



COMUNE DI GENOVA

**COMMISSIONE IV - PROMOZIONE DELLA CITTA'
COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO
SVILUPPO DELLE VALLATE**

**VERBALE DEI PROVVEDIMENTI DELIBERATIVI DEMANDATI
ALLE COMMISSIONI NELLA SEDUTA DEL MERCOLEDÌ 22 NOVEMBRE 2017**

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

Assume la presidenza il Consigliere Brusoni Marta

Svolge le funzioni di Segretario il Sig. Filippini Valter

Verbale redatto dalla Ditta Sandalia

Alle ore 09:33 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Anzalone Stefano
Avvenente Mauro
Bernini Stefano
Brusoni Marta
Ceraudo Fabio
Corso Francesca
Costa Stefano
Crivello Giovanni Antonio
De Benedictis Francesco
Fontana Lorella
Gambino Antonino
Giordano Stefano
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Maresca Francesco
Pandolfo Alberto
Putti Paolo
Rossetti Maria Rosa
Terrile Alessandro Luigi
Tini Maria
Vacalebri Valeriano
Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

Ariotti Fabio
Campanella Alberto
Cassibba Carmelo
Pignone Enrico



Regolatore Portuale non sono strettamente legati da un rapporto di interdipendenza gerarchica ma devono essere compatibili e sinergici per garantire uno sviluppo globale.

L'oggetto dell'approfondimento di oggi è il rapporto tra città e porto, lo sviluppo di integrazioni, funzioni ed esigenze ma anche il dibattito che è già stato affrontato in sede di Consiglio ieri che riguarda l'autonomia finanziaria ed amministrativa e le relative prospettive. Si tratta di un dibattito attuale che parte dal presupposto che il gettito fiscale del sistema portuale ligure ammonta a 6.000.000.000 e rappresenta il 20% del gettito complessivo del sistema portuale nazionale, di cui 4.000.000.000 sono generati solo dalla realtà portuale genovese. Si prende atto del fatto che, invece, ritornano sul territorio solo poche decine di milioni. Sarebbe, quindi, opportuno che qualche punto percentuale di tale somma restasse davvero a disposizione del territorio, così come avviene nei porti del nord Europa che sono i nostri principali *competitor* per quanto riguarda le prospettive future da reinvestire in logistica, infrastrutture e servizi. A ciò, è strettamente connesso anche il tema relativo alla modifica della natura dell'ente da Autorità di Sistema ad *Authority S.p.A.* È un tema che è stato già toccato e che rappresenterebbe un passo avanti ulteriore verso un più compiuto federalismo non solo fiscale ma anche demaniale. Tra i principali vantaggi penso, ad esempio, alla necessità di stringere i tempi delle procedure per l'approvazione del Piano Regolatore Portuale.

I temi sono diversi, numerosi ed interessanti e proprio alla luce di ciò, ritengo opportuno proporre un ciclo di Commissioni. Oggi è una sorta di tappa zero in cui si fa una riflessione di carattere generale rispetto ai temi che ho annunciato e che, in futuro, dovrebbe andare ad approfondire ogni singolo aspetto. Penso, per esempio, ad una futura Commissione *ad hoc* con l'audizione degli operatori economici e ad un'altra che focalizzi l'attenzione sul legame inscindibile tra porto ed infrastrutture. Pertanto, oggi apriamo un discorso di approfondimento con un punto fermo, nella consapevolezza che lo sviluppo del porto non rappresenta soltanto un'opportunità per il nostro territorio e per la nostra città ma per l'economia dell'intero Paese.

Lascio spazio al dibattito. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Grazie, Consigliere Costa.

Ora prende la parola il Consigliere delegato Maresca.

MARESCA (CONSIGLIERE DELEGATO PORTO E MARE)

Grazie, collega.

Questa è la prima Commissione sui porti. Secondo noi e secondo il Sindaco Bucci, il rapporto tra porto e città è fondamentale e per la prima volta c'è una delega sui porti nel Comune di Genova. È una delega che personalmente credo di dover far fruttare con la collaborazione di tutti. Secondo me, un percorso in Commissione è basilare anche perché ci sono persone in quest'aula che si sono occupate di zone limitrofe al porto nei vari Municipi ed anche in Comune e possono contribuire dando dei suggerimenti importanti per intraprendere questo discorso.

Il porto di Genova, come ha ben detto Costa, ha un bacino di lavoro di ottomila dipendenti ed un indotto lavorativo di quasi cinquantamila unità, quindi credo che il Comune di Genova debba avere una voce in capitolo importante sul porto a prescindere dal rispetto delle competenze e, quindi, dall'Autorità Portuale.

Noi riteniamo che il Comune debba attuare un piano strategico importante sul porto. Dobbiamo stare vicino alle aziende ed alle imprese del porto che rappresentano un tessuto economico e sociale valido per la nostra città sia dal punto di vista fiscale che lavorativo. Dobbiamo stare vicino anche all'aspetto urbanistico che è fondamentale soprattutto per quanto riguarda il

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



Piano Regolatore Portuale ed il Piano del Comune. Noi vediamo il porto di Genova come un corridoio del Mediterraneo che in questo momento è visto dai cinesi come una delle due zone per la via della seta, insieme a Trieste. Il Comune di Genova deve stare molto attento a questo perché grazie anche all'eventuale spostamento della diga foranea e non solo, noi potremmo competere, in futuro, con porti come Rotterdam e Barcellona, cioè i porti più importanti d'Europa dal punto di vista dei *container*. L'aspetto *container* è fondamentale per il porto di Genova come lo è quello dei passeggeri. Infatti, ci sono già degli accordi con MSC ed in questo senso dobbiamo lavorare anche per incentivare questo arrivo, ovviamente in collaborazione con Autorità Portuale. Il nostro ruolo è quello di un *trait d'union* tra le varie istituzioni, dalla Regione ad Autorità Portuale al Comune. Un'iniziativa importante che possiamo mettere in pratica come Comune, in aiuto agli altri enti, sono le ZES, le Zone Economiche Speciali che sono zone che prevedono una fiscalità agevolata per tutte quelle imprese che operano in ambito portuale o territoriale o di materia. Questo è ancora da vedere. In questo senso, sarà necessario fare un discorso con il Governo nazionale e con la Commissione Europea ma un Comune serio che vuole fare gli interessi del suo porto e della sua cittadinanza, deve, per forza di cose, occuparsi di questi problemi e cercare di dialogare con lo Stato, con la Regione e con la Commissione Europea per creare queste ZES. Sappiamo che la normativa europea pone un divieto sugli aiuti di Stato. Però noi crediamo che il porto di Genova, nonostante in crescita negli ultimi anni, sia una zona ancora in crisi per l'importanza e le capacità che ha. Sono ammessi possibili aiuti di Stato, quindi agevolazioni fiscali, per tutte quelle imprese che operano nel porto però per far questo c'è una lunga procedura da seguire con la Commissione Europea e noi, come Comune di Genova, dobbiamo essere incentivanti nei confronti dello Stato italiano. Poi ci sono tantissimi altri problemi che spero avremo modo di affrontare in questa e nelle prossime Commissioni. Per noi è importantissimo lo spostamento della diga foranea. Sarà una partita che si giocherà a livello nazionale, regionale e, soprattutto, a livello di Autorità Portuale ma come Comune dobbiamo stare molto attenti anche a questo perché lo spostamento della diga foranea è l'unico modo per far rivivere i *terminal* di Sampierdarena dal punto di vista delle merci. Nell'ottica del Terzo Valico e dei ricchi mercati della Baviera, è necessario arrivare a questo. Anche dal Governo nazionale abbiamo ricevuto delle rassicurazioni importanti e questo ci rende ancora più contenti. Per quanto riguarda il discorso dell'autonomia portuale proposto da Costa, noi sosteniamo la linea della Regione che in questo momento speriamo che lotti per un'autonomia dei nostri porti, soprattutto dal punto di vista fiscale. Come ha detto Costa, solo il porto di Genova produce 4.000.000.000 di entrate fiscali. Tutta la Liguria produce 6.000.000.000. Queste entrate fiscali debbono essere riutilizzate per le nostre infrastrutture. Non è possibile che Genova produca per Roma il 20% delle tasse portuali nazionali e sia uno dei porti ancora con pochi finanziamenti. Forse adesso qualcosa sta cambiando però per quanto riguarda la Liguria, il tema fondamentale è proprio l'autonomia dei porti. Questo è un tema che noi sicuramente affronteremo anche intessendo dei tavoli con la Regione perché crediamo che Genova sia la sesta città d'Italia e la città portuale più importante e, quindi, il Comune deve avere una voce in capitolo, al di là delle competenze.

Una cosa molto importante è il rapporto che si può instaurare tra i vari Municipi ed il porto. Recentemente ho parlato con il Presidente Chiarotti del Municipio di Ponente; lui già da tempo ha richiesto di parlare con l'Autorità Portuale per intraprendere un discorso di tavoli permanenti. Secondo me è una soluzione molto importante per il Comune perché ci deve essere un dialogo continuo tra le istituzioni municipali e comunali sul rapporto futuro tra porto e città.

Questo è lo sviluppo economico iniziale che vediamo e che crediamo di portare avanti nel tempo, anche grazie a delle Commissioni dedicate. Grazie.

**BRUSONI (PRESIDENTE)**

Prende la parola il Commissario Avvenente perché così illustra la seconda parte dell'argomento trattato.

AVVENENTE (PD)

Grazie, Presidente.

Credo che sia doveroso ringraziare il Consigliere Costa ed il Consigliere delegato Maresca che hanno promosso questa iniziativa. Come non essere d'accordo sul fatto che città e porto dialoghino in maniera diretta, costante e continua? A me scappa un po' da ridere quando si parla di escludere i Sindaci dai Comitati Portuali. Forse questo potrebbe andare bene in quelle realtà territoriali dove il porto, come a Rotterdam, ad Anversa o a Gioia Tauro, è a 40 km dalla città. Qui, escludere i Sindaci dai Comitati Portuali sarebbe una ignominia nel senso che città e porto sono strettamente legati. Sono tessere di uno stesso mosaico dove, in alcuni casi, la realtà territoriale dell'una si sovrappone all'altra e viceversa. Questa interazione, questa possibilità per la città di far sentire la propria voce all'interno di un organismo come il Comitato Portuale dove si assumono delle decisioni strategiche che riguardano gli sviluppi portuali, è assolutamente fondamentale. A Genova c'è una tradizione straordinariamente importante da questo punto di vista e credo che vada mantenuta. Sono anche d'accordo sul fatto che ci sia la necessità, a *step*, di fare ulteriori incontri per affrontare alcuni temi importanti che riguardano questa realtà.

Qui abbiamo il Dott. Sanguineri - Segretario Generale Autorità Portuale - che saluto e ringrazio e con il quale, nel periodo dei dieci anni in cui ho fatto il Presidente del Municipio Ponente, abbiamo avuto rapporti non solo epistolari ma anche sotto forma di riunioni e di incontri costruttivi e produttivi. Questo per sottolineare un aspetto legato al fatto che io credo che il porto debba essere vissuto dai cittadini genovesi come una opportunità di crescita, di lavoro, di sviluppo e non solo come una criticità, come è successo, purtroppo, in questi anni. Perché ciò accada, bisogna che ci chiariamo un punto, credo che sia assolutamente fondamentale: sono finiti i tempi delle devastazioni territoriali che fanno prevalere le ragioni dello sviluppo territoriale a scapito della qualità della vita dei cittadini e dell'ambiente. Ogni tipo di sviluppo che sia del porto, delle infrastrutture, etc., deve essere uno sviluppo equilibrato e rispettoso e deve portare benessere complessivo alla città ed ai cittadini, specie nelle zone dove si estende l'attività portuale. Genova è stata investita dalla più grande trasformazione urbanistica degli ultimi cento anni, quando si decise di trasferire il porto commerciale dal centro verso Ponente. Non sto a farvi la cronistoria perché ne abbiamo già parlato ma avremo occasione di rifarlo. Per circa trentacinque anni, milioni di mezzi d'opera hanno portato terra per fare i riempimenti e questo ha creato dei disagi. Se avete dei dubbi, andate nella zona di Palmara, di Prà, di Voltri e di Pegli e chiedete ai cittadini che hanno manifestato più volte bloccando i caselli autostradali cosa pensano di questa cosa. Io spero davvero che questa fase di contrapposizione possa essere considerata superata e si possa aprire una nuova fase di collaborazione sui presupposti a cui facevo riferimento prima. Per quanto riguarda il rapporto tra città, porto, Comune di Genova e Municipi, posso garantirvi che esso non è mai venuto meno e di questo ne va dato atto ad Autorità Portuale ma anche agli operatori portuali.

Io ricordo che per tre anni consecutivi il PSA, a seguito di un accordo che abbiamo fatto, aveva versato nelle casse del Comune e, quindi, del Municipio, 50.000 euro che rispetto all'attività che viene svolta su quella piattaforma portuale, possono sembrare un'inezia. Per un Municipio sono un'enormità; infatti, quelle entrate ci hanno consentito di realizzare tutta una serie di abbattimenti di barriere architettoniche per consentire ai disabili di accedere più facilmente e di esercitare il loro diritto all'istruzione nelle scuole, per la deambulazione sui marciapiedi e quant'altro. Sono certo



che il nuovo Presidente del Municipio saprà fare anche di meglio, non solo dando continuità ma riuscendo ad ottenere ancora più risorse.

Veniamo alle questioni di carattere tecnico. Una delle lamentele maggiori che i residenti della zona di Prà e di Pegli Lido hanno riportato in questi anni riguarda l'inquinamento acustico derivante da una serie di navi della serie *Taurus* della MAERSK che, una volta attraccate nella banchina portuale, sono costrette a mantenere accesi i motogeneratori per fornire energia ai *container* di bordo, oltre che alle altre attività, perché il porto di Voltri si è specializzato anche nei *container* frigo a tal punto che tra il quarto ed il quinto modulo è stata realizzata una struttura proprio per ospitare i *container* frigo e fornire loro energia elettrica necessaria per continuare a refrigerare il materiale contenuto in essi. Ci sono state iniziative di ogni genere: sopralluoghi, confronti, interventi dell'ex Giudice Lalla in qualità di difensore civico, interventi dell'ARPAL, dell'ASL, etc. Siamo andati mille volte all'interno del porto per verificare quali potessero essere gli interventi da effettuare. Alla fine, tutti gli interventi si sono dimostrati palliativi tranne uno che è quello decisivo e risolutivo: l'elettificazione delle banchine. Si risolve alla radice il problema della fornitura dell'energia elettrica. Poi ci sarà un altro problema perché allora dicevamo "una volta che ci saranno le banchine elettrificate, bisogna garantirsi che le navi che attraccano abbiano una spina *schuko* per potersi attraccare altrimenti bisogna andare da Leroy Merlin a comprare immediatamente una prolunga nuova." Ovviamente, è una battuta ma fino ad un certo punto perché bisogna accertarsi di questo.

Cosa fece Autorità Portuale allora? Dopo una discussione abbastanza lunga, stanziò 12.000.000 di euro che è una cifra enorme e si partì con il progetto. Devo dire che Autorità Portuale genovese fu la prima Autorità Portuale italiana a darsi un Piano Regolatore Energetico, quindi speriamo di vedere partire i cantieri al più presto. Ogni volta che chiedevamo notizie ci dicevano che erano in fase di gara. Mi rendo conto che mettere a gara opere per 12.000.000 di euro non è come comprare una bicicletta. La cosa è articolata e complessa però approfitto della presenza del Dott. Sanguineri per sapere se la gara si è conclusa e se abbiamo individuato il primo, il secondo e la medaglia di bronzo per cercare di fare qualche passo avanti. L'auspicio davvero è quello.

Altra opera importante perseguita per anni con varie azioni e progetti di vario genere è stata quella dell'innalzamento delle dune che stanno nella parte a mare della pista ciclabile della fascia di rispetto di Prà, quella che insiste sulla piattaforma portuale. Una parte era già stata realizzata quando fu avviato il percorso di riqualificazione di quel sito. La Borgo Nuovo Terminal che è un'azienda che tratta *container*, fu trasferita, insieme all'azienda di Aldo Spinelli, da Borzoli dove occupavano tutta la parte superficiale. Alla ditta di Spinelli furono affidate aree all'interno delle ex acciaierie di Cornigliano. Alla Borgo Nuovo fu affidata una lingua di terra che corre immediatamente a mare delle dune. Evidentemente, ci furono dei contrasti perché alzare il numero dei tiri oltre le dune creava dei problemi ma non solo: si era pensato che con l'innalzamento delle dune si potesse ridurre o mitigare l'impatto visivo ma anche l'impatto acustico perché se sulla sommità di queste dune fossero state messe a dimora delle essenze arboree sempreverdi, si sarebbe potuto avere un elemento di abbattimento del rumore di carattere naturalistico.

Anche in quel caso, Autorità Portuale dimostrò lungimiranza nell'aver compreso un elemento fondamentale che si chiama *marketing* territoriale. Quando si fanno delle operazioni invasive, non è pensabile non prestare orecchio ed attenzione alle istanze dei cittadini che vivono nei dintorni. Con questo tipo di operazione fu presentato il progetto da 1.500.000 di euro per una riqualificazione delle dune, l'innalzamento delle stesse e la realizzazione lungo tutto questo percorso perché mi pare che fossero più o meno al 40% quelle realizzate fino ad allora. Avendo saputo che la gara è partita, vorremmo avere notizie in merito. Infatti, secondo alcune voci maligne che spero siano solo false e tendenziose, i soldi sono stati dirottati altrove. Io non credo e non voglio credere che ciò sia vero ed approfitto per avere notizie.



Chiudo dicendo che la popolazione del Ponente, in particolare di Prà e di Pegli Lido, è particolarmente attenta e sensibile a questi problemi, per cui se oggi avremo delle risposte, ne saremo tutti felici. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Do la parola al Consigliere Grillo.

GRILLO (FI)

Molto brevemente. La prima domanda al Dott. Sanguineri. Anni or sono era stata sottoposta alla competente Commissione Consiliare una ipotesi di Piano Regolatore Portuale. Il Piano era stato esaminato e non era diventato un atto del Consiglio Comunale.

Prima domanda: il Piano Regolatore Comunale, poi è stato approvato? In caso affermativo, sarebbe opportuno confrontarlo con il Piano Urbanistico Comunale sul quale ha lavorato molto e con impegno l'ex Assessore, oggi Consigliere Comunale, Bernini. I due piani devono essere messi a confronto al fine di evitare che nascano delle contraddizioni sugli obiettivi.

Il Piano Regolatore Portuale e il Piano Urbanistico Comunale dovrebbero essere messi a confronto con il progetto A dell'Arch. Piano sul *waterfront* di Genova e la versione B dello stesso piano perché anche questi sono obiettivi preannunciati alla stampa ma il Consiglio Comunale non li ha mai concretamente esaminati. A questo, aggiungerei anche una delibera del collega Bernini sul *waterfront* di Pegli ed infine vorrei citare il PROG perché abbiamo una delibera del Consiglio Comunale che regola le attività che esistono su tutto il litorale.

Queste quattro questioni, a mio giudizio, hanno necessità di essere poste a confronto perché diversamente, i Consiglieri Comunali non riescono a ben comprendere ed a definire le strategie che si intendono attivare nei prossimi anni. Credo che sia necessario mettere a confronto queste questioni che ho evidenziato e di attivare, in seguito, opportune iniziative per verificare la conformità di questi quattro obiettivi. Altresì, è necessario capire se il nostro Piano Regolatore Urbanistico Comunale deve essere parzialmente modificato, confrontato col *waterfront* di Piano e col Piano Regolatore Portuale.

Io mi sono limitato a porre queste domande per evidenziare il fatto che bisogna fare chiarezza su questi obiettivi in modo da immaginare e pensare di arrivare ad una progettualità concertata tra tutti i soggetti che ho chiamato in causa e per questo ringrazio Costa che ha sollevato la questione.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Bernini.

BERNINI (PD)

Tutti vorremmo avere una situazione simile a quella delle città anseatiche dove c'è il borgo mastro che è anche il capo del porto e dove esiste una pianificazione, una gestione della città e del porto coerente e molto efficiente. Forse ci basterebbe anche una situazione come quella dei porti francesi dove la pianificazione spetta all'Autorità Comunale e la gestione del porto è fatta da un equivalente funzionario della Camera di Commercio. Qui, noi abbiamo questa storia molto burocratica degli Enti Porto e forse il problema vero è che potrebbero funzionare bene se esistesse una pianificazione portuale nazionale che stabilisca dove vanno le risorse delle tassazioni per gli investimenti. Questo non c'è e, quindi, spesso scegliere dove vengono stanziati queste risorse

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



SEDUTA DEL 22/11/2017

dipende dall'attività politica più generale su un territorio piuttosto che su un altro senza che questo risponda ad una strategia economica di valorizzazione del sistema portuale nazionale, stante il fatto che abbiamo tanti chilometri di costa e, pertanto, diventa dispersivo. A fronte di questo argomento, noi possiamo fare qualcosa. Anche se limitatamente, possiamo attivare una proposta che traguardi a far pesare questa richiesta di rendere più efficiente il rapporto tra la tassazione portuale e gli investimenti che vengono effettuati però noi, forse, qualche pecca genovese ce l'abbiamo. A me dispiace che ci sia solo Marco Sanguineri che per anni ha fatto il dirigente della programmazione dell'attività portuale ed oggi è qua in veste di Segretario a rispondere alle varie domande. Storicamente, lui l'impegno ce l'ha messo però è anche vero che uno dei temi forti che sono sorti nel passaggio tra Merlo e la Capitaneria di Porto nel Commissariamento è proprio quello di ingenti capitali a disposizione dell'Autorità Portuale, impegni per una cifra pari a poche decine di milioni e, di conseguenza, un'incapacità di spesa da parte di quest'ultima. Se pensiamo anche che l'Autorità Portuale si è data per tanto tempo delle strutture di portavoce e non delle strutture di direzione tecnica - problema che persiste anche nella nuova versione che comprende Savona - capiamo che noi stessi abbiamo dei limiti nella gestione della portualità genovese. Invece, una cosa che, secondo me, le Commissioni possono affrontare in modo più dettagliato è la questione del rapporto tra la città e il porto. Consigliere Costa, in realtà è stato fatto un lavoro. Qui abbiamo anche l'Arch. Capurro e l'Arch. Poleggi che hanno seguito passo passo questo lavoro di legame tra la pianificazione comunale e quella portuale. Il Piano Urbanistico Comunale, in seguito, è stato approvato ed è uno strumento modificabile dal Consiglio. Il lavoro che abbiamo fatto anche votando i pareri sulla pianificazione portuale è rimasto, invece, sotto forma di bozza finalizzata ad ottenere una valutazione ambientale strategica da parte della Regione che però credo non sia mai stata sollecitata. Si è arenata lì per un tempo tale che ne è caduta la validità e, quindi, la cosa che dovrebbe fare l'Autorità Portuale, nella sua nuova veste Savona - Genova, è quella di riprendere la questione. Soltanto nel nostro territorio i temi sono di un certo peso perché la potestà su una parte del territorio genovese che va dal Comune di Vesima fino a Punta Vagno è dell'Autorità Portuale, con alcune situazioni anche di conflitto aperto. Penso soltanto al fatto che per noi la darsena comunale è di proprietà comunale ma l'Autorità Portuale ci ha reiterato un discorso per ottenerne la proprietà. Per darsena intendo anche tutta la Calata del Cembalo, cioè una parte residenziale della nostra città su cui c'è un conflitto in essere di fronte ai giudici per la proprietà dell'area stessa. Tutto sta a decidere come vogliamo comportarci. Io vorrei elencare una serie di questioni che da Ponente a Levante abbiamo aperte con Autorità Portuale e su cui bisogna arrivare a delle scelte concrete. Parto da Ponente per fatto affettivo. Il primo problema che si è posto sulla pianificazione portuale riguarda le scelte che si possono fare sulle modifiche sul fronte di Vesima. Bisogna capire come si intende modificare l'accesso, la diga della zona del porto di Prà e quali effetti potrebbe avere questo sul litorale di Vesima e su quella porzione del litorale che, invece, viene percepita dai nostri concittadini come una parte fruibile. Questo è un tema da sviluppare in relazione all'effetto ambientale. Non torno sulle questioni che ha sollevato Avvenente però appena andiamo verso il fronte, c'è un nodo ancora irrisolto che è quello del viadotto autostradale che collega l'autostrada con il porto di Prà. Senza una soluzione, viene bloccata l'attività del nodo ferroviario genovese che riguarda la metropolitana tra Voltri e Brignole perché non c'è stato un accordo tra Autorità Portuale ed Autostrade che chiudesse definitivamente la questione e desse il via ai lavori con progettazione esecutiva e assegnazione dei lavori tramite gara. Appena fai un passo più in là, c'è sempre una discussione aperta su quella parte del fronte di Prà che noi non abbiamo ancora bonificato perché il POR arriva fino al confine con Palmaro. Tutto quello che segue, resta ancora un'incognita. Gli abitanti praesi hanno avuto relazioni continue. Io ho partecipato a molte riunioni in sede praese, anche con Sanguineri e con il Presidente di Autorità Portuale di allora. Sono state fatte molte promesse ma siccome manca una pianificazione portuale, non ci sono indicazioni specifiche su una parte della città per noi fruibile dai cittadini e che è sotto all'Amministrazione Portuale. È già stata

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



citata la questione di Pegli Lido, la questione del porticciolo, quello che la pianificazione urbanistica comunale ha già fatto e che deve essere sviluppato in termini di assegnazione lavori per ospitare i prestatori professionisti che sono stati trasferiti dalle aree di Sestri. Abbiamo, però, dei temi che sono importanti per la nostra attività produttiva e sono aperti sul tavolo. Prima di tutto, penso alla questione del ribaltamento a mare su cui i tempi che i Ministeri vari hanno preso sono lunghi. Autorità Portuale ha mostrato una certa timidezza nell'avanzare le proposte, spesso nascosta dallo scaricare la responsabilità su Fincantieri, timida anche lei su questa questione inizialmente. Oggi potrebbe essere possibile accelerare i tempi ma ci troviamo ancora disarmati. Se facciamo un passo più in là, verso Levante, troviamo l'area Piaggio. La cosa che mi dispiace in modo particolare riguarda le promesse ancora non mantenute ora che siamo a gara ad evidenza pubblica per l'assegnazione ad attività produttive di quei locali che la Piaggio ha liberato perché si è trasferita nell'area savonese. L'accordo che era stato fatto con l'attuale Presidente dell'Autorità Portuale era che sarebbe stata privilegiata l'assunzione di lavoratori ex Piaggio. Sarebbe stato inserito, nei criteri di assegnazione, un premio perché si prendevano dei lavoratori ma mi risulta che questo non sia più presente. In secondo luogo, era stato promesso che ci sarebbe stata una mediazione forte da parte di Autorità Portuale nei confronti della proprietà Piaggio per quella porzione di *hangar* che non è di proprietà del porto ma di Piaggio S.p.A. Anche lì, questo avrebbe significato avere una funzione di promozione dell'insediamento produttivo nel territorio, dimostrando la presenza di un accordo tra Regione, Comune e porto per facilitare questa azione. Adesso, invece, quel territorio è un capannone vuoto nel quale non c'è alcuna attività produttiva.

L'altro nodo - non l'ha citato Avvenente - è quello legato alla presenza dei depositi costieri nelle zone di Multedo. Personalmente, ci ho messo la faccia più volte anche in termini di reazioni nelle consulte da parte dei cittadini sampierdarenesi. Io sono convinto che, trattandosi di depositi costieri, vadano inseriti in area portuale, come avviene in tutti i porti del Mediterraneo ma non solo. Storicamente, questo non è stato possibile a Genova ma oggi le decisioni vanno prese perché quei contenitori sono ormai obsoleti. Carmagnani ha già detto che li vuole cambiare. Superba è pronta a fare lo stesso tipo di investimento. Quando sono obsoleti sono anche meno sicuro. Ricordo, per chi non lo sapesse, che sono piazzati affianco alle abitazioni. Io sono convinto che debbano restare a Genova e che sia un servizio che la città fa anche nei confronti delle attività produttive del nord ovest che sono quelle che utilizzano questo materiale chimico per le produzioni. Se noi trasferissimo questa attività a Marsiglia, come sta facendo Ottolenghi in parte, perderemmo comunque un vantaggio della nostra economia nazionale. Di conseguenza, avremmo un danno economico non solo sulla città ma più in generale, sul nord ovest. La scelta dovrebbe essere compiuta sulla base di dati tecnici. Se il politico può essere affascinato dal fatto di dire sì o no sulla base del risultato elettorale che pensa di avere in termini di preferenze, meglio che dietro ci sia un comitato tecnico che analizzi in modo dettagliato il posto più lontano dalle case ovvero il posto dove è più sicuro lo sbarco e l'imbarco di questi materiali. A quel punto, la scelta verrebbe fatta in modo oggettivo. In questo modo, noi avremmo una decisione supportata da argomenti tecnici. Invece, la scelta continua ad essere quella di fare lo scarica barile e di lasciare che vinca la tendenza tradizionale di questo porto che sono le barriere all'entrata. Chi c'è già, continua ad esserci ed a proliferare, magari ampliandosi attraverso accordi o acquisizioni di parti di azioni. Al contrario, chi vuole entrare o modificare per portare nuove merci in questo porto, viene bloccato. È evidente che se noi pensiamo che non si possa fare questo ragionamento, noi facciamo un danno all'economia genovese.

Poi, incominciamo a ragionare sul fatto di lasciare la possibilità a giornali e televisioni di parlare di trasferimenti nell'area corniglianese. È vero che questa zona è lontana dalle case però è anche vero che si trova nel punto di atterraggio degli aerei. Di conseguenza, l'ENAC molto probabilmente ci darebbe un parere negativo. Sempre per quanto riguarda il rapporto tra città e porto, ci sono alcuni nodi che vanno risolti. Si è discusso molto in questi giorni non avendo in mano

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



davvero qual è il tema. Gli architetti del Comune hanno presentato ad Autorità Portuale una proposta di variazione del Piano Regolatore per rendere più facile l'insediamento e gli è stato risposto di aspettare il nuovo Presidente. Il nuovo Presidente è arrivato ma non è successo più niente. Il nodo vero non è Hennebique perché ha affianco Ponte Parodi dove pende su Autorità Portuale una richiesta di alcune decine di milioni di risarcimento da parte di Altarea che vinse, a suo tempo, una gara. Affrontiamo in modo trasparente quel nodo. Il nodo vero è che la destinazione d'uso dipende da come si concludono gli accordi con Altarea perché, altrimenti, se faccio una modifica con Ponte Parodi, Altarea mi dice "dammi i soldi o dai una modifica anche a me, così io ho un ritorno economico dall'operazione". Mettiamo sul piatto questa cosa, discutiamone in modo trasparente e così potremmo affrontare anche la questione nodale che dovrebbe essere affrontata in Commissione, secondo me. Infatti, è inaudito che quando me ne occupavo io, per ogni pelo bisognava venire in Commissione. Adesso, Piano regala un nuovo *waterfront* e nessuno ha voluto vederlo, discuterlo, capire chi se ne sta occupando tra i tecnici del Comune. La mia opinione sul *waterfront* di Piano è nota. Concludo proponendo di fare una cosa specifica sul *waterfront* perché, come dice il Consigliere Grillo, è un tema di grande interesse ma non si può affrontare sui giornali; si deve affrontare conoscendolo e vedendolo.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Giordano.

GIORDANO (M5S)

Grazie, Presidente.

È un'argomentazione fondamentale per la nostra città quella del porto.

Da quello che si evince in quest'aula è un'argomentazione che deve essere calendarizzata e resa pubblica sia in aula che ai cittadini. Vorrei ricordare che nelle linee programmatiche avevamo presentato un emendamento che trasformeremo in mozione e che diceva questo: "istituire una Commissione di monitoraggio delle attività portuali che permetta di valorizzare il ruolo del Comune in sinergia con le altre figure del porto e di avviare un'analisi di tutte le eventuali variazioni occupazionali e di traffico merci in attività strategica per la città, analisi che verrà resa pubblica alla cittadinanza ogni sei mesi." Dalle prime battute di questa Commissione, è il sunto di quello che abbiamo sentito fino a questo momento. È talmente importante come argomentazione che il Consigliere Bernini ha sfornato di quasi il doppio del tempo che aveva a disposizione ma è più che dovuto un intervento che vada a toccare tutte le realtà.

A me interessa un aspetto fondamentale, quello della sicurezza. Nella mia attività lavorativa di Vigile del Fuoco ho assaporato le difficoltà oggettive di interventi in cui la mia categoria è stata chiamata numerose volte. Ricordiamo che le sostanze pericolose sono quelle che non hanno odore e non sono visibili. È bello ed estremamente triste, nel contempo, ricordare anche che nel 1996 è stato speso un fiume di soldi con un'intenzione nobile che era quella della sicurezza di tutti i porti italiani. Si tratta di un Decreto Legge del diciassette giugno, n. 321, convertito nelle modificazioni della legge dell' 08.08.1996 che ha attribuito al Ministero dello Sviluppo Economico il compito di provvedere all'acquisto ed all'installazione di sistemi di controllo presso i varchi di frontiera. Anche se l'argomentazione è della Regione, penso che il Sindaco sia diretto il responsabile della salute del cittadino e della sua sicurezza. Questi sistemi di controllo riguardavano la radioattività dei carichi di rottame metallico importanti. L'obiettivo era quello di impedire l'ingresso nel territorio nazionale di carichi di metalli contenenti fonti radioattive o orfane. Ora è una problematica di tutela della salute di straordinaria rilevanza in quanto il nostro Paese è importatore di rottami di ferro che costituiscono la materia prima dei settori della siderurgia e delle

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



fonderie. Questo accordo vedeva coinvolti il Ministero dell'Industria per l'acquisto e l'installazione di sistemi di controllo, il Ministero delle Finanze per la disponibilità delle aree di installazione ed il Ministero dell'Interno per l'utilizzo ed il controllo mediante il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Facendo una sintesi di questo percorso, lo Stato ha speso 45.000.000.000 di vecchie lire per proteggere le coste dall'ingresso ed ha acquistato questi sistemi radiometrici denominati RTM-910T che figurano nei porti di La Spezia, Genova e Savona. Non so che fine abbiano fatto questi portali. A quanto mi risulta, il controllo della radioattività nei porti viene effettuato capillarmente da aziende private. Ci sono stati degli articoli che hanno riguardato la giustizia rispetto a questa argomentazione perché probabilmente ci sono delle indagini in corso da parte delle autorità competenti. Sembra che per velocizzare le cose, questi controlli siano stati fatti in modo un po' superficiale. Vorrei ricordare la sostanza radioattiva di cobalto 60 che era stato trovato al VTE e che aveva bloccato per tantissimo tempo l'area portuale. Visto che c'è il Dott. Sanguineri che rappresenta l'Autorità Portuale, mi interessava sapere se sa che fine hanno fatto questi portali. Dal momento che ci riteniamo coinvolti nella tutela della sicurezza dei cittadini, mi interessava sapere anche se c'è un controllo capillare. È pur vero che l'economia odierna sulla globalizzazione guarda i profitti e le velocità di esecuzione del lavoro però è anche vero che gli effetti di ricaduta sulla salute dei cittadini in questo delicato argomento sono devastanti. Alla fine, se parliamo di economia e non di diritti alla salute, ci ritroviamo a spendere veramente fiumi di soldi perché è solo con la prevenzione che si può porre fine a determinate situazioni di disagio e di ricaduta. a livello di salute, sui cittadini. Secondo me, Genova ha necessariamente bisogno di conoscere quale sia il controllo di tutte le sostanze pericolose che avviene nel porto. Sinceramente, il rapporto che ha l'ente dei Vigili del Fuoco rispetto a quelle che sono le aziende ad alto rischio di cui il porto fa parte di diritto, è estremamente superficiale. Purtroppo, quello che sono chiamati a fare i Vigili del Fuoco è intervenire durante un'emergenza di cui non si conosce la natura nel 99% dei casi. Pertanto, sarebbe interessante sviluppare questa argomentazione in una Commissione *ad hoc* ed iniziare a pensare alle possibili ricadute sulla salute dei cittadini rispetto ad una compagine portuale dismessa di sostanze notevoli che devono essere regolamentate da azioni preventive. Visto che questa è una premessa di una lunga Commissione che si articolerà nel tempo, sarebbe interessante anche iniziare a parlare della privatizzazione nel porto. Una settimana fa c'è stato un blocco dei bacini dell'ente portuale a causa di un'argomentazione che si ripropone di nuovo dopo un tot di anni, cioè il bando dei bacini del porto di Genova. Sono una trentina di dipendenti che si ritrovano a gestire dei bacini che, in realtà, non hanno mai avuto un significativo investimento economico da parte dello Stato. basti pensare che il più grosso è di 270 m e le navi da crociera superano i 340 m. Mi sembra che, negli ultimi anni, la politica odierna ha smantellato tutto quello che era di diritto un bene dei cittadini non investendo fino all'ultimo giorno ed auspicando l'aiuto dei privati a causa dell'impossibilità di una gestione pubblica. Mi piacerebbe sapere, in tal senso, se nei vari rapporti che questo bando dovrebbe intraprendere con i lavoratori dei bacini, è stata inserita la clausola sociale. Gli accordi truffaldini della privatizzazione di quello che è pubblico o non proprio pubblico consistono nel dare in mano a possibili acquirenti privati le concessioni e nel trasformare i rapporti di lavoro con il *Job Act* il quale riduce tutti i diritti consolidatisi negli anni. In questo modo, il rapporto di lavoro è stato trasformato in una schiavitù. Il lavoratore si ritrova a sapere che il lunedì va a lavorare ed a non sapere se il martedì ci sarà ancora la garanzia di continuare a farlo. La volontà nostra è quella di trasformare l'emendamento che avevamo proposto, bocciato dalla Giunta, ma che oggi prende ancora più forma e contraddizione rispetto al rifiuto da parte del Sindaco, in una mozione che spero venga approvata all'unanimità da tutti i capigruppo. Grazie.

**BRUSONI (PRESIDENTE)**

Consigliere Putti.

PUTTI (CHIAMAMI GENOVA)

Grazie, Presidente.

Io la prendo un po' larga ma poi vi assicuro di arrivare subito al dunque, cercando di essere il più sintetico possibile.

Storicamente era interessante l'art. 1 della Costituzione. Io ho partecipato a vari incontri mettendo a disposizione il mio poco sapere e le mie limitate risorse in difesa della Costituzione durante il referendum che c'è stato poco tempo fa. Lentamente, la mia passione per l'art. 1 della Costituzione è venuta diminuendo. Che l'Italia fosse una Repubblica fondata sul lavoro era importante ed interessante quando è stato scritto. In quegli anni, si restituiva dignità alle persone attraverso l'idea di lavoro che si andava costruendo. Oggi i tempi sono cambiati ed anche il lavoro e l'idea di lavoro stanno subendo una recessione forte in termini di diritti. Stiamo tornando indietro all'idea che il lavoro sia uno dei primi ambiti in cui si restituisca la disparità profonda della nostra società ed anche quella dimensione di sudditanza tra chi detiene la possibilità di dare lavoro e chi esercita le possibilità connesse al lavoro. Sono diventato molto più affezionato agli artt. 2 e 3. L'art. 2, in particolare, è quello che recita "è compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che limitando, di fatto, la libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori alle organizzazioni politiche, economiche e sociali del Paese." Secondo me, in questo articolo si racchiude il mio pensiero su questo tema determinante per Genova. Mi sento libero perché non ho questo cordone ombelicale per cui devo pensare che mamma porto mi fa morire se non mi dà qualcosa. Invece, mi piace pensare ad un rapporto paritario tra un qualcosa di storico, importante e che considero un'espressione della capacità dei liguri di realizzare imprese nei secoli. Al contempo, ricordo sempre che i liguri ed i genovesi per me vengono prima, anche del porto. Do alcuni dati. Negli anni, soprattutto alcune grandi imprese portuali ma anche alcuni imprenditori genovesi molto affezionati a questo tipo di informazione, davano numeri che dicevano che la portualità sarebbe rapidamente passata a trattare 10.000.000 di teu dal 1.800.000/1.900.000 che trattava allora. Perciò, si dovevano fare alcune cose molto rapidamente per riuscire a far muovere questi teu. Approfitto della presenza dei Presidenti per ricordare a questa Giunta che mi piacerebbe rivedere nella nuova edizione il Cruscotto dell'Economia. È uno strumento informativo introdotto in precedenza, molto interessante e che dà un sacco di dati. Ad oggi è aggiornato solo all'anno 2016. È stato fatto l'ultimo numero a maggio e dovrebbe uscire adesso l'altro. Secondo il livello di aumento della trattazione di teu annuale che è circa di 60.000 unità, ci vogliono centotrenta anni per raggiungere quei 10.000.000 di teu. Non era così immediata quella necessità e per molti anni non c'è stato neanche questo aumento di 60.000 teu. In più, il dato che emerge è che le merci trattate dal porto, l'anno scorso sono diminuite dell'1%. Questo per dare dei dati di introduzione. Aggiungo, poi, una cosa: noi ieri abbiamo parlato di autonomia dei porti ed io ho avuto anche dei confronti con Confindustria su questo tema. A me quello che manca è l'idea di un'imprenditoria interessata al territorio di Genova e che abbia voglia di costruire un'idea di portualità più moderna, interessante, che sia in grado di dare uno strumento alla città per far sì che i lavoratori possano godere dei primi tre articoli della Costituzione. Invece, la percezione che ho avuto è di un mondo in parte porto che ci vede e ci vive come elemento di disturbo. L'Autorità Portuale, allora, ed oggi le altre forme che sono state costituite, esercitano in un regno divino assoluto all'interno del quale è difficile confrontarsi per una progettazione condivisa. Io ho parlato con Confindustria e mi sembrerebbe davvero interessante che non ci limitassimo a vedere questi contenitori che ci scorrono davanti. Di

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



SEDUTA DEL 22/11/2017

quella roba lì il territorio genovese non sa che farsene. Ci lavoreranno dieci gruisti. Ci lavorerà qualche spedizioniere però, alla fine, ce li vediamo sempre scorrere davanti. Infatti, queste 60.000 teu non si traducono in una grande ricaduta di aumento del personale impiegato. Mi piacerebbe che trovassimo il modo di aprirlo quel teu. Nel dialogo con Confindustria mi sembrava che ci fossero delle idee rispetto a questo. Chiedo al Presidente ed al Consigliere delegato di provare ad approfondire questo tema perché secondo me sarebbe molto interessante. È chiaro che non possiamo pensare di aprire grandi numeri perché non abbiamo gli spazi e questo è un dato però si possono fare delle cose. Loro per primi me ne avevano parlato su mia sollecitazione, quindi vuol dire che hanno una sensibilità. Secondo me, sarebbe l'occasione giusta per allacciare questa cosa. Poi, è chiaro che sui grandi vettori che hanno interessi è molto difficile creare quella mia sperata relazione tra città e portualità che contribuisca a costruire un'innovazione che cammini assieme. Al contrario, secondo me, l'Autorità Portuale deve avere anche questo perché rappresenta lo Stato, non rappresenta MSC o Spinelli. Rappresenta comunque lo Stato e, quindi, io vorrei che, come Stato, avesse a cura i tre articoli della Costituzione.

Avevamo parlato anche allora con Confindustria della zona ZES. Secondo me, potrebbe essere una cosa interessante su cui andare a ragionare ed investire. Su questo, io vorrei trovare riscontro. Dal punto di vista delle politiche del Governo, siamo andati in direzioni completamente opposte perché i Sindaci sono stati esclusi prima dal Comitato Portuale ed adesso dal *Board*. Questo ha fatto capire quali sono le priorità del Governo, cioè che i grandi vettori come MSC vengano qua e trovino qualcosa di appetibile. Che la città si relazioni per avere qualcosa di appetibile insieme, non è considerato interessante dal Governo. Di conseguenza, il Sindaco è escluso da questo percorso per questo motivo.

Ieri, Del Rio ha detto no all'autonomia dei porti quindi tutto quello che si è detto in quest'aula non è minimamente nei suoi pensieri. Infatti, come vi ho detto ieri, da Mattioli in poi nessuno ha avuto voglia di lasciare una lira sui territori per investire anche internamente alle strutture portuali. Nessuno ha mai avuto questa idea. Rispetto a queste due sollecitazioni, io vorrei aprire dei contenitori ed avere una restituzione per la zona ZES. Inoltre, vorrei avere qualche dato su l'elettrificazione delle banchine. È una cosa che serve a far star bravi gli abitanti del centro storico e quelli del Ponente genovese, quando il livello della sporcizia sui balconi si alza troppo oppure è una cosa che realmente si può e si vuole fare? Io ho sempre sospettato che i grandi vettori non ne abbiano nessuna intenzione. Ogni tanto si dice questa cosa, poi ritorna nel dimenticatoio fino a quando riemerge di nuovo e se ne riparla. C'è la possibilità di farla? Inoltre, in questi giorni sentivo di nuovo parlare di grandi navi. Ieri si diceva che Genova deve velocizzarsi a livello burocratico nell'accogliere queste grandi navi. Volevo sapere qual è la situazione perché anche su questo mercato non c'è tanta chiarezza. C'erano delle grandi realtà genovesi che non erano così interessate a quel tipo di pensiero. In realtà, chi controlla il macro mercato lavora di più in quella direzione perché ci sono dei pro e dei contro, cioè se ti va male il carico, hai dei buchi non indifferenti. Poi, c'è sempre il pensiero latente che, ad esempio, Malta diventi deposito di tutto e da lì partano delle navi più piccole per i porti come Genova, Gioia Tauro, etc. Rispetto a questo, vorrei avere da voi che siete più addentro alla situazione dei chiarimenti e vorrei sapere anche quali sono le problematiche relative all'accoglienza delle grandi navi che sono solo accennate dai giornali. Noi eravamo rimasti in aula rossa dove si erano fatti gli scavi nel porto per accogliere queste navi. Ci si era attrezzati con le grandi gru. Vorrei sapere cosa manca ancora, altrimenti di cosa abbiamo parlato? Inoltre, vorrei capire, rispetto agli ingressi, quale lavoro si sta facendo perché sul lungomare Canepa c'è costantemente una situazione di difficoltà legata all'ingresso dei tir. È solo quello il problema in quella zona. Anche in questo caso avevamo avuto dati che già sulle navi si faceva parte del lavoro per cui era velocizzato tutto. Allora come mai c'è questa situazione di stallo? Grazie.

**BRUSONI (PRESIDENTE)**

Consigliere Gambino.

GAMBINO (FRATELLI D'ITALIA)

Grazie, Presidente.

Sarò estremamente breve così recuperiamo il tempo che hanno preso in più i miei colleghi. Premetto che per me il porto è una risorsa ed un'opportunità per questa città che deve dare occupazione nel rispetto della sicurezza sul lavoro. Mi chiedevo quali sono gli investimenti ed i progetti che l'Autorità Portuale sta mettendo in campo per rendere il porto meno impattante nei confronti della cittadinanza. Faccio un esempio su tutti per far capire dove voglio arrivare. A Prà ci sono dei grossi problemi di inquinamento acustico legati al fatto che le porte *container* rimangono accese durante il carico e scarico provocando un rumore che dà grossissimi problemi ai suoi cittadini. Pertanto, vorrei sapere se c'è una progettualità da parte dell'Autorità Portuale per cercare di risolvere tutte queste situazioni che fanno vedere, alla cittadinanza, il porto non come una risorsa ma come un problema. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Ceraudo.

CERAUDO (M5S)

Gli argomenti sono stati sviscerati quasi tutti dai precedenti Consiglieri che sono preparati ed hanno dato un quadro completo del territorio della nostra città. La sinergia tra porto e città nasce da sempre. Noi siamo nati all'interno del porto ed il porto convive con la città. Questa convivenza, soprattutto negli anni dell'industrializzazione, ha arrecato degli eccessi portando via il mare al nostro territorio, alla nostra città ed escludendo il cittadino dall'opportunità di vivere la città di mare come era Genova. Allo stesso tempo, la portualità è importante perché quello che vediamo nelle grandi città è un continuo sviluppo di questa in sinergia con il tessuto urbano. La differenza è che in altre città i porti sono distaccati mentre il nostro territorio che è schiacciato tra le colline ed il mare, è particolare. In questi anni, si sono sviluppate un'arretratezza delle strutture portuali ed anche una discesa veloce del nostro tessuto portuale in concorrenza con dei porti che, invece, sono cresciuti sia nel nord Europa che nel Mediterraneo, lasciandoci indietro. Dobbiamo recuperare da quel punto di vista e portare delle opere che possano veramente creare questa nuova sinergia per tornare ad essere uno dei più importanti porti del Mediterraneo.

Torniamo agli argomenti che sono stati sviscerati. Noi abbiamo portato già una mozione sulla questione dell'inquinamento acustico di Prà e Voltri che il Consigliere Avvenente ha spiegato molto bene. Ora vorremmo sapere anche noi, come Putti, le garanzie di questa elettrificazione delle banchine per dare l'opportunità ai cittadini di non subire ulteriormente inquinamenti acustici derivanti da lavorazioni che non dovrebbero competere in quel contesto cittadino o per risolvere comunque i problemi che ormai da anni le delegazioni di Prà e Voltri chiedono con forza. Abbiamo altre situazioni che sono da chiarire.

Nella nostra interrogazione, avevamo chiesto lumi anche sullo spostamento dei depositi costieri di Carmagnani e Superba. È un problema che va risolto nella portualità, con un coraggio maggiore rispetto a quello delle scorse Amministrazioni che hanno sempre promesso e mai mantenuto la possibilità di spostare questi depositi in un contesto innovativo. Ne abbiamo di esempi in Europa. Noi abbiamo portato una progettualità che spero venga presa in considerazione con la

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



costruzione della nuova diga. Anche quello è un lavoro che verrà effettuato e dovrà dare delle risposte a livello di impatto ambientale sulla nostra città.

Come è stato già detto prima, abbiamo il famoso ribaltamento a mare di Fincantieri. Si farà? Non si farà? Quando partirà? Adesso il lavoro in Fincantieri esiste ma conosciamo benissimo le criticità di quel cantiere e le problematiche di sviluppo che avrà in futuro se non verranno messe in atto delle opere che realmente saranno in grado di riportarlo ad essere competitivo. Ricordiamoci bene che qualche anno fa, il direttore di Fincantieri voleva chiudere il cantiere di Sestri. Adesso viene portato come eccellenza. In realtà, il cantiere è sempre lo stesso. Non c'è stato uno sviluppo ulteriore. Finite le quattro o cinque navi che ci sono di commessa in questo momento, torneremo a guardarci in faccia ed a dirci "e adesso cosa facciamo?" Fincantieri negli anni ha comunque sviluppato la sua finanza all'esterno dell'Italia portando un *know-how* importantissimo ma gli investimenti in Italia devono essere fatti soprattutto a Genova perché il cantiere di Sestri Ponente fa parte della nostra storia. È importante che sia tutelato e rivalutato nelle sue strutture. Pertanto, il ribaltamento a mare è una necessità perché questo cantiere possa sopravvivere e restituire delle aree alla città. In questa maniera, le officine verrebbero spostate a mare e la stessa delegazione potrebbe guadagnare delle aree di nuovo interesse pubblico.

Abbiamo bisogno di queste risposte perché sono determinanti per il lavoro, per la portualità ed anche per l'ambiente. Spero che le nuove opere siano calate in questo contesto perché ci troviamo in una generazione in cui qualsiasi opera che viene messa in campo ha bisogno di avere una relazione tra l'ambientalizzazione ed il contesto portuale.

Abbiamo lo snodo di San Benigno da chiarire bene. Dobbiamo capire quale sarà la viabilità, quello che porterà al varco Etiopia e tutto quello che è il contesto del trasporto.

In questi anni abbiamo perso l'occasione di mantenere Costa Crociere all'interno di Genova. Questo è stato un errore fatidico anche se ormai si parla di portualità di Genova e Savona. Se abbiamo una visione complessiva di una portualità, bisogna che ci sia illustrata. Se uniamo le varie autorità portuali, vogliamo anche capire quale sarà il progetto sinergico perché non possiamo creare dei doppioni che si fanno concorrenza. Bisogna avere una logica costruttiva di portualità genovese, di trasporto e di sviluppo.

Abbiamo la questione del *waterfront* o *blueprint*, cioè delle riparazioni navali. Anche lì, bisogna capire, come è stato ben detto dal collega Giordano, cosa si vuole veramente mettere in opera. Negli anni, le riparazioni navali - anch'esse storia della nostra città - non hanno mai suscitato l'interesse dello Stato. Non sono mai stati fatti degli investimenti seri su delle strutture vecchie ed inadatte ad una città moderna che deve pensare allo sviluppo ed al lavoro ma, allo stesso tempo, a mantenere la salute dei cittadini ed anche di chi lavora all'interno di queste strutture. Se noi ci rapportiamo ai porti ed alle riparazioni del nord, ci rendiamo conto che siamo veramente indietro perché lo Stato non ha mai portato avanti delle iniziative vere. Siamo avanti a livello di manodopera e di professionalità ma questa è una nostra identità perché abbiamo sempre costruito navi. Con ciò, non possiamo continuare senza avere delle strutture che possano essere veramente competitive per sviluppare ulteriormente il porto come dovrebbe essere. Bisognerebbe avere una visione nuova e sinergica con la città e che possa restituire ai cittadini parti di spiagge che ora sono di Autorità Portuale. Penso alle spiagge di Voltri che potrebbero essere almeno utilizzate dal cittadino e gestite in maniera più consapevole, evitando assembramenti o l'abbandono totale.

Questo è lo specchietto che volevo fare, anche se gran parte degli argomenti sono già stati sviscerati dai vari Consiglieri. Queste sono le domande base a cui noi vorremmo avere delle risposte da parte di Autorità Portuale. Grazie.

VACALEBRE (PRESIDENTE)

Grazie, Consigliere Ceraudo.

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



Do la parola alla Consigliera Rossetti.

ROSSETTI (LEGA NORD)

Grazie.

Io vorrei ritornare sull'argomento iniziale, la diga foranea. C'è già il progetto definitivo e la previsione di inizio lavori.

Le Zone Economiche Speciali diventeranno zona franca? È una bozza di progetto o questo progetto è già pronto?

Per quanto riguarda la possibilità di creare lavoro per i giovani, quali sono le materie nel campo marittimo richieste dalle imprese portuali? La scuola è preparata su questo argomento?

C'è un progetto per il Levante cittadino? Mi riferisco al porticciolo di Nervi. Grazie.

VACALEBRE (PRESIDENTE)

Grazie, Consigliera Rossetti.

Darei la parola a Truffelli Ugo, Consigliere delegato dal Presidente del Municipio VII.

TRUFFELLI (DELEGATO MUNICIPIO VII)

Grazie.

Cercherò di essere non troppo lungo, anche perché tante cose sono già state dette, in particolar modo dal già Presidente del mio Municipio che ha sicuramente testimoniato il sentimento degli abitanti del Municipio Ponente rispetto a questo tema, ogni volta che viene affrontato. Ci tengo a sottolineare quella che è sempre stata la nostra posizione come Municipio e che credo sia opportuno ribadire in questa sede. Il rapporto tra la città e il porto è importantissimo. Credo che sia interesse della città che il porto possa svilupparsi e possa contribuire a generare la ricchezza per la nostra città ma è importante che ciò avvenga in coordinamento con la città stessa affinché non ci sia una prevaricazione da parte del porto rispetto a quelli che sono gli interessi di visibilità dei nostri cittadini. La particolarità della situazione del porto genovese è evidente a tutti rispetto alla posizione della città. Invito la Commissione ed il Consiglio a lavorare in questi cinque anni con l'obiettivo di far sì che i due temi dello sviluppo portuale e dello sviluppo cittadino avvengano sempre di pari passo. L'interesse comune dei cittadini è sia quello che il porto lavori sia quello di poter vivere degnamente e in maniera civile nel ventunesimo secolo in questa città.

Vorrei sottolineare tre cose che sono quelle che interessano di più al Municipio e sono battaglie che facciamo da anni. Due sono già state ricordate: quella delle dune e quella dell'elettrificazione delle banchine che è davvero un'opera importantissima e necessaria. Non si tratta solo di inquinamento dell'aria ma anche di inquinamento acustico. Da troppi anni i cittadini elaborano elenchi riferiti a quanto rumore fa ogni singola nave. Ormai i cittadini di quella zona conoscono le varie navi e quando le vedono arrivare dicono "questa sera non si dorme". Io abito a Voltri, non abito a Palmaro o Prà. Abito a Compo, in alto. Di sera, a seconda del tipo di nave, quando la città è più silenziosa, vi assicuro che anche da casa mia sento benissimo i rumori dei motori delle navi che funzionano perché la banchina non è elettrificata. L'elettrificazione delle banchine e le dune sono opere la cui progettazione mi risulta sia arrivata fino in fondo. L'elettrificazione delle banchine viene messa a bilancio da Autorità Portuale da un po' di tempo e siamo sempre lì in attesa per cercare di capire qualcosa. Anche in questo caso, la mia domanda che si associa al coro di tanti Commissari è: quando? Questo vale sia per le banchine che per le dune.

È stato già approvato anche il progetto del terzo punto. Si tratta di una progettazione molto complicata perché è fonte di disaccordi tra le aree tecniche dell'Autorità Portuale e quelle della

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



Regione. Alla fine si è arrivati ad una progettazione. Anch'essa è stata finanziata. È già stata messa a bilancio da Autorità Portuale ma siamo sempre in attesa che i lavori partano. Mi riferisco al famoso pennello sul torrente Leira. È necessario per proteggere la spiaggia e per liberare e migliorare il deflusso delle acque del torrente stesso evitando la formazione della barra a mare. Il progetto era stato approvato e finanziato. Credo fosse già nel bilancio del 2014 ma siamo sempre in attesa che inizino i lavori di questa opera importantissima per il nostro territorio.

Aggiungo un'altra informazione che è più una richiesta sia all'Autorità Portuale che al Consiglio Comunale. In data ventisette settembre, il Consiglio del Municipio ha approvato all'unanimità - quindi con la condivisione di tutte le forze politiche - una mozione in cui chiedeva la costituzione di un tavolo permanente tra Municipio, Comune, Autorità Portuale, Regione ed operatori del porto commerciale di Prà affinché in quel tavolo si potessero coordinare le attività, affrontare assieme i problemi e trovare soluzioni. Nello scorso ciclo avevamo sperimentato un tavolo informale in cui, come Municipio, andavamo spesso in Autorità Portuale a parlare col Presidente. Quello che noi chiediamo è che venga istituito un tavolo formale e permanente in modo che il lavoro del rapporto tra città e porto, per quel che riguarda la nostra parte di città che subisce molto, diventi davvero importante. Questa è la nostra richiesta ed invito il Consiglio Comunale a sollecitare anche il Sindaco affinché tutto questo possa partire al più presto.

Anche se non è materia del mio territorio, il Consigliere Ceraudo ha citato il ribaltamento a mare che è un'opera importantissima che tange i confini del Municipio. Aggiungo che, legato al ribaltamento a mare, c'è anche la sistemazione idraulica che per il territorio di Sestri è un'opera che si attende con ansia. Sempre in quell'area, sono stati citati Carmagnani e Superba che sono due depositi costieri. Non si tratta di un polo petrolchimico perché non fanno trasformazione ma solo stoccaggio e logistica. C'è qualche laboratorio che fa analisi ma non c'è nessuna trasformazione. Sono due realtà che conosciamo tutti. Il Municipio, da tanti tanti anni, ha una posizione chiara e netta ovvero che da lì devono andarsene, quindi invito ad andare avanti il più rapidamente possibile su questo tema. Ricordo che sempre il ventisette settembre, il Consiglio del Municipio ha approvato una mozione in cui, oltre a dire che devono andare via, è stato detto che il luogo dove non possono sicuramente andare è il porto petroli perché sarebbe una beffa insostenibile per il territorio e per i cittadini. Su Carmagnani e Superba informo il Consiglio che sempre in data ventisette settembre, il Consiglio del Municipio ha approvato all'unanimità un'interpellanza al Sindaco in cui si chiedeva qual era la sua intenzione riguardo a questi due depositi costieri, quali erano i suoi progetti e come intendeva muoversi. Il regolamento per il decentramento municipale e comunale dice che il Sindaco deve rispondere entro trenta giorni dall'approvazione del Consiglio dell'interpellanza. L'abbiamo approvata il ventisette settembre. Tra poco compie due mesi. Per l'approvazione sono sessanta giorni, quindi siamo ancora in attesa di questa risposta che è dovuta al Consiglio.

Il ventidue ottobre abbiamo approvato una mozione in cui invitavamo il Sindaco a venire a parlare in Consiglio di Carmagnani e Superba. Ci ha risposto due giorni fa l'Assessore Campora che sarà felice di partecipare. Siamo contenti ma questo non rimuove il Sindaco dal suo dovere di rispondere al Consiglio Municipale. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

La parola al Dott. Marco Sanguineri.

SANGUINERI (SEGRETARIO GENERALE AUTORITÀ PORTUALE)

Grazie dell'invito.



Ci sono moltissimi argomenti posti all'attenzione. Provo a rispondere sinteticamente su alcuni punti che mi pare siano stati toccati da tutti gli interventi e poi faccio qualche precisazione più di dettaglio.

Il tema più generale: autonomia finanziaria e trasformazione delle autorità di sistema in una forma giuridica differente. Stiamo parlando di una riforma di legge. Le autorità di sistema, in questo momento, sono soltanto dei soggetti passivi. Possono fare delle proposte anche di modifica delle normative esistenti. Si sta facendo adesso il correttivo del D. Lgs. 169 che ha riformato l'84/94 ma è chiaro che queste proposte difficilmente possono incidere sulla forma giuridica delle neo costituite autorità di sistema. È chiaro che la nuova 84/94 è una legge accentratrice. Su questo non ci sono dubbi. Gli effetti positivi o negativi di questo accentramento li vedremo nel tempo. Mi riferisco a due aspetti fondamentali. Nel primo posso già prevedere degli effetti negativi e riguarda le procedure di approvazione dei Piani Regolatori Portuali. Nella nuova norma non si prevede una semplificazione rispetto alla procedura già complessa che c'era prima. Si prevede un passaggio ulteriore nel senso dell'accentramento, posto che, oltre al passaggio al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, è previsto altresì un'intesa con il Ministero sui singoli Piani Regolatori Portuali. Questo, oggettivamente, è un elemento che andrebbe studiato e verificato meglio perché dubito che il Ministero possa conoscere nel dettaglio le condizioni urbanistiche dei singoli Comuni dove insiste il territorio portuale. Bisognerà capire in che cosa si estrinsecherà questa intesa ministeriale, se solo sulle grandi opere o nel dettaglio dei Piani Regolatori stessi. Questo non è l'aspetto peggiore. Il correttivo che si sta discutendo adesso riguarda proposte che vengono dagli enti locali. Non mi pare ci sia una posizione in questo senso né dal Comune di Genova né dalla Regione Liguria. Il correttivo sul tema dei Piani Regolatori Portuali rende ulteriormente complesso il procedimento di redazione ed approvazione di questi piani. Penso che se passerà questo correttivo così come è adesso, il Piano Regolatore di Sistema noi non lo vedremo mai. Forse sono un po' estremista in questa affermazione ma penso di non andare lontano dal vero. Se qualcuno ha occasione di leggere questo correttivo, penso che possa condividere la mia opinione. Il passaggio procedurale di approvazione del piano che prima era uno solo, a questo punto diventa addirittura duplicato. È previsto un documento strategico di sistema che ha gli stessi tempi di approvazione del Piano Regolatore. A monte c'è questo Piano Strategico di Sistema ed a valle ci sono i Piani Regolatori Portuali dei due porti, nel nostro caso, di Genova e di Savona. Pertanto, non si capisce neanche più dove finisce il sistema portuale. Questo è un elemento particolarmente preoccupante per tutti noi, a mio giudizio, anche perché la stessa norma impedisce varianti stralcio ai Piani Regolatori vigenti. Nel correttivo viene prevista una cosiddetta "variante localizzativa" che non ci è dato bene conoscere cosa sia. Prendendola per buona, la sua ammissibilità è limitata ad un periodo temporale molto ristretto. Nella proposta di oggi siamo soltanto ai primi del 2018, il che significa che per anni il Piano Regolatore Portuale vigente sarà l'unico piano e non potranno essere apportate varianti. Blocco totale della portualità. Questo penso che sia un tema di carattere generale. Mi rendo conto che non dipende direttamente dalla decisione di questo Consiglio ma una città come Genova penso che debba farsi parte per contrastare questo tipo di impostazione che a mio giudizio tende a rispondere ad alcuni problemi che esistono in altre Autorità di Sistema, non nella nostra.

Legato a questo concetto, ho sentito parlare della trasformazione da ente pubblico non economico a Società per Azioni. Ben venga questo cambiamento nella futura norma. Dico soltanto, senza illudersi troppo, che nel momento in cui diventa una S.p.A. a totale partecipazione pubblica, certi limiti burocratici che oggi rendono lenti i processi di sviluppo e di realizzazione delle opere, non cambierebbero affatto. Il Codice degli Appalti si applica indipendentemente dal fatto che Autorità di Sistema sia un ente pubblico non economico o che sia una Società per Azioni. Su questo tema tornerò in seguito perché è bene chiarire alcuni aspetti sulla tempistica necessaria tra l'approvazione e la realizzazione di un'opera. Capisco bene che per i cittadini e gli operatori economici è un elemento di grande sofferenza.



Il tema dell'autonomia ha un altro profilo che è stato citato, quello dell'autonomia finanziaria. Sarebbe auspicabile avere un grado di autonomia finanziaria maggiore rispetto a quella attuale. Questo, secondo me, sarebbe davvero fattibile. Perlomeno, potrebbe essere un passaggio interessante averla in relazione a grandi progetti infrastrutturali approvati di modo da non avere un'autonomia finanziaria tanto per averla ma legarla a grandi progetti. Questa era una proposta che avevamo fatto come Autorità Portuale in relazione al progetto della diga. Si era detto "lasciate ad Autorità Portuale di Genova, oggi Autorità di Sistema, una percentuale più elevata del gettito Iva che viene prodotto oggi dal nostro sistema finalizzato alla realizzazione di questa grande opera che non può che realizzarsi se non attraverso investimenti pubblici."

In generale, le entrate autonome di Autorità di Sistema ed i finanziamenti che abbiamo avuto dallo Stato in questi anni, onestamente non hanno rappresentato un vero vincolo allo sviluppo portuale. Quando ci sono stati dei progetti concreti da portare avanti, i finanziamenti sono arrivati. A parte la diga che ha bisogno di un grado di maturazione più ampio per poter essere finanziata, il riempimento di Calata Bettolo è stato finanziato ed abbiamo i finanziamenti per completarlo. Il ribaltamento a mare, con tutti i problemi che andremo a vedere, è stato finanziato. Il riempimento tra Pontili, Ronco e Canepa è stato finanziato. Se vado a Savona, la nuova piattaforma MAERSK è stata finanziata con un *mix* di entrate di Autorità Portuale e di sostegno dei fondi centrali.

Mi aggrancio ad un elemento che penso debba essere un elemento di valutazione positiva di quello che è oggi il sito portuale ligure genovese, in particolare. Nonostante le limitazioni e le criticità che avete richiamato e che andranno risolte, se guardiamo più in prospettiva, oggi abbiamo un sistema integrato tra Genova e Savona, unica Autorità di Sistema integrata veramente. Questo tengo a precisarlo perché a livello nazionale stiamo ancora parlando di integrare i bilanci delle due ex Autorità Portuali. Avrete letto sui giornali, Autorità Portuale ha già presentato il suo secondo bilancio di previsione di sistema e si sta dando una nuova organizzazione anche rafforzando le sue strutture interne.

Cosa sta succedendo? Genova sta completando una serie di interventi infrastrutturali importanti e ne progetta uno importantissimo come la diga. Attorno a Genova si sta realizzando il Terzo Valico ed è stata approvata la Gronda. Stiamo parlando di un territorio che anche in termini di connessioni farà un salto in avanti veramente importante nei prossimi anni. Non credo che né a livello nazionale né a livello Mediterraneo ci siano degli scali importanti come lo è Genova che possano usufruire di progetti già approvati ed in corso di realizzazione come il Terzo Valico o di prossimo avvio come la Gronda. Si parla di infrastrutture di adduzione. Poi sta a noi migliorare le strutture interne. Sta agli operatori migliorare l'organizzazione dei traffici perché, ad esempio, il traffico ferroviario possa essere sviluppato in misura maggiore rispetto a quanto viene fatto adesso.

Molti di voi hanno sollevato il tema del Piano Regolatore Portuale chiedendo a che punto ci troviamo rispetto a ciò che era stato presentato in questa sala e quali sono i rapporti con il Piano Urbanistico Comunale. Con il Piano Urbanistico Comunale noi avevamo sviluppato un'attività di condivisione a mio giudizio molto importante. Tengo di nuovo a sottolineare che questa è un'esperienza che trova rari riscontri in altri grandi porti. È uno dei motivi per cui adesso si discutono questi correttivi assurdi sui Piani Regolatori Portuali cercando di ovviare a situazioni che altre realtà comunali e portuali non hanno saputo risolvere. Autorità Portuale aveva collaborato con gli uffici comunali per il PUC e per tutte le parti di confine. Erano state individuate delle parti anche demaniali che sarebbero state regolate esclusivamente dal Piano Urbanistico Comunale ed avevamo individuato delle aree di co-pianificazione. Pertanto, si era trovato un punto di equilibrio importante che è tuttora vigente. Sulla base di questo, Autorità Portuale aveva elaborato il nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova che si era sviluppato parecchio e che era maturo al punto da avviare la procedura di VAS. Questo diventa un altro momento di confronto con i cittadini e con le istituzioni locali. Questa procedura è stata necessariamente bloccata dal fatto che è intervenuta la nuova legge - la riforma dell'84/94 - che non prevede più il Piano Regolatore del singolo porto ma

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



il Piano di Sistema. Non prevede nemmeno delle norme transitorie che consentano di portare a termine i procedimenti urbanistici di revisione dei piani già adottati, come era nel caso del Piano Regolatore genovese. In questo momento, che cosa stiamo facendo? Intanto, aspettiamo che esca questo correttivo sperando che tolga dal campo queste nefaste previsioni di modifica. Se così sarà, dovremo estendere quel lavoro che era stato fatto su Genova anche a Savona. In particolare, su Savona c'è un elemento che andrà approfondito e che qua era stato oggetto di specifici interventi tecnici e riguarda gli elementi ambientali. Si tratta degli aspetti relativi all'inquinamento atmosferico, l'inquinamento acustico, l'impatto del porto e delle navi sull'ambiente cittadino. È una delle parti più consistenti dell'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale. Anche per l'area savonese andrà recuperata questa analisi per riprendere di nuovo il percorso e riportare in VAS un Piano di Sistema e non più un Piano Regolatore soltanto genovese. Sarà necessario verificare con i quattro Comuni di Savona, Albissola, Bergeggi e Vado Ligure che ci sia l'intesa o comunque il non contrasto con i loro strumenti urbanistici. Questo è lo stato di fatto. Al momento, per quelle indicazioni generali che erano state discusse e presentate in questa sala del nuovo Piano Regolatore Portuale genovese, non ci sono degli elementi nuovi significativi. Quello era come progetto, quella è la sua condivisione con il vigente Piano Urbanistico Comunale. Sotto questo profilo, cercherei di valorizzare il lavoro che era già stato fatto in passato e che in alcuni territori particolari è proseguito con degli atti puntuali.

Altri temi che ho sentito richiamare da tutti riguardano gli interventi nell'ambito del Municipio VII, quindi l'elettrificazione delle banchine e la duna. L'elettrificazione delle banchine è stata confermata sul bilancio di previsione di quest'anno. Questo significa che si prevede di concludere entro l'anno l'aggiudicazione dei lavori. Ricordo che l'elettrificazione delle banchine, proprio per la sua storia progettuale, per fortuna riesce ancora ad essere un appalto integrato in base al nuovo codice. Il vincitore farà la progettazione esecutiva alla realizzazione dei lavori. I tempi stimati per la realizzazione dei lavori sono tredici mesi. Questo è un dato acquisito. Metto soltanto un asterisco per prudenza auspicando che non ci siano ricorsi sull'aggiudicazione perché questa è la storia di questo Paese, non solo di questo porto. Per l'elettrificazione delle banchine confermo 12.000.000 di euro di investimenti.

Il costo delle dune è lievitato a 1.700.000 euro dopo le ultime modifiche progettuali. È un intervento previsto per il 2018 quindi nell'anno prossimo si ritiene di poter consegnare i lavori per l'esecuzione delle dune.

Questi sono i due elementi essenziali riguardanti l'area di Voltri.

Sul discorso di Voltri, Autorità di Sistema credo che abbia fatto altri interventi. Penso alla passeggiata che è stata finanziata ed è mantenuta da Autorità Portuale. Ho sentito anche gli interventi sulle spiagge. Vorrei precisare che in questo caso è stato adottato un piano del demanio che riguarda proprio le spiagge di Voltri. Il piano è stato concordato con il Municipio in relazione all'utilizzo che deve essere fatto di queste spiagge, quindi spiagge libere ed attrezzate. È vero che è territorio demaniale ancora sotto la competenza di Autorità di Sistema ma Autorità di Sistema, nella logica di condivisione con il Comune, ha pianificato secondo le esigenze rappresentate dal Comune e dal Municipio. Le spiagge più importanti sono di Voltri, sostanzialmente.

Temi vari relativi al Ponente ed al Levante. Il primo tema sollevato dal Consigliere Bernini riguarda la diga di Prà. Mi riaggancio a quello che dicevo prima rispetto al Piano di Sistema. In quella sede ci sarebbero stati tutti gli approfondimenti di studi meteo marini per verificare gli effetti e la conformazione che questo eventuale intervento avrebbe dovuto avere. Preciso che questo intervento non rappresentava una delle massime priorità. Oggi, nel *terminal* di Prà arrivano le navi di più grandi dimensioni grazie ad un lavoro congiunto fatto da Autorità di Sistema con le Autorità Aeronautiche per consentire l'installazione delle gru di ultima generazione che possono servire le grandi navi. La stessa PSA ha investito acquistando quattro nuove gru di ultima generazione che



assicurano i migliori *standard* operativi per il porto. Siamo al livello dei migliori *standard* internazionali.

Sempre rimanendo su Prà, affrontiamo il tema del viadotto. Si era già concluso parecchio tempo fa e siamo arrivati alla stipula di una convenzione tra Autorità di Sistema ed ASPI. Poi ASPI ci ha fatto avere una sua ulteriore valutazione sui flussi di traffico non giustificando più un viadotto a quattro corsie che, in questo modo, sarebbe stato realizzato a due corsie. Per chi conosce un po' il progetto, parliamo di un viadotto di collegamento perpendicolare alle aree del *terminal*, al contrario della grande curva che oggi viene disegnata dal viadotto presente. Autorità di Sistema, insieme al terminalista, hanno segnalato che quel nuovo viadotto a due corsie, così corto, non sarebbe stato realizzabile perché avrebbe solo creato dei grandissimi disagi al traffico comune e soprattutto al traffico autostradale. Si è andati avanti molto nelle discussioni. Recentemente, si è arrivati alla condivisione, anche con il *terminal* di Voltri, di una via di mezzo, in buona sostanza di un viadotto a tre corsie alternate. Alla stregua dei semafori che si vedono ogni tanto nelle gallerie ed in alcune autostrade, si consente di avere due corsie di accesso in determinati orari e due corsie in uscita negli orari di punta. In questo modo, si riesce ad ottimizzare questo investimento predisponendo comunque il viadotto per la quarta corsia. Siamo in dirittura di arrivo per la firma della convenzione. Prudenzialmente, nel bilancio di previsione è stata prevista nel 2019, posto che deve essere fatto ancora il progetto esecutivo e poi affidati i lavori. Questo vorrebbe dire aver fatto il progetto e la gara per l'assegnazione dei lavori. Sottolineo sempre questi elementi per dirvi che oggi, in base al Codice degli Appalti, nel momento in cui io devo fare una gara di progettazione esecutiva - perché in base al nuovo Codice, posso mettere in gara solo un progetto esecutivo - i tempi di gara normali sono centottanta giorni, sempre se non ci sono ricorsi. Dopo i centottanta giorni c'è il tempo tecnico di realizzazione del progetto esecutivo. Dopodiché la norma prevede che ci sia una verifica fatta dall'Amministrazione. In base alle nuove norme, per questioni di trasparenza, il verificatore deve essere preso all'esterno dell'Amministrazione. Questo significa che io, parallelamente alla gara che ho fatto per il progetto, faccio un'altra gara per trovare il verificatore. Dopo che il progetto è stato approvato, faccio un'altra gara per realizzare l'opera e sono altri centottanta giorni, sempre se non ci sono ricorsi. Quando vediamo la programmazione di un lavoro e vediamo un lavoro confermato in un anno vuol dire che siamo alla fine di tutto questo percorso. Se lo metto su quel bilancio, vuol dire che abbiamo fatto tutto. Il lavoro delle Pubbliche Amministrazioni viene sempre tacciato di generico appesantimento burocratico senza sapere quanto questo dipenda da delle norme di carattere nazionale. Rispetto al tema del Codice degli Appalti, ci si sta muovendo in senso esattamente opposto a quello della velocizzazione. Poi c'è da considerare anche l'incertezza generale. Io mi sono tenuto gli appunti. Dall'inizio dell'anno, ho circa tre segnalazioni al mese dal mio ufficio legale di modifiche del Codice degli Appalti o delle norme connesse. Penso, ad esempio, alle linee guida ANAC che vengono prodotte a getto continuo. Voi capite che, di fronte a questo quadro, la certezza mi sembra quantomeno una chimera.

Tornando al discorso del viadotto, oltre all'aspetto stradale, la sua rilevanza sta nel fatto che consente l'allungamento del parco esterno di Voltri che, in parte, verrà già realizzato adesso da RFI nell'ambito del progetto del nodo di Genova. In questo contesto, segnalo che fra gli investimenti che si stanno concludendo da parte di Autorità Portuale, c'è la demolizione di alcuni fabbricati e la ricostruzione di fabbricati di servizio che impedivano la realizzazione del secondo binario di collegamento fra il parco interno e quello esterno. A breve verrà risolto anche questo aspetto.

I colleghi di RFI credo che siano in gara per il progetto esecutivo.

Per quanto riguarda il tema del ribaltamento a mare, il discorso è questo: i tempi di approvazione di quel progetto sono stati particolarmente lunghi in quanto l'assoggettabilità a via del progetto, al Ministero dell'Ambiente ha preso più di un anno. È stato anche rimbalzato fra gli enti locali ed il Ministero. Alla fine, si è finalmente stabilito che quel progetto andava assoggettato ad

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



assoggettabilità a via e il Ministero dell'Ambiente, dopo un anno, ha dato il suo parere. Poi il progetto è andato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che fa una valutazione di tipo tecnico. In buona sostanza, il progetto definitivo è stato approvato recentemente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con richiesta di alcune modifiche, in particolare per la parte idraulica che riguarda il torrente Molinassi. A questo punto, c'è un tavolo aperto tra Autorità di Sistema, Comune di Genova e Regione Liguria per dividere in due lotti quell'intervento del ribaltamento a mare. L'intento è quello di realizzare la messa in sicurezza idraulica del rio Molinassi in tempi brevi. Sarà il primo lotto che verrà realizzato. In base alle intese che stiamo perfezionando, sarà il Comune a fare la stazione appaltante, anche perché si tratta di un tracciato che ricade in ambito comunale. Anche gli strumenti per interloquire con i vari soggetti interferiti sono del Comune di Genova e non di Autorità di Sistema. Dovremmo arrivare ad una separazione di questi due lotti. I finanziamenti di Autorità Portuale verranno messi a disposizione per realizzare questo intervento. Siamo in una fase in cui quel progetto definitivo va trasformato in esecutivo. A differenza di quello che è accaduto per l'elettrificazione delle banchine di Voltri, l'intervenuto Codice non ci permette più di andare in gara con il progetto definitivo. Dovremo prima fare una gara per quello esecutivo e poi realizzare l'opera.

In quanto al ribaltamento a mare intesa come opera marittimo-portuale, proseguono i contatti con Fincantieri. Sono contatti in corso da anni e sono sempre stati abbastanza complicati. Credo che sia l'unico caso in cui un soggetto privato rifiuta una concessione. Questo per dire che l'incertezza di sviluppo industriale di Fincantieri ha fatto sì che questi non si volessero impegnare neanche nell'avere un futuro piazzale industriale. Questo aspetto non è stato indifferente nell'approvazione presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici perché nel momento in cui faccio un piazzale o una nuova calata industriale, devo dare dei dati tecnici. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici mi chiede "bene ma che cosa ci va su quella calata industriale? Ci mettete un capannone? Ci fate un magazzino? Ci fate un deposito rottami? Ci mettete delle gru, dei mezzi di movimentazione?" A quel punto, siamo stati abbastanza sul generico non avendo indicazioni industriali da parte dell'utilizzatore. Oggi, l'utilizzatore ha lanciato un progetto particolarmente innovativo di sviluppo dell'attività. Peraltro comporta una serie di interventi che stravolgono l'ambito di Sestri Ponente. Sono in corso le verifiche con Fincantieri per capire se quel progetto può essere ricondotto a reali criteri di fattibilità. Tanto per darvi un'idea, una delle proposte era quella di abbassare il piano del ferro di non so quanti metri. Questo significava riprendere la linea ferroviaria da Principe per riuscire ad arrivare con le pendenze. È chiaramente una proposta che non ci risulta essere concretamente realizzabile in questo momento. Pertanto, d'accordo con i tecnici dell'Amministrazione Comunale, questo ci ha spinto a stralciare il lotto del Molinassi ed a mettere in sicurezza il rio per un'esigenza cittadina.

Tema Piaggio. Su questo si è lavorato per il nuovo accordo di pianificazione. Autorità di Sistema è stata la prima istituzione ad approvare questo nuovo accordo. Ha pubblicato l'istanza pervenuta per l'utilizzo di quell'area. In questo momento, l'area è in parte già utilizzata perché Autorità di Sistema ha ritenuto di metterla a reddito e poi c'è un'attività produttiva che ha chiesto questi spazi. Si vedrà all'esito della pubblicazione se ci saranno altre istanze. Verrà fatto un confronto, come prevede il Codice della Navigazione, e si sceglierà il piano industriale più significativo ed utile in termini di pubblico interesse.

Riguardo al tema del lavoro, questa è una situazione un po' paradossale perché Autorità Portuale si è trovata addosso questo tema che non aveva mai trattato. Questo era frutto di un accordo tra altri enti, il Ministero e la Società Piaggio. L'Autorità Portuale non ha mai partecipato a quei tavoli e gli è stato detto di dare la concessione ma di considerare anche l'esistenza di un problema occupazionale. Nella pubblicazione che abbiamo fatto, è data un'indicazione sul fatto che i criteri di valutazione delle istanze valorizzeranno in particolare il fattore lavoro. Anche questo era stato oggetto di un'intesa con l'Amministrazione Comunale. Noi lo abbiamo inserito. Tengo a

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



sottolineare che questo riguarda anche il riferimento all'Ente Bacino che un Consigliere prima ha fatto. Tengo a precisare anche che, in termini di clausole sociali, ci sono delle normative comunitarie che devono essere rispettate. Nel momento in cui io inserissi delle disposizioni in contrasto, la gara che faccio potrebbe essere immediatamente impugnata ed il bando potrebbe essere annullato. Anche in questo caso, è necessario salvaguardare l'aspetto del lavoro che è di preminente interesse di Autorità di Sistema ma nei contorni che la legge consente. Questo succede per andare avanti con le procedure, altrimenti chi fosse interessato a far saltare questi procedimenti avrebbe vita facile con un'impugnativa quasi scolastica.

L'altro tema importante riguarda i depositi costieri. È uno dei punti sui quali si discute con questa Amministrazione al momento del nostro parere sul Piano Urbanistico Comunale. L'Amministrazione Comunale richiese che Autorità di Sistema, nella revisione del suo Piano Regolatore Portuale desse delle ipotesi localizzative ai depositi chimici di Superba e Carmagnani, oggi siti a Multedo. Questo è stato fatto, tanto è vero che nel disegno del nuovo Piano Regolatore Portuale con cui fu avviata la VAS e che comunque passò in Comitato Portuale, furono previste due localizzazioni a fronte di diverse che erano state studiate. Dico due perché la procedura di VAS richiede scenari alternativi. Uno degli elementi su cui era basato lo scenario alternativo era proprio il deposito dei prodotti chimici. Fu un caso che vennero trasferiti all'interno del porto di Multedo attraverso un intervento di riempimento nei pressi della banchina occidentale del pontile alfa. Il secondo prevedeva una possibile localizzazione nell'attuale o ex carbonile dell'ENEL, Calata Concenter. Questo è un documento che non si è tradotto in uno strumento di pianificazione ma era propedeutico rispetto ad esso. Recentemente, è accaduto che la società Superba ha fatto un'istanza ad Autorità di Sistema per avere in concessione le aree del carbonile ENEL ed altre aree limitrofe al fine di trasferire i depositi chimici di Superba e Carmagnani, anche se ci sarebbe un problema amministrativo perché di Carmagnani non si è avuta notizia formale. Genericamente, parliamo dei depositi di Multedo. A questo punto, Autorità di Sistema sta istruendo questa istanza. È un'istanza complessa perché non essendoci il nuovo strumento urbanistico, occorre comprendere come si può inserire questa nuova funzione. A nostro giudizio non si tratterebbe di variante ma di un cosiddetto adeguamento tecnico funzionale, quindi una modifica più leggera che riteniamo di poter approvare. Questa istanza, in questo momento, va in parte a collidere con altre istanze in siti confinanti. Per chiarezza e trasparenza, devo dire che l'istanza che è stata presentata da Superba eccede quella identificazione localizzativa che era stata fatta in quei documenti preparatori del Piano Regolatore. Questa istanza prende territori che ha costi più ampi e questo è un elemento di complicazione che comunque l'istruttoria dovrà valutare. È chiaro che è un'istanza che si sovrappone ad attività esistenti e, quindi, necessita di essere approfondita in questo senso.

Altro tema: Hennebique. Credo che si riaprirà a breve un tavolo fra Autorità di Sistema ed Amministrazione Comunale. Tentativi ne sono stati fatti fino ad oggi, con le limitazioni di destinazioni d'uso che venivano prima ricordate. La presenza del progetto del nuovo centro di Ponte Parodi costituisce un elemento di cui si deve tenere conto nel momento in cui si volesse ristrutturare Hennebique. Hennebique ha una storia travagliata perché quando si parlò con il centro ludico sportivo di Ponte Parodi, l'ipotesi era che l'Università andasse ad Hennebique. Non c'era nessun problema, anzi c'era complementarietà fra queste due strutture. Le vicende dell'Università non sono arrivate a buon fine. Il risultato è che questo edificio è rimasto senza ristrutturazione. Per la verità, attraverso lo sforzo fatto in precedenza da Autorità Portuale e Comune, erano state riviste anche le destinazioni d'uso. Fu fatto un bando pubblico internazionale ma il mercato allora non giudicò sufficientemente appetibile quella localizzazione, tenendo anche conto dell'investimento importante che necessitava Hennebique. Su questo, sono di nuovo in corso delle verifiche con la Soprintendenza perché è chiaro che la natura di quell'edificio ed il suo significato storico impongono dei limiti alla ristrutturazione. Ricordo che eravamo arrivati ad una mediazione per cui la facciata lato mare e la torre dovevano essere gli elementi che dovevano rimanere. Tutto il resto

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



SEDUTA DEL 22/11/2017

poteva essere rivisto. Si è trattato di un lavoro lungo perché era stato fatto anche dalla Facoltà di Ingegneria che aveva valutato la stabilità dell'edificio e gli interventi che potevano essere fatti tenendo in piedi la facciata. C'è stato di nuovo un grosso lavoro a monte. Adesso andrà nuovamente affrontato questo tema. La vicenda assorbe molte attività e questo è un elemento problematico. Bisognerà valutare anche se quell'area potrà essere utilizzata almeno in parte, come era stato previsto originariamente. Questa potrebbe essere una soluzione.

Due elementi importanti che ho sentito richiamare sono il tema sicurezza ed il tema radioattivi. Il porto di Genova è stato l'unico scalo nazionale a dotarsi di una sua regolamentazione, al di là delle norme nazionali, sul controllo dei prodotti radioattivi o di quei prodotti semilavorati che sono a rischio di radioattività. È un'ordinanza nostra del 2014. È stata frutto di un tavolo previsto dalla legge che si chiamava "Igiene e Sicurezza" al quale parteciparono la Capitaneria di Porto, l'ASL, le organizzazioni sindacali e i datori di lavoro. Perché a Genova, con una certa frequenza, vengono trovati dei contenitori che hanno un livello di segnalazione di radioattività superiore a quello del fondo naturale entro determinati limiti assolutamente tollerabili? Dopo il caso del cobalto a Voltri, nessuno dei contenitori che sono stati anche segnalati sulla stampa era un contenitore a rischio per la salute delle persone. Perché vengono rinvenuti con una certa frequenza nel porto di Genova? Perché ci sono dei controlli serrati su questo tipo di merceologie. Segnalo che una percentuale sicuramente superiore al 50% di quei contenitori in cui noi rileviamo delle anomalie e rispediamo indietro con un tavolo in Prefettura, sono contenitori che sono già stati sbarcati e reimbarcati in un porto internazionale senza che nessuno abbia detto nulla. Il famoso contenitore cobalto di Voltri era stato stoccato per poco più di un paio di settimane nel porto di Gioia Tauro. Probabilmente, qualcuno lo aveva manipolato. Questo non lo sappiamo però questo è quanto. C'è una giustissima attenzione sui controlli da parte di tutte le istituzioni, anche della Magistratura, però il paradosso è che, alla fine, sulla prima pagina dei giornali ci vanno quelli che hanno i sistemi di controllo più serrati. La norma dice che i contenitori contenenti questi prodotti devono essere stoccati e controllati. Non dà un'indicazione temporale. Teoricamente, questo contenitore che io non so che deve essere sottoposto a verifica e che non so se è pericoloso o meno, in base alla norma può restare stoccato in un parco contenitori anche per dieci giorni. In base alla nostra ordinanza, questo non può avvenire perché entro ventiquattro ore dallo sbarco deve essere fatta la verifica. In più, oltre alla verifica dell'esperto qualificato, è bene che si sappia che nel porto di Genova viene fatto un controllo preventivo a monte. I contenitori che sono segnalati avere quel prodotto, prima ancora di essere sbarcati vengono trattati da operatori che hanno un segnalatore di carattere generale. Qualora questo segnalatore dia un "allarme", quel contenitore viene immediatamente messo da parte, quindi non passano neanche le ventiquattro ore. Al momento immediato dello sbarco viene chiamato l'esperto qualificato per fare le verifiche con lo strumento più adatto. Nel caso in cui ci siano dei dubbi, cioè una misurazione superiore a quella del fondo e si ritiene non prudente di importare ed aprire, c'è il tavolo in Prefettura con il reimbarco del contenitore. L'unica eccezione è che lo spedizioniere della merce si accollì l'onere di aprirlo a suo rischio e bonificarlo. Ad oggi, sono sempre stati tutti rispediti.

Passiamo ai temi sicurezza ed Ente Bacini sollevato dal Consigliere Giordano. Il tema Ente Bacini e privatizzazione è per rendere efficiente questo servizio che nella gestione pubblica di questi ultimi anni non ha dato i risultati sperati. Anche qui ci sarà attenzione all'aspetto sociale. Nel bando che uscirà è previsto che debba essere costituita una società a parte. Tutti i lavoratori dovranno confluire in questa società che si occuperà sempre di Ente Bacini, quindi non ci sarà la frammentazione dei lavoratori. È prevista anche una continuazione del rapporto di lavoro. Non c'è interruzione e riassunzione con applicazione del *Job Act*. Anche in questo caso, si garantisce tutela assoluta, sempre nel rispetto dei limiti di legge comunitaria.

Per quanto riguarda il tema della tutela del lavoro, dal punto di vista delle azioni che vengono fatte quotidianamente da Autorità Portuale, penso che il tema del lavoro sia sempre al

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



centro dell'attenzione. Lo è sotto diversi profili. Il primo è quello della sicurezza dei lavoratori. Attraverso quel tavolo "Igiene e Sicurezza" che richiamavo prima, ci sono delle iniziative che vengono prese periodicamente all'interno del porto su quelle che potrebbero essere evidenziate come criticità. In termini di sviluppo del lavoro, chi ha seguito le notizie di stampa, avrà visto che il traffico del porto funziona. Questo ci ha consentito di prorogare l'autorizzazione alla compagnia dei lavoratori portuali il cui organico è stato recentemente rivisto, autorizzato dal Ministero sulla base di dati concreti di traffico e di occupazione. È un elemento sicuramente rilevante.

In quanto al discorso del passaggio dei contenitori e del valore aggiunto, questo è un tema che spetta all'imprenditoria più che ad Autorità di Sistema. Autorità di Sistema, allora Autorità Portuale, elaborò una programmazione di realizzare magazzini nell'ambito di Cornigliano e di Voltri. Non ci fu un grande interesse imprenditoriale, proprio sotto il profilo delle ricadute occupazionali che venivano richieste. Trattandosi di aree ILVA, chi seguì la storia del programma può facilmente ricordare che venne chiesto come minimo un assorbimento di qualche decina di unità di lavoratori ILVA. Questo portò alla rinuncia a determinati progetti. I lavoratori stessi preferirono restare in ILVA perché probabilmente sembrava che le garanzie fossero maggiori. Questo comunque è un tema che si può rivedere, fermo restando che quando si parla di numero e passaggio di contenitori bisogna prestare attenzione a tutti i lavori che sono connessi a questo tipo di attività. Nell'ultima assemblea degli spedizionieri e agenti marittimi fu data un'immagine, secondo me, particolarmente significativa. Mi sembra che la domanda fosse del Consigliere Putti. C'era la pianta della città e fu accesa una luce in tutti quegli edifici della città dove c'era un'attività di brokeraggio, di agenzia marittima, di spedizione e di assicurazione marittima. Era un'immagine impressionante sul numero di persone che sono legate anche al contenitore che transita. Secondo me, in prospettiva, un tema che dovremo affrontare tutti è quello dell'evoluzione tecnologica dei *terminal*. Questo è un grande argomento. L'automazione che andrà avanti metterà in discussione alcuni tipi di lavoro certamente. Su questo bisognerà essere pronti. Già oggi l'elemento della formazione è ritenuto essenziale. Il portuale che va a lavorare nei *terminal* deve conoscere il sistema informativo del *terminal* ed i sistemi informativi non sono tutti uguali. In prospettiva, questo è un argomento che sicuramente dovrà essere posto all'attenzione della comunità perché bisognerà far evolvere il lavoro e verificare il saldo occupazionale che queste tecnologie daranno in settori completamente diversi fra loro. Bisognerà anche stare attenti al fatto che qualora la concorrenza andasse su un'automazione spinta, sarà difficile non seguire questo tipo di tragitto da parte dei nostri terminalisti.

Il Consigliere Ceraudo faceva riferimento agli investimenti a minore competitività nel porto di Genova rispetto ai concorrenti. Mi sento di smentire questa affermazione. Il porto di Genova oggi è il porto sicuramente più competitivo a livello nazionale. Gli *standard* operativi dei nostri *terminal* principali sono di livello nordeuropeo. I nostri *terminal* possono accogliere navi di ultima generazione e questo è il motivo per cui anche in periodi ancora di crisi Genova è cresciuta, a differenza di altri. Questo è stato possibile perché a Genova c'erano le strutture, le attrezzature pubbliche, quelle realizzate dai privati, le competenze per gestire quei traffici. Sono state adottate delle tecnologie che consentono di sviluppare quei traffici. Oggi Genova è l'unico porto italiano che aderisce alla piattaforma logistica nazionale col suo cosiddetto *Port Community System*, cioè con il Sistema Informativo Portuale che mette insieme agenti marittimi, spedizionieri, *terminal*, Capitaneria di Porto, dogane, Guardia di Finanza, tutti. Questo riguarda il ciclo dello sbarco, dello sdoganamento e dell'inoltro delle merci e autotrasporto. Il *terminal* di Prà non avrebbe potuto movimentare quello che sta movimentando adesso senza questo sistema. Oggi abbiamo dei problemi legati ai tassi di crescita. Le osservazioni corrette che sentivo prima, ad esempio, rispetto agli aspetti viabilistici sono legate al fatto che i volumi di traffico che vengono movimentati e le modalità con cui vengono movimentati sono relativi ad una massa di merci e contenitori che devono essere sbarcati in un arco temporale sempre più ristretto, con le tecnologie, le gru e

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



l'organizzazione. Il tutto va riversato immediatamente a terra. Si parla, quindi, di una funzione di sbarco, imbarco ed inoltre il più rapida possibile. Come si ovvia a questa criticità? Rafforzando ancora alcuni aspetti organizzativi. Per esempio, il *terminal* in questione aveva proposto ai suoi lavoratori una nuova organizzazione del lavoro che ha avuto qualche difficoltà ad essere approvata. In questo momento c'è un'altra soluzione attualmente in corso però questo è un elemento su cui si dovrà tornare. Il fatto che all'interno del *terminal* ci sia un confronto lavorativo che non trova soluzione sugli orari o sulla turnistica, si ribalta immediatamente sui lavoratori che stanno all'esterno del porto. In questo caso sono colpiti gli autotrasportatori che hanno sofferto di momenti di fermo tra un turno e l'altro che ha comportato per loro dei gravi danni economici. Ci troviamo ad affrontare una situazione su cui il sistema portuale non può incidere, perlomeno su alcuni aspetti. La concorrenza che c'è nel sistema dell'autotrasporto di autisti e ditte europee che non rispettano le stesse norme delle ditte italiane, francesi, tedeschi o olandesi, sta creando dei problemi enormi. C'è un abbassamento delle tariffe ed un mancato rispetto delle regole, quindi c'è una concorrenza sleale. Tutto questo incide molto sulla produttività. Si scarica anche sulla redditività di queste funzioni di trasporto interno che, a maggior ragione, soffrono di più di eventuali diseconomie che si possono realizzare in ambito portuale. Non si può più sopportare nulla in termini di fermo. Si sta lavorando anche in questo senso ragionando sul maggiore sviluppo del ferroviario e gli interventi di cui parlavo prima relativi al secondo binario di Voltri sono un aspetto. Senza attendere quello, si sta ragionando con Mercitalia per modificare l'organizzazione delle verifiche che vengono fatte sui convogli prima della partenza. Oggi c'è un sistema organizzativo che può essere molto migliorato aumentando l'efficienza del traffico ferroviario e riducendo i tempi. Anche da questo riteniamo di poter ottenere un maggiore sviluppo del ferroviario.

Sullo stradale, dal punto di vista delle infrastrutture, ci sono due cose. Autorità di Sistema ha realizzato l'autoparco nelle aree vicine all'aeroporto e sta funzionando molto bene. Adesso entrerà in gioco di nuovo la programmazione delle aree di Cornigliano dove era stato originariamente previsto l'autoparco. Secondo me, questo sarà un tema che anche con l'Amministrazione Comunale andrà visto e confrontato, fermo restando che le aree di Cornigliano saranno anche occupate dal cantiere della Gronda.

Le altre questioni riguardano il nuovo nodo di San Benigno ed il fatto che sul varco di Ponte Etiopia siamo in ritardo. Per questo motivo, bisognerà accelerare sulla realizzazione del nuovo varco sopraelevato di Ponte Etiopia. Rispetto a quello che vediamo oggi lungo il lungomare Canepa, è prevista una connessione direttamente sulla sopraelevata portuale. Anche questo sarà sicuramente un elemento che diluirà meglio il traffico portuale separando San Benigno da Ponte Etiopia.

Per quanto riguarda l'impatto di Prà, ne abbiamo già parlato.

Il progetto della diga, in questo momento, è stato ritenuto un progetto di interesse nazionale. La prima fase progettuale verrà finanziata dal Governo. Autorità Portuale ha messo nel bilancio 14.000.000 di euro per finanziare la progettazione della diga. Questo vi dà l'idea della dimensione totale. Nel materiale che abbiamo già inviato al Ministero ci sono già delle prime analisi e verifiche che Autorità di Sistema ha fatto su quello che era il primo lotto previsto, cioè dell'imboccatura di Ponente. Attraverso gli studi al simulatore del Cetena qua a Genova sono state fatte già delle valutazioni sulle maree, sugli eventi atmosferici e sugli effetti che avrebbe un'apertura della diga a Ponente. Questo sarà uno degli elementi che dovrà essere valutato con soluzioni alternative in questa parte progettuale che sarà finanziata dal Ministero. La cosa più rilevante è che questo progetto della diga del porto di Genova è stata individuata come progetto di interesse nazionale.

Un accenno al porto di Nervi. Non lo so perché non rientra nelle competenze di Autorità di Sistema Portuale.



Per quanto riguarda le Zone Economiche Speciali, penso che il Dott. Maresca sicuramente ci possa dare qualche indicazione in più. Io sono rimasto alla vecchia istituzione della zona franca nel porto di Genova, anche quella prevista nelle aree di Cornigliano. Adesso c'è qualcosa di nuovo e di più incisivo che può essere fatto. Ben venga qualsiasi iniziativa che possa consentire di trattenere attività a valore aggiunto.

Mi pare di aver risposto a tutti i vostri quesiti e vi ringrazio.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Putti.

PUTTI (CHIAMAMI GENOVA)

Sì, Presidente.

Darò due dati che mancavano. Non è stato detto quasi niente sul trasporto via ferro dei *container*. Ricordo che anche il progetto del Terzo Valico si ferma prima dell'ingresso in porto ed all'interno del porto di Voltri, attualmente non c'è una dotazione di binari o altro che possa consentire questo. Rispetto a questo, vorrei sapere quali azioni si intende mettere in campo. Per quanto riguarda l'ampliamento del porto di Voltri, vorrei sapere qual è la situazione attuale di questa pianificazione all'interno del PRP perché su di esso si erano espressi negativamente Regione, Comune e Municipio. Inoltre, mi interesserebbe avere anche un aggiornamento sull'*iter* del PRP. Era legato alla legge 2012 regionale e prevedeva alcune cose che non ci sono più. Vorrei sapere se e quando ritornerà in aula.

Invece, do io un'informazione. Si è parlato della Gronda di Ponente. Ricordo che c'è un ricorso al TAR pendente firmato da più di mille persone, quindi anche questo fa parte di quei dati di incertezza della programmazione. Ci potrebbero essere anche ricorsi legati agli appalti e potrebbero esserci anche dei ricorsi a livello europeo. Infatti, se la Dieci dovesse essere trasformata in strada non a pedaggio, quella non sarebbe più la terza corsia dell'autostrada ma dovrebbe essere integrata come nuovo tratto autostradale ed andare a gara europea, come previsto dalla nuova normativa.

L'ultima cosa: non ero alla riunione degli spedizionieri perché non ero stato invitato a differenza degli altri candidati. Mi piaceva ricordare questa cosa. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Avvenente.

AVVENENTE (PD)

Grazie, Presidente.

Io mi ero attenuto rigorosamente a quanto mi era stato chiesto ovvero di limitarci agli argomenti dell'Ordine del Giorno di oggi. Ora, però, avendo l'opportunità di avere il Dott. Sanguineri, ci scappa da chiedergli delle cose. Quanto era stato proposto dai due Consiglieri Costa e Maresca era la necessità di avere più occasioni per confrontarci con l'Autorità Portuale. Le cose sono state sviscerate praticamente tutte. Io volevo solo sottolineare un aspetto di un'opera che era stata iniziata e non portata a termine perché sono subentrati problemi di carattere tecnico. Mi riferisco al rinascimento del tratto di litorale che sta tra Bagni Doria e Bagni Roma. Quell'opera era stata incominciata perché i marosi in quel punto prendono particolarmente forza anche a causa della diga di sottoflutto che sta davanti alla zona di Pegli Lido. Inoltre, stavano minando alla base il muro di sostegno di una infrastruttura viabilistica di relativo interesse, l'Aurelia. C'erano già degli

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



evidenti segni di erosione e quell'opera era partita in questo senso. Si sono ottenuti alcuni risultati. Il primo è stato quello di liberare dalla sabbia la foce del rio Rostan collaborando alla messa in sicurezza di un'opera che è già finanziata dall'Amministrazione. Poi ci sono stati dei problemi tecnici. Mi permetto di cogliere questa occasione per sollecitare la ripresa dei lavori e di poterli portare a compimento entro l'inizio della prossima stagione balneare. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Santi.

SANTI (VINCE GENOVA)

Intanto, volevo ringraziare il Dott. Sanguineri perché ha fatto una relazione veramente completa e ad ampio raggio. Tra l'altro, io ho il piacere di conoscerlo direttamente e sono qui anche a testimoniare la mia personale stima. So che Lei è importante punto di equilibrio all'interno di Sistema Portuale, quindi non solo un rappresentante tecnico ma anche un rappresentante socialmente utile.

Io vorrei fare un breve riferimento ad alcuni aspetti riguardanti la competitività del nostro porto. Purtroppo, io ho vissuto l'esperienza degli anni Ottanta e Novanta, quando il porto di Genova ha tentato una grande rivoluzione organizzativa con l'avvento del Dott. D'Alessandro alla Presidenza dell'Autorità Portuale. In quel caso, ci fu un tentativo di riorganizzazione significativo. Si incominciò a parlare nel Sistema Portuale di aziende e di competenze suddivise per aziende che costituissero non solo l'organigramma ma anche il funzionigramma dello stesso Sistema. Allora ci fu il tentativo di cambiare un po' il profilo del Sistema Portuale. Poi fu abortito perché negli anni Novanta sappiamo tutti le battaglie che ci sono state e la penosa situazione di molti spedizionieri e di tanti operatori marittimi che uscirono dal Sistema. Riprendere competitività non è facile perché vuol dire riconquistare merci sul mercato. Questo significa, prima di tutto, fare una proposta integrata di trasporto che sia competitiva. Poi significa anche avere costi competitivi nella gestione del lavoro portuale e fare sì che ci sia una rapida movimentazione dei teu. Se competitività deve essere, questa deve essere anche legata agli aspetti di trasportistica. A suo tempo, noi avevamo anche parlato di retro portualità. Con un *team* di eccellenza si era affrontato il tema del trasporto dei *container* parlando già anzitempo di retro portualità e di trasporto gestito anche fuori dal territorio metropolitano. Lo stesso Aponte, in una recente intervista televisiva ha detto che non è possibile immaginare una fluidificazione dei traffici se non realizzando una retro portualità adeguata. Credo che Aponte non parlasse solo alla retro portualità derivata presente oggi nel sistema del basso Piemonte e della Liguria. Immagino che si riferisse ad un discorso molto più esteso ed ampio. È per questo che noi allora avevamo già parlato di Castellazzo Bormida che è un'area retro portuale assolutamente adeguata per lo sviluppo di una movimentazione moderna e tecnologica. La fluidificazione del traffico nella città è uno degli aspetti di maggiore criticità. Se noi riuscissimo a valorizzare maggiormente la rete ferroviaria e la movimentazione su ferro, sicuramente questa fluidità ed una certa diminuzione dell'inquinamento ambientale si potrebbero realizzare. La rete ferroviaria per quanto riguarda il retro porto di Castellazzo Bormida è già esistente perché parte da Voltri ed arriva fino a lì. È una rete ferroviaria che insiste già sul territorio senza bisogno di andarla a costruire. Tra l'altro, quello di Castellazzo Bormida è un territorio di 200 h che si presterebbero magnificamente alla realizzazione della retro portualità di cui sto parlando. Si potrebbero realizzare più di quattrocento posti di lavoro diretti e tutto l'indotto che verrebbe virtuosamente influenzato da questa iniziativa imprenditoriale. Si tratta di *handling*. Questa parola vuol dire spostare il *container* dal carroponte del treno su quello del vettore su gomma. Non si tratterebbe di aprire il *container* ma di movimentarlo con maggiore rapidità. Tra l'altro, la zona è interessante perché insiste su un

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



contesto geologico che è già fornito di un casello autostradale, quello di Voltri - Gravelona Toce. Riassumendo: rete ferroviaria già esistente, 200 h disponibili, *handling* come operatività e poi un crono programma già verificato perché noi, a suo tempo, con il nostro *team* avevamo parlato sia con la Regione Piemonte che con la Provincia di Alessandria. Era mancato all'appello il Sindaco di allora, Marco Vincenzi. Noi avevamo già visto che i tempi erano assolutamente compatibili. Alcuni imprenditori del luogo come il buonanima Gavio non avevano visto di buon occhio questa iniziativa perché l'avevano interpretata come competitiva e concorrenziale rispetto all'area di Rivalta gestita da loro. In realtà, il retro porto di Castellazzo Bormida non sarebbe affatto in concorrenza con quello di Rivalta ma sarebbe complementare perché Rivalta apre il *container*. A Castellazzo Bormida il *container* non verrebbe aperto. In più, l'investimento logistico richiesto per un'operazione di questo genere non sarebbe eccessivo. Si tratterebbe di raddoppiare le tracce ferroviarie sulla tratta di cui ho parlato prima, quindi nel tratto fuori galleria. Le gallerie sono già state immaginate a suo tempo utili per trasporto di merci piuttosto consistenti. Questo significa che in termini di *container*, anche un *container* aperto oggi potrebbe passare attraverso quelle gallerie senza grossi interventi di riadattamento. Queste cose mi sembrano molto importanti perché la retro portualità, oltre che a conquistare le merci sul mercato, è una soluzione che determinerebbe una maggiore linearità del trasporto. Quello che oggi ci viene chiesto dalla competizione globale è che le merci non vengano interrotte ma vengano portate rapidamente a destinazione. Attualmente, ancora oggi sono decine di migliaia i *container* che arrivano a Milano e vengono dirottati verso Rotterdam. Il fatto che non ci sia ancora oggi una linearità di traffico che favorisca Genova è uno dei problemi sui quali bisogna muoversi, cosa che voi state facendo con molta competenza ed attenzione. Ho concluso il mio intervento. Mi auguro che questo progetto che noi abbiamo abbracciato ed al quale tanto abbiamo lavorato venga preso in considerazione. Già allora, il Piano di Logistica Internazionale lo prese in considerazione. Purtroppo, non c'erano le istituzioni che lo sostenevano a livello cittadino ed il nostro progetto si arenò. L'idea di riprendere il tema della retro portualità di Castellazzo Bormida non l'abbiamo mai abbandonato. Tenga conto che dal punto di vista tecnologico, noi abbiamo valorizzato delle competenze straordinarie come quelle dell'Ing. Porta. Era uno degli uomini che più di ogni altro aveva valorizzato la movimentazione dei *container* proprio nelle sedi in cui venivano gestiti e manovrati. Aveva elaborato un sistema detto di sfilamento per evitare di togliere la rete elettrificata sopra il treno che avrebbe disturbato altri sistemi di movimentazione. Detto questo, io mi auguro che anche i miei colleghi del Consiglio Comunale ed il Sindaco si facciano portatori di questa iniziativa portandola nelle sedi competenti perché merita di essere attenzionata. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Giordano.

GIORDANO (M5S)

Grazie, Presidente.

Ringrazio per la risposta esauriente del Dott. Sanguineri. Nutro ancora alcuni dubbi sull'argomentazione della privatizzazione dei bacini e sulla sicurezza dal punto di vista di radioattività del porto. Non sono dubbi che nascono da un sentimento ma da un articolo di giornale che è uscito il ventiquattro ottobre. Premetto che non c'è nessun tipo di intenzione di mettere in discussione le normative esistenti e la regolamentazione che è stata attuata nel 2014. L'intento è quello di migliorare le condizioni attuali affinché si innalzino gli *standard* di sicurezza. Questo non vuol dire che se da Gioia Tauro è partito un *container* con la sostanza radioattiva nel 2011 e noi, per un caso fortuito di controllo, abbiamo avuto la possibilità di fermare quel *container*, questo

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



giustifica il livello di sicurezza che deve essere migliorato. Dico questo perché riporto un articolo del “Secolo XIX” del ventiquattro ottobre in cui si parla di una maxi inchiesta sui mancati controlli sui *container* radioattivi. Si riferisce ad un’indagine che parte dal 2016. Questo deve stimolare un confronto in Commissione. Se il Dott. Sanguineri mi dà la possibilità, sono anche disponibile a fare un sopralluogo per capire l’ordinanza del 2014 dove non vedo un tavolo con i Vigili del Fuoco che forse sono una delle categorie che dovrebbero essere coinvolte in questo perché riguarda le loro competenze esclusive.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Giordano, scusi se La interrompo.

Volevo soltanto comunicarvi che poi il Dottore si deve assentare. Vista l’ora, volevo solo avvisarvi.

GIORDANO (M5S)

Difatti il mio intervento termina così. Richiedo un’altra Commissione perché non può essere esaustiva una Commissione con argomentazioni così importanti e difficili da comprendere sotto certi punti di vista. Chiedo anche di avere un riscontro da parte del Dott. Sanguineri per capire questa ordinanza e discuterla in maniera più costruttiva e con una sinergia diversa. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Passo la parola al Dott. Sanguineri perché poi si deve assentare.

SANGUINERI (SEGRETARIO GENERALE AUTORITÀ PORTUALE)

Grazie.

Per quanto riguarda il Piano Regolatore Portuale, Consigliere Putti, prima spiegavo come le modifiche introdotte nella legge 84/94 ci obblighino ad una riconsiderazione degli studi che avevamo fatto relativi allo scalo di Savona per poter riprendere, in seguito, il percorso che avevamo già compiuto in relazione allo scalo di Genova. Rispetto a quelle previsioni, sullo scalo di Genova non ci sono novità al momento, sempre che il correttivo che si sta discutendo non peggiori la situazione. In quel caso, non si tratterà più di un semplice approfondimento ma si dovrà fare qualcosa di più radicale.

Riguardo alla ferrovia di Voltri, ci sono due interventi da fare. Una soluzione è un intervento nostro di rimozione di vincoli alla realizzazione del secondo binario che realizzerà e sta appaltando RFI. In più, c’è la riorganizzazione delle verifiche dei convogli in ambito portuale. Questo è un elemento che rende più efficiente l’inoltro ferroviario e che riduce i tempi. Questi sono gli elementi essenziali. Dal punto di vista della progettazione, si sta valutando una convenzione con RFI. L’obiettivo è quello di poter avere in tempi più rapidi delle progettazioni esecutive per poter realizzare i miglioramenti del piano del ferro che Autorità Portuale ha previsto di finanziare con specifici stanziamenti a bilancio. Mi riferisco in particolare al collegamento col Campasso, all’ampliamento del parco Rugna che sta fra Calata Sanità e Consorzio Bettolo e che dovrà servire i nuovi traffici. Prendo atto che gli spedizionieri non L’hanno invitata. Dirò di mandarLe l’immagine perché è significativa. Rispetto al procedimento di Piano Regolatore Portuale, sui tempi adesso è difficile collocare dove siamo. Tutto sommato, se rimanesse in vigore questa norma, penso che l’anno prossimo potremmo riprendere la procedura da dove l’avevamo interrotta, con l’avvio della VAS, integrando Genova e Savona.

Trascrizione da registrazione ancora non approvata dal Consiglio Comunale



Ripascimento di Pegli. Prendo atto della richiesta del Consigliere Avvenente che verificherò.

Il discorso retro porti è complesso. Come sapete, c'è da qualche tempo una cabina di regia fra le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia. È in quella sede che si definiscono le priorità di intervento. Oggi, basi logistiche interne ce ne sono. L'operatore privato decide, poi, quale effettivamente utilizzare e se utilizzarle, considerando il grande tema della rottura di carico come elemento che rende più economico l'interporto a metà strada. Adesso si sta discutendo l'economia di questo ciclo. Il tema dei finanziamenti pubblici da nuove infrastrutture rientra in questo accordo di pianificazione tra le Regioni. Lì dovrà essere affrontato il tavolo. Ad esempio, si era affrontato il tema di Alessandria che era particolarmente caro a RFI, il tema di Novi San Bovo come altro scalo ferroviario interessato. Gli argomenti sul tavolo sono parecchi, soprattutto da parte di Regione Piemonte. Ad un certo punto, saranno le priorità che i territori vorranno dare, fermo restando che il richiamo all'economicità del ciclo diventa fondamentale.

L'ultimo intervento era rispetto al tema dei radioattivi. Verifico ma secondo me questa nostra ordinanza è consultabile sul sito. La stiamo aggiornando, dopo due anni, e renderla ancora più cogente nelle sue parti. Quando sono stati stabiliti gli elementi tecnici interni a questa ordinanza, quel tavolo era stato allargato anche ad altri soggetti. Adesso non ricordo se c'erano i Vigili del Fuoco ma c'erano sicuramente gli esperti qualificati, quindi è un'ordinanza che ha delle basi tecniche molto solide. Ripeto, il livello dei controlli che c'è nel porto di Genova non lo ha nessuno. È doveroso dirlo. È una cosa che il porto principale d'Italia deve avere. Ci tenevo a confermare che queste procedure sono state fatte di comune accordo tra gli imprenditori ed i lavoratori, soggetti molto attenti alla sicurezza dell'igiene e del lavoro.

Il torrente era uno degli altri interventi da affrontare. Comunque, verificheremo lo stato di avanzamento. Su questo abbiamo fatto una discussione in Regione per rivedere il progetto che inizialmente era stato predisposto da Autorità Portuale e che i tecnici regionali dell'Ambiente avevano ritenuto di rivedere.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Costa.

COSTA (VINCE GENOVA)

Grazie.

Rapidamente, ringrazio il Dott. Sanguineri per la relazione approfondita, completa ed esaustiva. Avrei una riflessione da fare ed una proposta operativa. Parliamo di rapporto città-porto. Attuare una pianificazione integrata significa porre a sistema i seguenti strumenti: il Piano Regolatore Portuale, il Piano Urbanistico Comunale, il Progetto Comunale di Riutilizzo al Demanio Marittimo che apre la trattazione del macrotema del litorale e del disegno del *waterfront* di Levante. Alla luce di questo, io proporrei un riaggiornamento in una serie di Commissioni ed un approfondimento che avvenga tematica per tematica, territorio per territorio, caso per caso, sempre nell'ambito del macrotema del *waterfront*. Grazie.

**BRUSONI (PRESIDENTE)**

Passo la parola al Consigliere delegato Maresca.

MARESCA (CONSIGLIERE DELEGATO PORTO E MARE)

Sono molto contento di questa Commissione. Ringrazio tantissimo il Segretario Generale Sanguineri. Ritengo che una Commissione fatta in questo modo ci consenta di essere al corrente di tutti gli argomenti relativi al nostro porto che è fondamentale per la nostra città. Io sto per avere una nuova direzione, quindi anche io avrò modo di lavorare molto più a fondo su questi argomenti e di entrare anche nei temi specifici e tecnici che sono molto importanti. Dico soltanto un'ultima cosa. Noi, come Comune di Genova e come ANCI Porto, ci stiamo battendo contro la nuova legge di modifica della legge 84 che toglie completamente i Comuni dal Comitato di Gestione Portuale. Nella nuova legge si stabilisce che il Sindaco non può né auto designarsi né nominare un delegato ma deve designare una figura tecnica. Togliere un organo così importante di indirizzo politico come il Comune di Genova dai Comitati di Gestione ci sembra un'assurdità. Noi siamo già in accordo con il Sindaco Nogarin di Livorno e con i Sindaci di altre città molto importanti di combattere questa legge nazionale assurda.

Per quanto riguarda gli altri argomenti, faremo un tavolo tecnico con il Porto. Il mio compito è proprio quello di fare da *trait d'union* tra Porto, Comune e Municipi. Questo credo che sia fondamentale. Pertanto, indiremo un tavolo formale in modo da avere aggiornamenti continui tra Porto e Comune.

Per quanto riguarda l'argomento del Consigliere Putti sul porto che dà una quantità di lavoro come altre industrie, noi invece crediamo che il porto sia proprio l'industria della città. Dobbiamo assolutamente incentivare il porto con le ZES di cui ho parlato prima e con altro. Noi crediamo che il porto non sia l'industria della città ma è la città stessa. Infatti, un porto che ha ottomila dipendenti, cinquantamila di indotto lavorativo, senza nulla togliere a Rinascente o Ericsson, è una cosa da salvaguardare.

Per quanto riguarda la proposta del Consigliere Costa, assolutamente apriamo più Commissioni importanti, soprattutto sul tema del rapporto tra Piano Regolatore Portuale e Piano Urbanistico Comunale in modo tale di essere più sinergici.

Sul retro porto, la cosa importante è che ci sia proprio una cabina di regia tra Comune, Regione ed Autorità Portuale perché il Comune ha un ruolo fondamentale nel rilevare il retro porto. Che sia un retro porto soltanto di imbarco merci come può essere a Campasso o che sia un retro porto di smistamento merci come può essere ad Alessandria, Rivalta o Castellazzo del Bormida, è importante agire adesso. Il 2022 è vicino e non possiamo farci trovare impreparati. Facciamo tutte le Commissioni che volete. Io sono apertissimo. Anche se ci sono opinioni diverse lo capisco ma proprio dalle opinioni diverse possono scaturire risoluzioni di problemi importanti per la città. Grazie.

**BRUSONI (PRESIDENTE)**

Direi che non ci sono altri interventi. Vi aspetto oggi pomeriggio alle 14:30. Arrivederci a tutti.

ESITO:

Rapporto tra città e porto. Prospettive di crescita alla luce dei nuovi scenari di autonomia amministrativa e finanziaria	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
---	-------------------------

Alle ore 12.37 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Valter Filippini)

Il Presidente
(Valeriano Vacalebre)

Il Presidente
(Marta Brusoni)

(documento firmato digitalmente)