all'interno della città, ma che essendo depositi costieri debbono stare invece, come in tutti gli altri porti italiani del Mediterraneo – per non parlare di quelli europei – dentro alle cinte portuali, quindi tolti, per essere chiari, dall'area di Multedo e portati in un'area più conveniente, più lontana dalle case. Dico “in modo definitivo” perché la caratteristica del Piano di Sviluppo Portuale, che in bozza ci è stato sottoposto, che non aveva un'unitaria scelta rispetto a questi percorsi di collocazione delle diverse attività, dava all'inizio sei diverse ipotesi, poi tre. Proprio perché è sottoposta ad una valutazione ambientale strategica diceva che erano diverse le ipotesi in discussione e praticamente rimandavano alla Commissione regionale, che doveva fare questa valutazione, l'individuazione del percorso. Per i depositi costieri, per esempio, addirittura si individuavano tre diverse posizioni: il Porto petroli attuale, dove doveva essere concentrato tutto quanto; la banchina dell'Ilva di Cornigliano o l'area comunque legata alla foce del Polcevera; il molo Ronco oppure l'ex Centrale Enel e quindi la Darsena del carbonile della Centrale Enel. In più c'era l'indicazione anch'essa non di dettaglio della collocazione all'interno dell'area portuale dell'impianto per il gas metano liquefatto che naturalmente, data la particolare delicatezza del trattare questo tipo di combustibile, necessitava di un approfondimento ulteriore. Tutto ciò è stato naturalmente dettagliato nel parere che gli uffici hanno dato, ma se ricordate è stato anche presentato in sede di Consiglio Comunale.

Venendo alla questione, visto che qui è presente quella parte di cittadini che possono essere interessati ad una discussione sul futuro dello sviluppo portuale, che è quella del porto

di Pra', la posizione assunta da parte dell'Amministrazione comunale e relazionata al Consiglio è stata anche in questo caso particolarmente critica, perché nelle diverse ipotesi che erano state sottoposte alla nostra analisi, difficilmente poteva essere compreso l'impatto che avrebbe avuto il disegno della nuova diga e quindi la modifica degli accessi sull'ambiente del Ponente; soprattutto, per quanto riguarda in condizioni di traversia, l'accesso delle navi all'interno dell'area protetta del porto e quindi la necessità di arrivare intanto a definire una scelta univoca rispetto a quelle diverse che sono state proposte. La nostra preoccupazione è che entrambe le ipotesi di fondo, sia quella dell'allungamento della diga che poteva chiudere lo specchio acqueo di Pra', del Canale di Calma di Pra', dove c'era la parte dell'impianto per il canottaggio, sia il prolungamento verso ponente, che poteva essere causa nel momento di trovare sia le difficoltà che il territorio, con una modifica della traiettoria di accesso delle navi, avevano bisogno di un intervento ulteriore di specificazione. Così come venivano proposte nel Piano, erano impossibili da analizzare.

Oggi il Piano di Sviluppo Portuale in bozza è ancora su qualche scrivania della Regione Liguria e non ci è stato dato ad ora notizia di quando sarà possibile avere delle risposte che possano in qualche modo farci fare un secondo passaggio di discussione, quindi affrontare con un po' di particolari tecnici ambientali, la questione legata all'impatto che avrebbe questo disegno.

Abbiamo ancora un'Autorità Portuale retta da un Commissario e di conseguenza sta nella pienezza dei poteri la struttura del Comitato portuale, che - se avete sentito nei giorni scorsi - ha però avuto la possibilità di sentire una relazione da parte dei revisori dei conti, che dice che quest'anno l'Autorità Portuale aveva la possibilità di fare investimenti per 300.000.000 euro in conto capitale e ne ha fatti per 12.000.000. Non è una novità, perché lo scorso anno ne aveva un po' di meno, ce n'erano 250, ma l'ha fatta per 20. Cioè siamo di fronte ad un'Autorità Portuale che in questi ultimi anni ha abdicato al suo compito di compiere delle azioni che potessero da una parte aumentare la competitività del porto di Genova rispetto alla concorrenza dei porti del nord e soprattutto ha abdicato invece ad un compito che ci interessa particolarmente come cittadini genovesi, che è quello di rendere più compatibile la presenza dell'attività portuale con l'ambiente circostante, quindi avanzare con la proposta, che peraltro potevano portare a dei finanziamenti europei, di elettrificazione delle banchine. Per essere chiari, il porto di Pra' avrebbe dovuto vedere già attivata la realizzazione dell'elettrificazione delle banchine e, se andate a vedere, non è stato neanche piantato un chiodo del nuovo impianto di elettrificazione. Quindi gli abitanti della collina lì intorno dovranno ancora conoscere, una per una, le navi che entrano in porto e sapere quale ha un vecchio motore e quindi farà rumore ed avrà le notti disturbate dal motore. In più la quantità di sostanze tossiche che le navi più vecchie continuano a buttare nell'area è un elemento di inquinamento forte della città. La realtà è che abbiamo per anni avuto un'Autorità Portuale che non ha effettuato gli investimenti che noi avevamo chiesto.

Ciò detto, vale anche per i grossi investimenti legati alle dighe foranee e alla loro modifica. L'unica cosa certa dalla lettura attenta del Piano di Sviluppo in bozza, che ci è stato presentato, è che il primo degli investimenti eventualmente potrà essere fatto riguarda non il porto di Prà, ma il porto di Sampierdarena.

L'adeguamento della diga foranea di Sampierdarena, in modo tale da rendere possibile l'accesso su Calata Bettolo, che è quasi finita e sarà in grado - se si farà questo spostamento - di riuscire a fare attraccare anche le navi di più grande dimensioni, che già quest'anno hanno cominciato ad attraccare alle banchine genovesi, è il primo intervento che potrà essere fatto e catalizzerà, se parte, una consistente quota delle risorse economiche in conto capitali

presenti nell'Autorità Portuale. Certamente tempi e modi dello sviluppo di questi progetti, che da bozza dovranno passare a Piano almeno preliminare approvato in sede di Comitato portuale, dipendono dalla chiusura del percorso della legge sui porti e la possibilità di avere finalmente l'individuazione di un precedente dell'Autorità Portuale Savona-Genova, perché altrimenti resteremo in questa condizione di limbo dove possiamo anche metterci a discutere come se fossimo al bar dello sport. Ma certamente non abbiamo nessun decisorio che in qualche modo possa diventare interlocutore rispetto a tutte quelle criticità che, in questa sede, nei precedenti incontri abbiamo individuato puntualmente e sottoposto per ora all'attenzione della Regione nel suo settore ambientale e solo quando la Regione la rimanderà indietro di fronte al Comitato portuale, dove per altro non ci sarà più quella nuova legge, ma avremo comunque come Amministrazione comunale la possibilità di esprimere dentro l'organismo esecutivo della nuova autorità una rappresentanza del Comune di Genova.

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Grazie. Darei la parola al signor Nacini.

### **NACINI ARCADIO – COORDINAMENTO COMITATI DEL PONENTE**

Buongiorno a tutti. Ringrazio certamente i presidenti delle Commissioni, anche se sono sei mesi che aspettiamo questo incontro.

Detto questo, mi voglio collegare come battuta ad una parte del discorso fatto dall'Assessore riguardo i finanziamenti. Bene, noi – Coordinamento dei Comitati del Ponente – nel 2008 all'Autorità Portuale avevamo già in mano 7.000.000 di euro per la elettrificazione delle banchine. A fine 2008 Noi qui abbiamo portato una gigantografia del progetto Autorità Portuale, sui quattro che aveva presentato, ha scelto e ha consegnato alla Commissione VAS della Regione. Noi abbiamo avuto allora dalla Regione questo progetto, abbiamo fatto le osservazioni e certamente lo portiamo in giro. Lo abbiamo fatto conoscere ai cittadini della delegazione, come anche voi. “Guardate e poi ne parliamo”.

Io voglio cominciare però la storia. La storia parte dal 1994 anno in cui è stato inaugurato il porto di Pra' Voltri. Dopo 15 anni interrotti di oltre 2000 camion al giorno che portavano i riempimenti, compresi anche i famosi fanghi della Stoppani. Tanto per ricordare il sacrificio che hanno avuto i cittadini del Ponente, Pra' in particolare, ma entravano anche da Voltri. 15 anni schiavi della rumorosità. Non solo, con tutto il caos, chiamiamolo così, che dai fanghi del porto, quando rientravano in delegazione, erano problemi. Detto questo, nel 1994 è stato inaugurato il porto di Pra' Voltri.

Dopo nemmeno quattro anni l'Autorità Portuale, presidente Giuliano Galanti, presentò il primo progetto di ampliamento del porto di Pra' Voltri a Ponente. È stata consegnata una minima storia. Erano 350.000 nuovi metri quadrati di riempimento, ossia 3.500.000 di altro materiale nel mare di Pra' Voltri. Due anni e mezzo, poi forse uno si ricorda, di lotte abbastanza dure, per non parlare di altro. Abbastanza dure, in cui poi il Sindaco di Genova, chiamato ad intervenire per sostenere i presidenti del Municipio, Pericu quella sera lì, fino alle tre di notte, oltre 3000 persone che avevamo occupato non solo la sala, ma l'Aurelia, la piazzetta.

Pericu disse: “Basta, una Pra' seconda io non la voglio”. Era il 2001.

Si è votato lo stralcio del Piano Regolatore, lo stralcio a Ponente di nuovi riempimenti, poi i nuovi paletti con nuovi affari e via dicendo. Dopo quattro anni che si è chiusa questa,



chiamiamola, vertenza con la sospensione votata dal Comune di Genova, Municipio e Regione Liguria, stoppando tutto. Nel 2006 il nuovo Presidente dell'Autorità Portuale prepara una bozza di nuovo progetto.

Devo dire che per la prima volta siamo stati chiamati. Il Coordinamento dei Comitati è stato chiamato a dare un contributo, se era possibile uno sviluppo a un progetto sostenibile per la delegazione. Noi abbiamo fatto presente quattro cose principali. Primo, come si è sempre detto, lo sbocco a mare a Ponente del canale navigabile; secondo, sia stata l'unità delle passeggiate di Voltri e Pra' con percorrenza anche ciclabile eccetera ed una Darsena per dare uno sfogo con piccolo mercato ittico anche di riparo per i pescatori, che esistono ancora nella nostra delegazione, sia a Pra' che a Voltri. Quarto punto, controllo del materiale che sarebbe usato per i riempimenti di 63.000. Da 350.000 metri quadrati siamo arrivati a 63. Chiarissimo. Nei comitati c'è stato qualche problema.

Noi invece abbiamo accettato questa sfida. Qui nel 2006. La nuova sfida era la costruzione delle autostrade del mare, progetto finanziato, coperto dall'Unione Europea. Tanto per essere chiari, siccome si parlava di palanchi. Cambia il Presidente dell'Autorità Portuale, stracciato quell'accordo è presentato, che era chiamato Porto d'Africa. Questo progetto, che non è mai stato esecutivo, è stato subito bloccato dal municipio VII Ponente. Tra l'altro qui c'è il presentatore dell'ordine del giorno, Caratozzolo, in cui all'unanimità nel teatro di Voltri il Municipio ed i cittadini hanno bloccato. Hanno bloccato i cittadini del Ponente. Non è stato rettificato dal Comune e dalla Regione. Volevo sottolinearle queste cose. Infatti passano altri quattro anni e ci venne presentato questo progetto. Guardatelo bene, quel progetto è il vecchio progetto di Galanti, con una modifica soltanto della diga, che viene tra l'altro non solo allargata, ma portata a terra. Così, automaticamente, con le navi più grosse la zona levante del Leira sparirebbe come spiaggia per i bagnanti.

Questo poi do la parola a Mongiardini, che tecnicamente dirà cosa c'è in questo progetto. 3.000.000 di metri cubi di altro riempimento.

Abbiamo chiesto perché il riempimento, quando attualmente le navi possono entrare e c'è capacità anche di stare con il carico. La Concordia è stato un esempio classico. A noi aveva detto, non so se anche a voi, per il cono aereo. Oggi quattro di queste gru ci sono già ed il cono aereo non serve.

Do la parola – continua – a Mongiardini. Poi dopo... Al Presidente, scusi.

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

È lo stesso. Ringrazio per la gentilezza. Va avanti nella relazione il signor Mongiardini, prego.

### ***MONGIARDINI UMBERTO - COORDINAMENTO COMITATI DEL PONENTE***

Io volevo portare a conoscenza di due cose. Partendo dal Piano Regolatore presentato allora da Galanti, c'è stata tutta una contestazione. All'ultimo cosa ha fatto? Ha chiesto una Commissione di verifica del Piano Regolatore. In questa Commissione di verifica, oltre all'Autorità Portuale ovviamente, erano state nominate tre persone. Per la Regione la dottoressa Minervini, per il Comune l'ingegnere Pinasco e per il Municipio il sottoscritto. Allora l'Autorità Portuale di che cosa ha fatto? Ha fatto redigere una sintesi di questo studio, che noi come ente abbiamo rigettato. Perché lo abbiamo rigettato? Per il semplice fatto che le analisi dei dati che ha portato questa società sono stati presi in modo quasi ironico. A Genova

non esiste una boa meteorologica. Allora che cosa aveva fatto questa società? Ha preso i dati di quella di La Spezia e ha preso i dati meteorologici anche delle spiagge della zona ovest, cioè francesi. Poi hanno preso questi dati e hanno redatto questa relazione, che noi abbiamo rigettato e che, infatti, il Piano Regolatore portuale presentato da Galanti non è andato avanti. Anche lì portava un allungamento di 1 chilometro e 200 metri di dighe e dei riempimenti.

Per passare al nuovo Piano, noi vogliamo portare queste situazioni che aveva già detto prima Nacini. Innanzitutto se già nel 2003 era stato visto che c'erano dei grossi problemi di opportunità di allungamento della diga fino ad una certa dimensione, non riusciamo a capire come adesso l'Autorità Portuale ripresenti di nuovo, oltre un allungamento di 850 metri dalla diga, ed un avvicinamento di questa diga di 150 metri verso terra.

Questo nella navigazione che cosa vuol dire? Cambiare le rotte di entrata nel porto delle navi. Cioè un avvicinamento di questo tipo vuol dire che è invece di avere una rotta che adesso parte dall'inizio del porto per l'ingresso, parte come minimo dalla spiaggia davanti al Cerusa per dare la possibilità d'ingresso, tenendo anche conto dei venti di tramontana che ci sono nelle due gole sia del Cerusa e del Leira per poter entrare all'interno del porto.

Un'altra situazione aberrante che porta questo nuovo Piano Regolatore portuale è la situazione degli spazi di movimentazione delle navi all'interno del porto di Pra'. Tenete conto che la banchina del porto e la diga foranea ci sono 585 metri. In 585 metri attualmente girano e ruotano tutte le navi che esistono al mondo. Tenete conto che invece fra la nuova struttura di Bettolo e la diga foranea di Sampierdarena ci sono 200 metri. È mai possibile che vengono ad operare su Pra', che ha 585 metri, e fanno una cosa del genere e vogliono spendere un miliardo e duecento milioni per modificare la diga foranea e siamo ancora al punto che la diga di Sampierdarena, che è a 200 metri, cioè vista e considerata la tragedia del Jolly Nero che è successa, continuiamo a mantenere questo tipo di porto ed il soldi che sono stati spesi per modificare Bettolo e Canepa e andiamo a volere impegnarli su Pra'. Dove non c'è nessun problema? Tenendo conto che addirittura a Pra' c'è una profondità di 15 metri e mezzo in banchina, cioè tutte le navi che esistono possono attraccare e scaricare e che, potete vederlo, le navi che entrano in porto come minimo hanno un paio di metri di galleggiamento fuori stanza, nel senso che nessuno è a pieno carico. Questo lo dimostrano anche gli ultimi giornali, la crisi delle navi. Stanno demolendo le navi, stanno arrivando meno container possibili. Il porto di Pra' ha una capacità di movimentazione di 3.000.000 di container l'anno, le movimentano 1.200.000. Questo non lo diciamo noi, lo ha detto addirittura il vecchio amministratore delegato del VTE. Qui c'è un articolo dove dice che con la nuova situazione, con il sesto modulo e le nuove gru che stanno arrivando, il VTE può movimentare oltre i due milioni di container l'anno. Siamo ad un milione e due. Perché bisogna spendere 1.200.000 per aumentare la capacità del porto? Mi rendo conto che è il milione e due o i tre milioni è il rapporto uno a tre sulla movimentazione dei container. I porti del nord fanno uno a quattro. Tenendo conto di questo, il VTE può movimentare 4.000.000 di container l'anno. Questa è la verità. Quindi bisogna lavorare al porto, non spendere sul porto. Il porto di Pra' è già ha dato per movimentare tutto quello che vogliamo. Non c'è bisogno... Se poi ci mettiamo addirittura quello che è stato fatto a Sampierdarena, arriviamo a 5-6 milioni di container l'anno. In tutta l'Italia sapete quanti milioni di container si movimentano in un anno? 10.000.000. Se mettiamo La Spezia e Savona noi chiudiamo tutti gli altri tredici porti che esistono in Italia, Gioia Tauro, tutti. Vogliamo prendere in giro la gente o vogliamo ragionare con il nostro cervello è dire qual è la verità? Qui vogliono soltanto maneggiare soldi, punto e basta. Io ho finito.

**RUSSO – PRESIDENTE**

È presente anche l'assessore del Municipio VII, Calcagno. Signor Calcagno, se vuole intervenire, non è obbligato ovviamente.

**CALCAGNO CARLO – ASSESSORE MUNICIPIO VII**

Io sono assessore all'Ambiente al Municipio. Volevo sottolineare proprio questo aspetto. Il problema della diga foranea abbiamo visto che già si dà grossi problemi per quanto riguarda l'erosione marina tra Voltri ed Arenzano, perché è un disastro, si stanno formando delle fosse enormi. Non dico tanto della spiaggia di Voltri, perché il Ponente ci porta ancora residui. Lì è una pozza enorme ed avremo dei grossi problemi per il futuro. Allungare ulteriormente la diga, non sappiamo dove andiamo a parare, veramente.

Si era proprio fatto un progetto nel 2006, che il Comune aveva approvato, quello delle Autostrade del Mare, perché si permetteva di non allungare la diga, quindi di avere questa grossa criticità. Non si capisce bene perché l'Autorità Portuale non lo abbia fatto. Io ho lavorato 43 anni nell'ambito portuale. La più bella del mondo. Si esce dall'autostrada e si entra a bordo. Non esiste al mondo una capacità simile. E hanno bocciato questo Piano che poteva essere fatto puntando sui container. Sappiamo benissimo i container come sono. Se apre e vado Ligure, vado a Vado Ligure. Se apre Bettolo, la MSC va a Bettolo. A Voltri sono molto preoccupati, perché non so se riusciranno ad arrivare ad un milione e due. Quindi andiamo ad investire sui container quando invece si può diversificare il prodotto per il porto di Genova? Abbiamo i traghetti, abbiamo questo. Diversifichiamo. Puntiamo sui container, perché fanno questo? Non si capisce bene. Subito l'Autorità Portuale ha detto: "Per i pescaggi, per il cono aereo" e poi è saltato tutto. Adesso abbiamo delle gru che possono scaricare qualsiasi tipo di nave. Ce ne sono quattro ed arriveranno ad otto. Poi il pescato non c'è nessun problema, perché lì la profondità naturale è di 23 metri, quindi basta trainare e riportarlo alla banchina. Si arriva a dei pescaggi enormi. L'inversione delle navi non è un problema. Quinti il porto VTE è perfetto, è indipendente. Diversifichiamo questo fatto. Puntiamo sui container per che cosa? Diciamocelo brevemente, chi ha fatto questo Piano non ha letto la storia, perché c'era nei nove paletti. I nove paletti cosa dicevano? Quando si arriva alla massima capacità del VTE, che allora era VTE, d'accordo con... Vediamo se è il caso di aumentare questa ...(parola non chiara)... se ci saranno dei problemi. I problemi ce li abbiamo con un milione e due. Ci sono già dei problemi, per carità. Il porto deve lavorare il massimo che può lavorare, però già con un milione e due di container siamo nei casini per la rumorosità, per il fumo eccetera. Quindi che cosa vogliamo fare? Perché vogliamo ampliare? Prima fai quello che devi fare e vediamo dove possiamo parare. Non buttiamo via i soldi. Chiuso.

**RUSSO – PRESIDENTE**

Grazie a tutti gli auditi. Diamo inizio allora al dibattito. Consigliere Pastorino.

**PASTORINO – FDS**

Grazie. Io prima di intervenire chiedendo l'attenzione dell'Assessore competente, che è impegnato in conversazione privata.



Quindi prima di intervenire volevo ringraziare il Coordinamento dei Comitati e tutti i cittadini che in questi mesi, da più di un anno, a ponente - e non solo del Ponente – hanno supportato questo percorso di partecipazione e di presa di coscienza da parte del territorio di quello che l’Autorità Portuale ha prodotto quindi portato avanti.

L’Autorità Portuale ha deciso questo progetto, ha votato il Comitato Portuale. Questo progetto è stato presentato alla Valutazione ambientale strategica. Non è una bozza, non sono quattro “paperetti” presentati così per scherzo, ma è tale e quale il processo che è stato fatto dal Comune di Genova e da tutti gli altri comuni e rappresentano il Piano Regolatore cittadino.

In questo momento, come dice l’Assessore, questa bozza non è persa in qualche ufficio regionale. È alla valutazione della Commissione, della VAS, e tutti gli enti e tutti i soggetti interessati potevano presentare delle osservazioni. Quindi la prima domanda è: è vero che questa procedura è la stessa procedura che abbiamo fatto sul Piano Regolatore, dal Comune di Genova? Seconda domanda: se così è, il Comune di Genova su questo Piano Regolatore ha presentato delle osservazioni? Se sì, quali osservazioni? Il Comune di Genova – questa è la terza domanda – ed il Municipio interessato a questo progetto, cioè il VII Ponente, ha fatto un percorso di partecipazione, di condivisione con i cittadini? Ha spiegato loro questo e ha fatto in modo che le criticità, che molto bene i nostri amici del Coordinamento hanno presentato oggi... Lo ha fatto anche il Municipio e lo ha fatto anche il Comune di Genova? Queste sono un po’ le domande iniziali che sarebbero interessanti capire dall’Assessore competente su questa vicenda. Grazie.

### ***RUSSO – PRESIDENTE***

Consigliere De Pietro.

### ***DE PIETRO – M5S***

Grazie, sì. La mia, più che altro, è una richiesta di delucidazione al Vicesindaco. Durante una Commissione in cui era presente il presidente Merlo, era stato indicato come esistente il documento della compatibilità fra le aree trasportate dal petrolchimico, trasportato in porto e, diciamo, appunto la città. Avevamo chiesto questo documento. Ci era stato gentilmente inviato dall’Autorità Portuale, però in realtà - leggendo poi questo documento – ci eravamo accorti che non si trattava in realtà dello studio di compatibilità della Carmagnani spostata in porto, ma si trattava del dimensionamento del massimo deposito, che si può costruire in quella zona del porto perché sia compatibile con la città. Quindi poi manca il trade union fra quello che è il massimo che si può mettere in porto ed è necessità della Carmagnani. Noi non sappiamo se la Carmagnani sarebbe compatibile in porto secondo le proprie necessità.

Quindi invitavo, diciamo così, la Giunta a verificare se durante le fasi successive di studio del Piano Regolatore Portuale lo studio della compatibilità, di quello che serve come petrolchimico a Genova, è compatibile con la presenza della Città. Perché sono due cose diverse studiare la compatibilità di un impianto progettato anche in linea di massima e, invece, definire quelle che sono, diciamo così, le linee guida che dovrebbe avere un impianto e che venisse fatto compatibile con la città.

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Caratozzolo.

### **CARATOZZOLO – PERCORSO COMUNE**

Grazie, Presidente. Ringrazio anche il Consigliere Pastorino, che ha sollecitato la convocazione di questo incontro, perché era da tanto tempo che se ne voleva parlare. Signor Vicesindaco, non è vero che abbiamo sempre parlato di Piano Regolatore Portuale, di Ponente soprattutto. Abbiamo parlato del Ponente, ma del Piano Regolatore è la seconda volta. La precedente quando è venuto il presidente Merlo a presentarcelo qui ufficialmente. Non abbiamo parlato tante volte. Ma lo dico, non è così.

Io ringrazio anche i relatori. Per relatori intendo gli invitati, i quali ci hanno riferito la cronistoria di questo porto, una tristissima cronistoria. Nacini, io ti ringrazio perché mi hai fatto rivivere gran parte della storia del Ponente recente.

In effetti non sempre sono stati episodi costruttivi, anzi, il più delle volte sono stati passaggi tristi, per avere poi una realtà, secondo me – è pesante ciò che dico – ancora più triste. Perché se è vero, com'è vero, che il porto è una realtà che dà lavoro – e ci mancherebbe altro – è altrettanto vera che è una realtà molto impattante, che condiziona la vita di gran parte degli abitanti del Ponente, ma la condiziona concretamente, realmente, dall'alba al tramonto e durante la notte. Perché tutto ciò che era stato detto e ci era stato anche promesso non è stato realizzato. Da quando si parlava qualche decennio fa di occupazione, occupazione che non si è realizzata, così com'era stato detto. Perché sì che ci sono degli occupati, ma non qui. Si parlava di qualche migliaio di occupati. Occupati, si parlava anche all'epoca, preferibilmente del Ponente. Si parlava di indotto, indotto che viene da chissà dove. Sempre lavoro è, ma certamente non coinvolge il Ponente. Si parlava di elettrificazione. Quanti – mi riferisco anche a Bruno – Ordini del Giorno, quante mozioni, quante interrogazioni abbiamo fatto sull'argomento? Siamo sempre stati presi in giro, perché questa è la realtà. Si parla di rumori, ma si parla anche di altro tipo di impatto, perché io questo voglio parlare. Non so neanche che cosa possiamo noi fare per incidere sulla modifica del Piano Regolatore Portuale. Non so che potere possiamo avere noi onestamente, se non quello di piangerci possibilmente addosso e anche sulle spalle di altri. Però, signor Vicesindaco, il Comune, questa Amministrazione, per quel poco di scampolo che rimane di attività, qualcosa deve fare per permettere alla cittadinanza di vivere in modo decoroso e decente. Sono state montate quattro gru, per chi le ha viste, ma di un impatto travolgente, al di là del cono per il porto. Sono una cosa che si vede da tutte le parti della città. Io non so se dal centro c'è la possibilità di visionare. Si vedono queste. E altre quattro devono arrivare a breve, il mese prossimo, fra due mesi. Quando arrivano, arrivano. Quel porto non è un porto dove normalmente c'è un arrivo e partenza di container. Lì c'è un deposito di container. Abbiamo dei container, ma questo lo abbiamo già detto mille altre volte, che sono in faccia alla famosa Villa De Mari, che sono lì e non dovevano esserci. Terzo, quarto piano al massimo e arrivano al sesto o al settimo. Spinelli doveva spostarli, non li ha mai spostati. Perché sono più comodi lì.

Queste sono tutte cose che abbiamo detto mille volte. Le ribadiamo perché può servire soltanto come sfogo liberatorio, ma non risolve il problema. Vicesindaco, lei ha ragione quando dice: “Che cosa possiamo fare noi? È una competenza dell'Autorità Portuale e noi in qualche misura dobbiamo attenerci”. No. Noi in qualche misura dobbiamo ribellarci e fare il possibile per modificarlo e renderlo compatibile con la vivibilità del Ponente. Non voglio ritornare a fare il romantico. Il mare non c'è più, c'è il porto, ci sono stati quei beni amati

POR, quanto meno quelle opere legate ai POR, ma anche quelle opere in qualche misura non riescono a coprire, come dire, le cose a cui abbiamo dovuto rinunciare.

Però, Vicesindaco, io mi soffermerei ad un qualcosa di realizzabile. Il porto isola, il canale che arriva dall'altra parte, con tutto il rispetto, a me sembrano un po' più fantasie che, se si realizzeranno, le vedranno i nostri nipoti o qualcosa anche oltre.

Però se quella è la progettualità affrontiamola anche in questi tempi e termini. Però rendiamo vivibile oggi questa realtà. Insisto quindi ad esempio sull'installazione delle banchine, che siano elettrificate, in modo da permettere alla gente – che sta non solo sulle colline, ma anche a livello del mare - di vivere una vita dignitosa. Poi non so onestamente se riusciamo ancora in questo ciclo, farci sentire con l'Autorità Portuale. Il Sindaco fa parte del Comitato portuale, per cui ha la possibilità di portare la nostra voce. E che lo faccia! Ma che lo faccia anche, se è possibile, picchiando sul tavolo. Non so se il nostro Sindaco ha la possibilità di fare ciò o abbia anche la forza di fare ciò. Però io penso che ormai - questo lo dico con una certa, non dico arrendevolezza, ma una certa tristezza - dobbiamo, e lo dico anche ai comitati, prendere atto che ormai la situazione è questa e se non ci si rimuove come ci si è mossi qualche tempo fa, qualche anno fa, le cose andranno in quella direzione. Perché se aspettiamo che venga dall'alto un intervento, sarà cosa ben difficile per tutti quanti.

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

Consigliere Grillo.

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

Ma il Comitato e Mongiardini, in qualità di rappresentante del Municipio, avevano- io questo l'ho appreso oggi - in data 11 febbraio di quest'anno, al Presidente del Consiglio Comunale ai signori capigruppo, una formale richiesta di incontro per affrontare i problemi che soltanto oggi ci viene ovviamente offerta l'opportunità di ascoltare.

Io desidero ringraziare in modo particolare Nacini, in quanto io sono una memoria storica in questo Consiglio da 15 anni a questa parte e so con quale e notevole impegno abbiamo affrontato le problematiche del Ponente della nostra città e di essere sempre stato parte attiva e di vicinanza ai cittadini sui problemi del Ponente della città, che ha sofferto e pagato un duro prezzo rispetto agli interventi di sviluppo che sono avvenuti nell'area portuale. Così come desidero ringraziare in questo ciclo amministrativo il collega Caratozzolo, che non perde occasioni sulle questioni che attengono il Ponente della città, in modo particolare Pra' e Voltri e anche le problematiche.

Che dire, io condivido le proposte del Comitato. Condivido anche gli interventi di Passerino e dei colleghi che mi hanno preceduto. Sono dell'opinione che ovviamente già oggi occorre un formale pronunciamento dell'Assessore all'Urbanistica degli impegni che si assume a partire da oggi rispetto alle questioni poste, così come sarei dell'opinione che è opportuno che anche gruppi consiliari oggi si pronuncino rispetto alle questioni poste. Perché, vedete, spesso e sovente, quando vengono rappresentati in Consiglio Comunale problemi che attengono alla vita, alle problematiche dei cittadini, si pensa sovente al Consiglio Comunale e tutto quanto viene coinvolto. Quindi è opportuno fare chiarezza che ogni forza politica si pronunci espressamente, eventualmente su quale mandato, impegno ovviamente affidare al Sindaco, ma in questo caso anche all'Assessore dell'urbanistica, ovviamente per raccogliere i suggerimenti delle proposte che oggi ci sono state formulate.

Io credo che il Consiglio Regionale si sia già pronunciato con un ordine del giorno, di cui peraltro non conosco il testo. Quindi il Consiglio Regionale ha già approvato un documento. Gradirei, se qualcuno non è in possesso, ovviamente sarebbe opportuno che fosse distribuito. Quindi pronunciamento, Vicesindaco, se possibile oggi, rispetto alle questioni poste. Pronunciamento dei gruppi consiliari e auspicabilmente operiamo in funzione di un Ordine del Giorno da portare all'esame del Consiglio Comunale nella seduta di martedì.

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Padovani, se per lei va bene, è arrivato il Presidente del Municipio VII, che voleva dire due cose di integrazione. Presidente.

#### **AVVENENTE – PRESIDENTE MUNICIPIO VII PONENTE**

Grazie, Presidente, grazie Consiglieri. Mi scuso con tutti voi del ritardo con il quale sono arrivato in questa interessantissima riunione di Commissione, ma eravamo impegnati con il Municipio su un altro problema di un rivo, dove ci sono alcuni problemi di carattere idraulico.

La posizione del Municipio Ponente, del territorio del Ponente rispetto alle note vicende che asseriscono l'ipotesi del nuovo Piano Regolatore portuale credo che siano ben note a tutti. Abbiamo fatto pervenire nel giugno scorso un documento congiunto firmato dalla stragrande maggioranza dei gruppi, dei capigruppo dei partiti che compongono il Municipio e che in qualche modo ribadisce qual è la nostra posizione. Non sto qua ad elencarvi, perché conoscete benissimo quali sono gli elementi che hanno caratterizzato questo rapporto particolare tra quel pezzo di territorio, il ponentino e il porto, perché insomma credo che la più grande trasformazione di carattere urbanistico degli ultimi cent'anni di questa città è stata rappresentata indubbiamente dal trasferimento del porto commerciale dal centro della città verso Ponente, con tutto ciò che ha comportato questo tipo di scelta.

In paesi più evoluti dell'Europa, dove ci sono porti anche più sviluppati di quelli di Genova si compiono prima le opere di riqualificazione territoriale e poi si realizzano le piattaforme portuali, qui da noi solo oggi, con un po' di ritardo - però bisogna riconoscerlo - si stanno realizzando nel territorio praese opere di riqualificazione molto consistenti per un valore complessivo di circa 20.000.000 di euro. Devo dire che l'Amministrazione comunale, insieme al Municipio, approfittando della disponibilità dei fondi europei, sta portando a compimento queste opere di riqualificazione che, direi, sono gradite alla popolazione locale, proprio perché in qualche modo restituiscono elementi di vivibilità che erano stati sottratti dalla realizzazione della piattaforma portuale. A Pra' c'era una spiaggia, c'erano gli stabilimenti balneari. Non sto a farvi la storia, la conoscete molto bene.

Per fare sintesi, questo documento che è stato votato nel giugno scorso, ed è stato mandato a tutti i capigruppo del Consiglio Comunale - se volete rinfrescarvi la memoria ve lo rimandiamo di nuovo, non ci sono problemi .

Sostanzialmente ribadisce alcune perplessità proprio legate ad alcuni obiettivi che come Municipio ci siamo posti ed abbiamo anche raggiunto. In particolare noi non siamo contro lo sviluppo del porto, anzi vogliamo sottolinearlo, il porto di Genova deve essere considerato un'opportunità per la città e non solo una criticità, a patto che lo sviluppo avvenga in maniera ragionevole, equilibrata, rispettosa del territorio. Questo deve avvenire, come dire, attraverso alcuni paletti che già in allora, alcuni anni fa erano stati stabiliti che riguardavano l'impossibilità di sviluppo della piattaforma portuale, delle dighe, annessi e connessi a Ponente e a Levante dell'attuale configurazione, semmai si era ipotizzato in allora

un ampliamento verso mare, cosa che si sta sviluppando anche in altre realtà portuali molto importanti.

In particolare l'ipotesi del Piano Regolatore portuale, che ci è stata illustrata ed è stata illustrata alle autorità portuali qualche mese fa, aveva suscitato delle preoccupazioni in relazione alla configurazione della nuova configurazione della diga foranea, nel tratto di Ponente, perché la preoccupazione afferivano ad eventuali documenti che potrebbero portare a questo tipo di configurazione, modificando le correnti marine, e potrebbero innescare un'erosione del litorale voltrese e con tutti gli annessi e connessi che ciò comporta.

Noi dopo 50 anni di oblio siamo riusciti proprio tre anni fa a recuperare formalmente la balneazione nello specchio acqueo davanti a Voltri, ne siamo contenti ed orgogliosi. Volevo poter continuare a fare in modo che gli abitanti, non solo di Voltri, ma di tutto il Ponente, anche del Basso Piemonte che vengono nelle nostre spiagge possono farlo serenamente anche negli anni a venire e lasciare in eredità alle future generazioni una risorsa come quella rappresentata dall'affaccio al mare.

Stiamo lavorando anche con ALP per cercare di recuperare la stessa balneabilità negli specchi acqueei davanti al litorale pegliese. Ci stiamo riuscendo perché le rilevazioni danno risultati molto incoraggianti e questo grazie anche al grande lavoro che è stato svolto in questi anni dal Comune mediterraneo delle acque per il revamping e la riqualificazione di tutta una serie di depuratori costieri. Quindi noi siamo molto gelosi e molto attaccati a queste eccellenze che rappresentano il nostro territorio, che sono il litorale, il mare, il rapporto con esso che si tramanda da generazione in generazione e vorremmo che questo potesse ancora continuare. Quindi abbiamo chiesto espressamente che qualsiasi ipotesi di valutazione e di modifica dell'attuale configurazione della diga, debba essere non solo sottoposta a delle analisi ma a delle verifiche incrociate che possano anche consentire la disponibilità di periti di parte, nominati anche da soggetti presenti sul territorio per avere un contraddittorio ed evitare di sfuggire dall'ipotesi che è paventata da diversi cittadini, ma anche dalle istituzioni locali, che è quella di una erosione del litorale. Potrebbe essere ulteriormente acuita anche dalle modifiche delle rotte di avvicinamento e d'ingresso alle banchine portuali dovute necessariamente all'ipotesi di una nuova configurazione.

Sostanzialmente queste sono le cose che sono contenute in quel documento, quindi per questa ragione noi abbiamo espresso le nostre preoccupazioni e le nostre perplessità. Quindi vi è la necessità di tutta una serie di elementi di chiarezza che siano incontrovertibili e che garantiscano in maniera più assoluta che nessun danno possa essere creato a quel tratto di litorale, che appartiene profondamente, vorrei dire quasi geneticamente, alla gente ponentina, ma non solo alla gente ponentina, che ovviamente difenderà con le unghie e con i denti.

Questo sostanzialmente un po' la sintesi delle cose che abbiamo detto. Ribadisco al Presidente, colgo l'occasione - anzi sono certo che il vicesindaco Bernini abbia ricevuto questo documento, lo avevo mandato - se vi è la necessità di rinviarlo lo rinviemo volentieri. Grazie a tutti. Buon pomeriggio, buon lavoro.

**RUSSO – PRESIDENTE**

Grazie, Presidente. Consigliere Padovani.

**PADOVANI – LISTA DORIA**

Grazie, Presidente.



Dunque, in realtà il racconto che ha fatto l'Assessore della visita alla Commissione tenuta qui dal Presidente dell'Autorità Portuale corrisponde alla mia memoria. Ci ha presentato un Piano Regolatore molto generale e il suo punto di vista era quello che era in premessa del discorso, di mantenere alta la capacità di competizione del porto sullo scenario internazionale, quindi parlava di gigantismo navale, della necessità di adeguarsi. In quella sede, come correttamente riportato dall'Assessore, sia i commissari, ma anche la Giunta, hanno espresso una serie di criticità sul piano che ci è stato presentato. L'elenco è stato fatto, nel senso che abbiamo problemi sulle riparazioni navali, abbiamo problemi a Sampierdarena, abbiamo problemi a Multedo ed abbiamo il problema dello sviluppo a Pra'. Allora se ne parlava in termini abbastanza generici, perché è stato presentato un Piano generale e comunque già lì abbiamo anticipato alcune delle critiche che oggi voi riportate, ma era evidente che ci sarebbe stato bisogno di dettaglio e di maggiore approfondimento.

Un'annotazione al margine di quel discorso lì è che - poi non so perché la politica a volte faccio fatica a capirla - in quel momento, forse perché era fine mandato, diciamo Merlo si presentava come manager vincente - era un po' trionfo, la visione, la strategia- e poi scopriamo che in realtà gli investimenti non si fanno proprio nella direzione degli investimenti sulla compatibilità ambientale, che era una delle preoccupazioni espresse dai commissari. Noi abbiamo detto: "Bene, lo sviluppo del porto". Genova è una città portuale, non può fare a meno del supporto, perché il porto porta lavoro. Senza il porto suoniamo il mandolino e facciamo le pizze. Il porto va difeso, va difeso lo sviluppo.

È giusto ragionare in termini di competizione internazionale, basta che si è salvaguardata la compatibilità delle attività con il territorio. Questa qui era una preoccupazione espressa con forza da più di noi. Poi ognuno ha da difendere il suo territorio. Io abito a Multedo. Ma il problema è generale, c'è un problema di compatibilità delle attività. Successivamente c'è stato il problema con il blueprint, delle riparazioni navali. Il problema fondamentale è che un must da difendere con i denti è la compatibilità delle attività con il territorio e con l'ambiente. Più vicine sono le case e più è un problema. Poi l'inquinamento acustico ambientale dell'aria eccetera eccetera, ma questa era una cosa che avevamo espresso allora. Quindi io la domanda che faccio adesso è la seguente, perché giustamente il Comitato porta una serie di obiezioni di merito e di metodo abbastanza fondate, che però si sintetizzano nella domanda: "perché?". Perché la domanda fondamentale è: perché questa roba qua? Diciamo sul piano dell'impatto ci sono una serie di dubbi che devono essere sciolti, ma anche sul piano delle opportunità ci sono una serie di dubbi che devono essere sciolti. Se lo sviluppo del mercato non giustifica lo sviluppo - l'aumento del numero di - ma di che cosa stiamo parlando? Investiamo dov'è il caso di investire. La vera domanda è: l'interlocutore a cui porre la questione del perché dov'è? Bisogna fare in modo che ci sia, perché in questo momento noi ce la stiamo suonando e cantando, ma ci manca l'interlocutore reale, che è l'Autorità Portuale o chi per essa che ci spiega perché e per come ha fatto queste scelte e perché non ha fatto gli investimenti necessari per tutelare quella compatibilità cui a gran voce tutti abbiamo con forza richiesto fosse garantita.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Bruno.

## **BRUNO – FDS**

Sì, grazie. Una domanda, una raccolta di suggerimento ed una considerazione però più generale. La domanda in questo turbillon che riguarda i Comitati portuali, le leggi portuali

eccetera, voglio chiedere: con la nuova legge portuale il Consiglio Comunale che tipo di parola può dire? Forse è l'Assessore che può rispondere. Che tipo di parola può dire con la nuova legge di riforma dei porti il Consiglio Comunale? Non la Giunta. Che tipo di parola può dire rispetto al Piano Regolatore portuale. Approva? C'è un passaggio come 15 anni fa, 10,15 anni fa oppure no? Questa è una domanda.

Diciamo accogliere un suggerimento. Il collega Grillo ha chiesto l'opportunità e ha sollecitato l'opportunità di produrre un documento. Per quanto ci riguarda noi potremmo provare a buttar giù una bozza da mandare al Presidente della Commissione, ai presidenti delle Commissioni e a tutti i gruppi ovviamente e potremmo ragionarci insieme. Anche perché sia la Regione che il Municipio si sono espressi in qualche modo, chiedendo se siamo d'accordo con quello su cui si sono espressi in Municipio e alla Regione oppure non siamo d'accordo, dove non siamo d'accordo. Quindi un nostro parere come Consiglio Comunale.

Un'ultima considerazione di carattere più generale è legata alla filosofia, però questa diciamo non ce la voglio fare entrare. Non mi sembra che i tempi siano maturi per fare entrare un documento collettivo sulla filosofia che, come dire, sta dietro il Piano Regolatore portuale. Vedete, noi spesso in questo Consiglio, il Sindaco - il Presidente della Regione devo dire è meno ipocrita - ogni volta si parla COP21, i gas serra, un nuovo sviluppo, tutte queste cose qua, cose importantissime.

Cina e Stati Uniti hanno firmato la ratifica del documento COP21. Non basta ancora perché noi Europa dobbiamo arrivare o non arrivare. A me pare che il mantra dietro il piano di sviluppo non solo del porto, ma di tutto il piano economico, sia ancora legata al paradigma sviluppatista dell'800. Voglio dire, non c'è nulla di male, però alcune considerazioni andrebbero fatte alla luce proprio di una crisi occupazionale che si ha nella nostra città, ma che non si parla perché giustamente parliamo di Ericson e quant'altro. Adesso non so come si dica, ma insomma ci sono, mi sembra, un centinaio di posti di lavoro per quanto riguarda una ditta coreana, una multinazionale coreana, Angin .. o non so bene come si dica.

Voglio dire, c'è una grossa crisi. Leggiamo sui giornali - Il Secolo, L'Avvisatore marittimo, Il Sole 24 ore - una grande crisi di produzione di navi container. C'è un aumento esponenziale di demolizione di navi. C'è tutto un mercato che si sta evolvendo alla luce anche della diminuzione del prezzo del petrolio, della riduzione di produzione all'interno della Cina, sicuramente dell'instabilità che è stata prodotta nel mondo arabo e nel Nordafrica, il quale Nordafrica potrebbe in alcuni articoli essere il mercato su cui, invece, i coreani potrebbero puntare per uscire dalla crisi, ma non possono farlo perché stiamo facendo la terza guerra mondiale.

Detto questo, a me pare che qualche cautela nel dover ipotizzare... A livello di sogni va tutto bene, ma nel dovere in qualche modo progettare uno sviluppo di Genova solo appiattito sull'arrivo di enormi navi porta container a me sembra che qualche cautela ci debba essere. Io dico: riflettiamoci, perché anche io non ho idea esattamente di che cosa contrapporre a questa idea di preciso. Riflettiamoci come forza politica.

Tornando invece all'oggetto della discussione, io penso che comunque un documento che si esprima, io penso, in maniera abbastanza simile alla Regione e al Municipio, potremmo in qualche modo produrlo senza dover inventare nient'altro. Noi magari ci impegniamo a produrre, magari anche altri lo possono fare, una proposta e i vari gruppi decideranno. Ovviamente poi diciamocelo in faccia e se non siamo d'accordo non si va avanti. Questo quanto volevo dire.

### **RUSSO – PRESIDENTE**

Darei la parola al Vicesindaco, che ha avuto un po' di domande e poi mi ha chiesto la parola il signor Nacini.

### **BERNINI – VICESINDACO**

Io provo a rispondere ad alcune delle questioni, cioè a riproporre alcuni argomenti, perché pensavo di averli già evidenziati nella mia relazione introduttiva.

Per essere chiari, non è facile fare un parallelo tra Piano urbanistico di una città e Piano di Sviluppo Portuale, anche perché sono due strumenti completamente diversi e seguono leggi che le hanno istituite completamente diverse. Noi abbiamo per la pianificazione urbanistica percorsi che hanno richiesto lungo tempo. Si è passati da una bozza iniziale discussa con i municipi a un piano che è stato in via provvisoria acquisito da parte del Comune. Quando il Piano è stato approvato in via provvisoria da parte del Comune, dal Consiglio Comunale - non questo, ma quello ancora precedente - si è attivato il percorso di valutazione ambientale strategico e noi con questo ciclo amministrativo ci siamo ritrovati ad analizzare la valutazione ambientale strategica che è stata nel frattempo fatta, però su un piano definitivo approvato dal ciclo amministrativo precedente. Il Piano di Sviluppo Portuale ha finalità diverse; è molto legato all'azione che fa l'Autorità Portuale di investimento diretto sul territorio e quindi regola il proprio agire e non soltanto l'agire di tutti i soggetti, come invece è la norma dal punto di vista urbanistico comunale, che fissa le regole per tutti, anche per il Comune, ma è generale rispetto a chiunque voglia intervenire sul territorio. Quindi sono due strumenti completamente diversi. Però, ecco, vorrei che fosse chiaro, non c'è nessuna possibilità di similitudine - come qualche Consigliere ha cercato di dichiarare - tra quello che era uscito dal Consiglio Comunale con un voto del Consiglio su un testo preliminare, quindi comunque un testo ufficiale, e una bozza di testo che ha la sola finalità di farla leggere ad un ufficio della Regione, che peraltro ci ha messo un anno, forse più di un anno, e non lo ha ancora digerito e in qualche modo riproposto a noi. Quando ciò avverrà in primis l'Autorità Portuale, anzi il nuovo ente che nasce, dovrà proporre comunque in sede equivalente al Comitato portuale, alla nuova Commissione che governerà i due porti, i suoi progetti di sviluppo e quindi, come dire, le linee. Interviene il Consiglio Comunale? Ma certo, ci interviene nuovamente. Questa volta non sulla bozza di un Piano con diverse ipotesi di lettura, ma su qualche cosa dove noi diremo: "Sì, no". Alcune parti del porto di Genova sono regolate addirittura da un accordo di programma tra Comune, Regione, Autorità Portuale e sono quelle parti laddove la programmazione urbana ha più peso. Pensiamo a Voltri, alla fascia che c'è dove verrà realizzata la nuova stazione ferroviaria, quindi fino al depuratore di Voltri; a Pra' tutta la parte di cui adesso addirittura noi chiediamo l'acquisizione in proprietà, quindi il fatto che non sia neanche più di proprietà del demanio marittimo; o la parte del centro storico, come la darsena, che è di nostra proprietà il Porto antico su cui abbiamo da valutare o il blueprint e così via.

Caratozzolo, quattro volte ne abbiamo parlato, perché ne abbiamo parlato prima quando abbiamo discusso della nostra revisione del Piano urbanistico, perché è uno dei temi della Commissione, due commissioni abbiamo fatto, sul Porto.

Io dico una, ma sono state due commissioni sul porto. Poi lo abbiamo fatto quando Merlo è uscito con la sua bozza e lo abbiamo fatto facendo qua un confronto con la presenza di Merlo, che ci ha illustrato la cosa.

Poi quando noi abbiamo, come Amministrazione comunale, emesso attraverso gli uffici quella valutazione critica su questa bozza, che gli uffici hanno espresso e che comunque abbiamo chiesto che il Consiglio sentisse, la Commissione sentisse, perché era giusto che ci fosse una condivisione di queste criticità, che poi sono quelle che sono emerse qua, che noi abbiamo emesso in quanto Giunta con i limiti che dobbiamo porci, cioè quelli di dire: “Guardate, è una bozza. Se è così in futuro, non ci va bene, rivediamola perché ci sembra che ci siano delle criticità”. La parte politica può arrivare in via preliminare. Il Consiglio Comunale, come propone il consigliere Bruno, può anche prendere una sua posizione preventiva che indica: “Guardate che per noi in futuro...”, però è una posizione politica non quella che la Giunta deve assumere in questo caso obbligatoriamente di valutazione di una bozza che deve prendere per tale e che di conseguenza deve attaccare nei punti deboli, ma sapendo che si tratta di una bozza su cui esprimere questa roba.

La quarta volta, quando abbiamo parlato di Carmagnani. Su alcune cose, come Carmagnani, sono state elemento di forte discussione e di conflitto con Autorità Portuale. Per essere chiari, attività portuale scrive nel suo Piano di Sviluppo Portuale che i siti possibili sono quattro. La cosa che noi abbiamo sottolineato è: “Autorità Portuale, noi vorremmo che ci fosse per questa tipologia un’analisi intanto di quali sono le pericolosità e in funzione di questo individuare: il sito più lontano dalle case, dove è possibile fare questa installazione; i sistemi di sicurezza che si possono attuare; la presenza di una ferrovia, perché se me la metti dove non c’è ferrovia avrai soltanto il trasporto su gomma, che è più dannoso e tra l’altro sono gli stessi operatori che ti chiedono di fare altrimenti; e magari valutare anche a livello zero se il sistema paese ha bisogno che da Genova ci sia questa cosa oppure no. Perché il problema reale è che a Genova ci sono questi depositi costieri chimici perché ci sono le industrie chimiche nel nordovest, quindi nella provincia di Alessandria, nella provincia di Cuneo, nella provincia di Pavia, nella provincia di Milano che vengono riforniti e che sarebbe più difficile e costoso soprattutto rifornire da parte dell’altro deposito chimico che è a Ravenna. Questi elementi erano quelli che andavano valutati.

Ora di tutto io posso essere accusato, non certo di essere stato tenero con l’Autorità Portuale e con il suo Presidente. L’aver dichiarato anche in televisione, di fronte a lui, che è stato peggio che rompere un vetro - perché con un vetro gli anni di guai sono sette, nel suo caso sono stati otto - già in qualche modo dai segni della valutazione che ho dato di questo periodo di gestione del porto di Genova, ma proprio nel merito delle cose che sono state dette. Se io ho 300.000.000 da investire, dovrei fare attraverso il cofinanziamento, che ricordava Nacini, l’elettrificazione a partire dal porto di Pra’, che è quello in qualche modo più problematico, secondo me è ugualmente problematico e traghetti, che sono i due punti in cui c’è maggiore inquinamento per la tipologia di navi che attraccano, perché ci sono i traghetti tunisini... Come diciamo, dove ci sono le problematiche maggiori per la tipologia di navi, per il modo in cui sono mantenute queste navi in Pra’ e in area traghetti bisognava fare immediatamente l’intervento. Voi forse non ricordate, ma ne discutemmo anche in commissione sull’operazione legata all’area dell’Ilva, alla possibilità di produrre in quell’area anche attraverso il sistema del depuratore, del biogas, le risorse per arrivare con energie prodotte anche in modo alternativo ad alimentare la portualità genovese, con l’analisi di quanti erano i megawatt necessari per creare un sistema che desse potenza elettrica a tutte le realtà portuali. Facemmo anche un intenso con alcuni operatori portuali, cioè con i terminalisti per avere il dettaglio di quali erano i consumi di cui avevano bisogno e con Ansaldo per capire se le sue turbine avevano un dimensionamento...

Il tutto si è arenato perché l’Autorità Portuale, pur avendo le risorse a disposizione, ha pensato forse che non era il caso di spenderla per fare queste attività di carattere ambientale.

Però noi queste cose le abbiamo urlate ma - Caratozzolo, risponda lei - noi come unica possibilità abbiamo proprio quella di urlarle queste cose e di dare, nel momento in cui ci viene richiesto il parere, degli elementi di criticità se è nella fase della bozza. Poi quando ci sarà, invece, il parere su un progetto preliminare o definitivo un “no” secco che a questo punto avrà il peso che potrà avere. Quando sarà questo? Io mi auguro che sia veloce la nomina di un nuovo Presidente dell’Autorità Portuale, perché Genova comunque una delle sue gambe economiche ce l’ha nel porto e non si può pensare che viva solo perché si trova al centro del Mediterraneo, perché le navi sono come gli asini, abituati a fare uno stesso percorso ed arrivano qua a Genova e così via. Non è così. Potrebbero andare da un’altra parte, potrebbero seguire altri percorsi. Di conseguenza dobbiamo fare un’infrastrutturazione che renda più veloce il transito delle merci e dobbiamo soprattutto fare in modo che questo avvenga senza che ci sia un impatto sulla città dal punto di vista ambientale, perché guarda caso un altro degli elementi economici di questa città sta diventando, lo abbiamo discusso l’altro giorno, sempre di più il turismo. È evidente che il turismo cresce, diventa più forte anche se c’è una qualità ambientale nel territorio che viene garantita.

Quindi l’Amministrazione comunale, a partire da me, ma anche da parte del Sindaco, è pronta a ritornare ad urlare nel caso in cui ci fossero nuovi presidenti di Autorità Portuale che si comportano allo stesso modo rispetto a quello che abbiamo avuto fino all’anno scorso. E soprattutto tutti noi, anche i Consiglieri comunali, avranno la possibilità, quando da bozza ci verrà presentata un elemento certo, di arrivare a dare delle indicazioni. Ciò non significa che nel frattempo non si possa anche compiere qualche atto, come dire, di testimonianza, facendo documenti, assumendo posizioni. Lo ha fatto giustamente il Municipio, che devo ricordare però che lo ha fatto anche durante l’ascolto del Piano Regolatore, perché ricordo benissimo gli interventi del presidente Avvenente in sede di Sant’Agostino sulle questioni legate alla prima fase di progettazione della bozza di Piano di Sviluppo Portuale; lo ha fatto con assemblee con incontri dentro il Municipio. Certo, siamo di fronte ad un’anomalia rispetto all’Europa, che è il fatto che in Italia i porti sono completamente distaccati dalle città. Se noi andiamo ad Anversa, se andiamo ad Amburgo, se andiamo a Marsiglia non esiste un ente autonomo dell’Autorità Portuale che gestisce, senza relazionarsi con il mondo intorno, risorse ingenti. Abbiamo gestioni unitarie e questo consente di fare poi delle azioni di intervento sul porto che siano non solo coordinate condivise, ma che siano tali da dare poi a tutta la città una ricchezza, mentre invece in questo caso noi abbiamo gestioni che possono anche diventare qualche cosa che danno un danno economico da una parte ed utili, magari poi male investiti, dall’altra.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Grazie. Vi do la parola. Prego, Presidente. Poi il signor Nacini. Prego.

## **AVVENENTE – PRESIDENTE MUNICIPIO VII PONENTE**

Sì, scusate, ho chiesto la parola solo per una valutazione di carattere tecnico. Come avevo anticipato, ho sentito la Segreteria del Municipio e ho chiesto di rinviare la mozione approvata dal Municipio a giugno a tutti i capigruppo, al Vicesindaco e alla Presidente coordinatrice della Commissione urbanistica.



## **RUSSO – PRESIDENTE**

Poi provvediamo come ufficio commissione a mandarle ai commissari. Signor Nacini, per una replica breve.

## **NACINI ARCADIO – COORDINAMENTO COMITATI DEL PONENTE**

Molto semplice. Io credo che sia giusto che il Consiglio Comunale, ma anche la Giunta, prendano posizione rispetto a quello del 2001 che il Comune, gli enti e tutte le istituzioni hanno votato, compreso i nove paletti. Se si modificano quelle cose siamo disponibili ad un'assemblea.

Queste cose non sono state modificate. Alla domanda precisa del Presidente dell'Autorità Portuale: "Sopra quel riempimento cosa ci fa?" Non ha risposto. ....cosa che va. Qualcheduno lo ha detto. Contenitori vuoti che rendono palanche. Questa è la cosa chiara, chi mi conosce sa. Volevo anche assicurare Caratozzolo ed anche il Presidente del Municipio. Noi facciamo tutti i giri, infatti sono più di sei mesi che abbiamo chiesto questo, come l'abbiamo chiesta in Regione, come l'abbiamo chiesto nel Municipio ed abbiamo anche fatto iniziative, non sono al mare - e c'erano migliaia di cittadini l'anno scorso - anche nell'assemblea al Municipio. La gente era sulle scale. Non vi preoccupate. Se non si blocca, se non si rispettano i patti, a Genova succede il casino. Lo dico, tanto quanto la libertà di tutti, perché nel 2001 - ed il Presidente c'era - avevano votato a favore di Galati non sono autorità portuali, il Comune di Genova e la Regione. Quei paletti per noi vivono ancora oggi. Vorrei che siano chiare queste cose. Non sono minacce, sono cose che noi vi invidiamo la spiaggia di Utri, che è l'ultima che c'è rimasta a Ponente, insieme a Vesima, abbiamo detto basta. Lo diciamo a tutti, non solo qua. Lo abbiamo detto al Municipio e lo abbiamo detto in Regione. In Regione hanno votato un Ordine del Giorno. Questo sia chiaro. Poi ognuno è libero. Ognuno, ogni istituzione, è libero di decidere. Ma deve decidere. Questa è la cosa. E ricordando gli impegni, che non sono stati rispettati. Lo dicevo prima. Era esattamente ottobre 2008 quando c'erano i 7.000.000 arrivati direttamente per l'elettrificazione. Noi lo abbiamo salutato bevendo e mangiando, tanto ...(parole inintelligibili)... E poi? C'erano. Sono soldi liquidi che c'erano, che ci sono ancora oggi spero, se non li hanno spesi per altre cose.

Detto questo, 2006, nel progetto che noi, vi dicevo prima, abbiamo votato con sacrificio, c'erano riempimenti di 63.000 metri quadrati. Poi è stato modificato ed io ero in Consiglio Comunale, come qualcheduno si ricorderà, con la Sindaco Vincenzi perché - quella volta era il via, non era il vas - aveva insieme ai rimorchiatori portato una modifica che era più specchio acqueo per la darsena dei traghetti e levare, smantellare anche il cosiddetto ...(parole dialettali)... gradino, che era in pratica 300 metri dalla diga.

Queste cose sono cose che sono state votate qui dai cittadini, oltre che dalle istituzioni. Se ci dicono che il PSA, il porto di Pra'-Voltri è saturo, noi siamo disponibili ad un'assemblea pubblica con i cittadini e prendere in mano quello che si è votato nel 2001 da tutti, all'unanimità. Voglio dire, all'unanimità. Il Consiglio Comunale ha votato all'unanimità questo, così anche in Regione e così anche in Municipio.

Noi vi chiediamo, per questo abbiamo voluto l'incontro, autonomamente che il Consiglio Comunale prenda una posizione, noi diciamo di rispetto a questo, poi uno è libero di votare come crede, sapendo benissimo che noi la spiaggia di Voltri la difenderemo fino all'ultimo. Grazie a tutti.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Grazie dell'intervento. Consigliere Farello, solo un'annotazione sull'Ordine dei lavori. Il Vicesindaco mi dice che alle 16:30 deve poi lasciare la Commissione. Così ci sappiamo regolare sui lavori.

## **FARELLO – PD**

Inizio dicendo la cosa forse più importante per quella che è la struttura di questa Commissione, dicendo anche ai colleghi che c'è piena disponibilità da parte del nostro gruppo da prendere una posizione in Consiglio Comunale per quanto ci riguarda, quindi anticipo una posizione di merito. Non credo che ci sia bisogno di discostarsi di molto, per non dire zero, dalla posizione che il Municipio Ponente ha già assunto con la mozione, ricordava il Presidente. Questa è la nostra impostazione. Lo dico anche ai Consiglieri che lodevolmente si sono proposti per, eventualmente, redigere un documento per il Consiglio Comunale. Così almeno evitiamo equivoci di ogni organo e grado.

Anche perché Nacini - da cui mi dividono e continueranno a dividermi alcune cose, non tante, ma alcune - dice una cosa giusta nella forma, e credo anche giusta nel merito, cioè io la condivido. I nove punti che furono frutto di un dibattito, di una dialettica significativa all'interno della città, all'interno delle forze politiche che c'erano allora, all'interno del dibattito sul territorio, non sono mai stati smentiti dal punto di vista dell'indirizzo. Quindi per me, nella forma e nella sostanza rimangono quelli gli elementi da cui ripartire. Se devono essere modificati quei nove punti, in toto o in parte, ci deve essere una motivazione illustrata, spiegata ed eventualmente condivisa.

Detto questo, il Vicesindaco diceva delle cose a mio avviso corrette dal punto di vista dei limiti che abbiamo, però penso che sia anche giusto in una sede pubblica ribadire che alcuni di questi limiti potevano essere evitati. In questo caso devo dire che, indipendentemente dalle appartenenze politiche, credo che il Comune abbia fatto tutto il possibile - in questi anni, in questo ciclo amministrativo e in quello precedente - per tentare di allineare la propria pianificazione urbanistica a quella del porto, perché il percorso di scrittura contemporanea del Piano Regolatore portuale e del piano urbanistico comunale della città inizia nel ciclo amministrativo precedente, si è tentato faticosamente di continuarlo in questo ciclo amministrativo e quando i tempi si separano in genere non è una scelta neutra del soggetto che decide di separarli. Credo che non ci sia stata neutralità in questo tipo di impostazione. Peccato che questa neutralità abbia portato e comporti una serie di problematiche, perché secondo me bisogna che fissiamo ulteriormente la situazione in cui siamo e la situazione in cui presto ci troveremo ad operare per effetto della riforma.

La situazione in cui siamo è una situazione paradossalmente con alcuni elementi positivi, ovvero che, a differenza del passato, il Piano Regolatore portuale entra in Consiglio Comunale per le procedure a cui faceva prima riferimento il Vicesindaco, dopo aver passato la valutazione ambientale strategica, che prima non esisteva. Perché nei piani regolatori portuali precedenti questo passaggio non esisteva, come non esisteva per i piani urbanistici comunali e noi in questo ciclo amministrativo abbiamo dovuto adeguare il piano urbanistico del ciclo amministrativo precedente alla valutazione ambientale strategica che era stata espressa dalla Regione nel corso di questo ciclo amministrativo.

Quindi a noi arriva un prodotto, scusatemi il termine orribile, un documento che ha già passato un vaglio tecnico molto accurato, spero, penso che sarà così - esattamente come è stato per il nostro PUC, almeno mi aspetto lo stesso grado di attenzione - che penso possa

avere già, tra virgolette, ripulito corretto alcuni elementi di criticità che possono esserci dal punto di vista della compatibilizzazione ambientale con il territorio. Poi c'è la riforma.

La riforma ha portato, a mio avviso, per le cose che noi diciamo, tre conseguenze. Una la viviamo totalmente in questo momento. Noi oggi non abbiamo interlocutori istituzionali, perché un porto commissariato non è un interlocutore istituzionale. È un interlocutore rispetto, diciamo, all'ordinaria amministrazione - che poi l'ordinaria amministrazione può essere anche molto significativa, vedi il prolungamento delle concessioni che è stato approvato l'altro ieri - che però non ha lo stesso livello di confronto con le altre istituzioni che aveva il livello precedente. Devo dire che questo comincia ad essere un problema per il primo porto commerciale industriale di questo paese. Lo stato di commissariamento... Questo non è un giudizio sul commissario, è un giudizio sullo stato di commissariamento. Lo stato di commissariamento ha dei limiti oggettivi indipendentemente dalla qualità e dalla bravura del commissario. Secondo punto, sempre legato alla riforma. Che porto dovremmo pianificare? Nella riforma c'è scritto che pianifichiamo il rapporto di Genova-Savona-Vado. Il Presidente della Regione dice che, invece, vuole ancora pianificare il porto di Genova separato dal porto di Savona. Dal momento in cui la riforma attribuisce al Presidente della Regione per ruoli significativi, perché poi uno fa presto a mettere su degli slogan che stiano in piedi, ma poi quando devi intervenire sui processi si vedono anche le cose che succedono, credo che cominciamo ad arrivare ad un punto di snodo importante. Perché se io devo collocare un tot di attività economiche, in previsione di uno sviluppo, su un territorio che comprende il porto attuale di Genova più tutto il porto di Savona e tutto il porto di Vado lo pianifico in un certo modo, sia per quanto riguarda il porto sia per quanto riguarda il territorio che c'è dietro sia per quanto riguarda le infrastrutture che devo fare per collegarmi con i mercati di riferimento. Se invece devo continuare a ragionare con porti che concorrono fra di loro in uno spazio chilometrico di costa che è inferiore a quello che separa il primo punto del porto di Barcellona dall'ultimo punto del porto di Barcellona, cambia completamente lo scenario. Io credo che fra l'altro credo che sia stato corretto introdurre la riforma, la razionalizzazione dell'Autorità Portuale in termini della loro riduzione. Credo che su questo punto della riforma non si debba tornare indietro. Che lo chieda al territorio. Capisco benissimo che ci sono le logiche di consenso territoriale, lo capisco benissimo, ma poi alla fine sono logiche che hanno lasciato corto rispetto alle esigenze invece di rilanciare lo sviluppo. Perché quando si gestisce un territorio più vasto è più facile trovare la soluzione ai problemi, perché più lo gestisco piccolo più è difficile. Io su questo credo che dobbiamo, come è stato chiesto al Consiglio Comunale, al Comune di esprimere la propria posizione su alcune vicende, credo che si debba esprimere anche su questa vicenda. Colgo l'occasione per dirlo pubblicamente: il nostro gruppo ha sostenuto, con un intervento anche di collaborazione della scrittura, un'iniziativa consiliare del movimento Cinque Stelle che tentava di richiamare il ruolo dell'Amministrazione comunale nelle scelte anche all'interno della nuova riforma; l'abbiamo votata insieme e abbiamo anche, diciamo, introdotto qualche elemento. Proprio perché condividiamo quel documento e penso che continuerà a dividerlo anche chi lo aveva proposto, sono molto preoccupato da leggere sui giornali, perché è l'unico luogo dove in cui mi è dato di poter assumere determinate informazioni - e non è una critica a questa amministrazione, vorrei che fosse chiaro in questo caso, però la critica è a un'altra amministrazione - sono preoccupato dal leggere che la proposta, perlomeno da quello che si legge sui giornali, del Presidente di questa Regione per il principale porto italiano è quello di un burocrate romano, di cui io ho tutto il rispetto nelle persone, che è un romano di formazione ministeriale, che nulla ha a che fare né con la dimensione di un rapporto con il

territorio né con la dimensione di competenza e professionalità che richiederebbe la riforma. E non è un giudizio su quella persona. È un giudizio su quella persona candidata a quel ruolo. Sono due cose molto diverse. Credo che noi avremmo qualcosa da dire, avremmo qualcosa da dire.

Terzo ed ultimo. In realtà uno degli elementi positivi della riforma, ce ne sono di positivi e di negativi, è che è vero che il Comune di riferimento, in questo caso il Comune di Genova, perde un potere di espressione nella terna delle nomine per la presidenza, che poi è un potere che poteva essere benissimo scavalcato. Abbiamo visto presidenti delle autorità portuali tranquillamente nominati in tutta Italia con quella legge, senza nessun rapporto con i Sindaci, compreso il penultimo. Quindi diciamo non è che la riforma, la legge di prima difendesse, diciamo in maniera radicale, l'espressione del Comune. Però è vero allo stesso tempo che la riforma della struttura del Comitato portuale aumenta il ruolo del Comune, perché toglie dal Comitato portuale le parti economiche, che giustamente vengono lasciate, visto che quell'ente dovrebbe regolare le componenti economiche da una parte, ed aumenta la presenza delle amministrazioni pubbliche, degli enti locali all'interno del Comitato che diventa una sorta di Consiglio di Amministrazione.

Sarebbe interessante capire - nell'ottica, speriamo, finito di un veloce passaggio dal commissariamento ad una presidenza con determinati profili - in che modo il Sindaco di Genova, il Sindaco metropolitano, che in questo caso esprimere direttamente la nomina all'interno del comitato, intende... Io non voglio sapere chi sceglie, vorrei sapere con quale mandato si va all'interno di quell'organismo anche rispetto alle cose che decidiamo, ma anche rispetto ad altro.

## **RUSSO – PRESIDENTE**

Consigliere Pastorino.

## **PASTORINO – FDS**

Grazie, Presidente. Giustamente il Vicesindaco ed anche il consigliere Farello hanno sottolineato l'anomalia dell'Italia, dove la città non è, diciamo, coinvolta nella gestione delle decisioni. Anche in questo Consiglio Comunale in questi anni si è dibattuto su questo tema della città porto, della città che dovrebbe governare anche quello che c'è lì sulle banchine.

L'atteggiamento che ha tenuto la Giunta comunale sulla presentazione del nuovo Piano Regolatore portuale, che ricordo è stato presentato votato il 26 marzo del 2015, fa sì che questo continui a succedere, perché non è stata presentata un'osservazione, in quanto io ho chiesto, l'Assessore non mi ha risposto sulle osservazioni che il Comune ha presentato alla VAS. Quindi vuol dire che non avete presentato nessuna osservazione. Allora rettifica. Significa che avete presentato delle osservazioni. Se le osservazioni le avete presentate, quale luogo meglio che l'aula è di essere a conoscenza delle osservazioni che avete fatto? Il fatto che la Regione abbia redatto un documento dicendo chiaramente e votando chiaramente contro quell'ipotesi progettuale, il fatto che il Municipio abbia presentato un documento che è contro questa ipotesi progettuale, e che il Comune ancora adesso, a distanza di un anno e mezzo, non abbia... E ancora adesso l'Assessore competente dica che è una bozza che gira negli uffici della Regione, non aiuta a togliere quell'anomalia dove la città possa dire qualche cosa su questa vicenda. A me sembra che, invece, dovrebbe essere la stessa Giunta a presentare un documento e non aspettare noi, che dopo un anno e mezzo arriviamo a fare un

documento contro questa ipotesi di progetto a Ponente. La riforma dei porti, che ha fatto il governo Renzi, Del Rio e Merlo, perché ci è andato anche lui giù di corsa, dopo i disastri che ha fatto qua Genova, è ancora peggio rispetto all'ipotesi della città porto, perché concentra ancora di più le decisioni al governo centrale. Anche su questo Genova e la Liguria, che rappresenta una buona fetta della portualità italiana, siamo riusciti a fare un documento su questo da mandare al Ministero. I nostri parlamentari, i 30-25-28-30 parlamentari liguri su questa vicenda e su quel discorso della città porto e sull'importanza che le città che hanno un porto devono avere delle decisioni, hanno fatto qualche cosa o hanno subito il magnifico Renzi?

Questa è un po' una cosa che bisogna anche interrogarsi in quest'aula, perché noi siamo la città con il porto più importante d'Italia. Su questo c'è un vuoto di questa Giunta e di questa politica genovese.

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Grazie, consigliere Pastorino. Direi che non avendo altri interventi segnati possiamo chiudere i lavori della Commissione. Grazie. Consigliere Putti, ha alzato la mano sul limite. Prego, consigliere Putti.

#### **PUTTI – M5S**

Le chiedo questo, io quello che non ho capito della conclusione di questa Commissione è se c'è unanime pensiero nel produrre un documento di Consiglio a questo proposito e chi eventualmente è incaricato di redigerlo e di portarlo all'attenzione poi della sala consiliare, perché è quello che poi alla fine, al di là dei giusti ed interessanti, importanti riflessioni e discorsi che abbiamo sentito, ma poi ci vuole qualcosa che...

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Io avevo capito che il consigliere Bruno avrebbe proposto... Scusate, così finiamo la Commissione. Avevo capito che il consigliere Bruno avrebbe redatto un documento, lo avrebbe sottoposto agli altri gruppi consiliari per poi portarlo in Consiglio. Il consigliere Bruno si faceva carico del documento. Lo ha detto lui, non è che glielo voglio dare io il compito. Consigliere Grillo. Poi chiudiamo i lavori

#### **GRILLO – PDL**

Per lasciarci con chiarezza, io sono d'accordo che il consigliere Bruno coordini. Bruno!

#### **RUSSO – PRESIDENTE**

Commissari, per piacere, se ci diamo un ordine gli ultimi tre minuti.

#### **GRILLO – PDL**

Scusi, per lasciarci con chiarezza.



**RUSSO – PRESIDENTE**

Ma no, lo facevo per farla ascoltare, consigliere Grillo.

**GRILLO – PDL**

Per lasciarci con chiarezza, sono d'accordo che il consigliere Bruno coordini il lavoro del documento, che è opportuno sia sottoposto al Consiglio Comunale di martedì e preventivamente alla conferenza dei capigruppo di martedì stesso. In tutti i casi, il documento è opportuno che sia poi presentato in aula martedì prossimo, onde evitare equivoci.

**RUSSO – PRESIDENTE**

Il documento il consigliere Bruno lo preparerà, lo manderà agli altri gruppi consiliari e quando sarà pronto verrà presentato in Consiglio Comunale. Questo sta al lavoro dei gruppi consiliari, non sono io che devo decidere quando va all'Ordine del Giorno. Quindi siamo tutti d'accordo che il consigliere Bruno redige questo documento e lo manda agli altri gruppi, che lo valuteranno. Grazie. Finiamo i lavori della Commissione.

**ESITO**

<b>INFORMATIVA PIANO REGOLATORE DEL PONENTE.</b> Sono previste audizioni.	<b>CONCLUSIONE TRATTAZIONE</b>
--	--------------------------------

Alle ore 16,28 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario  
(Milena Rolando)

Il Presidente  
(Monica Russo)