



COMUNE DI GENOVA

**COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO
DELLE VALLATE**

**ESTRATTO DAL VERBALE DELLA COMMISSIONE DI MERCOLEDÌ
30 MAGGIO 2018**

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

Assume la presidenza il Consigliere Brusoni Marta

Svolge le funzioni di Segretario la signora Piredda Nadia

Alle ore 14:37 sono presenti i Commissari:

8	Amorfini Maurizio
9	Ariotti Fabio
14	Avvenente Mauro
10	Bernini Stefano
16	Brusoni Marta
13	Ceraudo Fabio
11	Costa Stefano
5	Crivello Giovanni Antonio
15	Immordino Giuseppe
6	Maresca Francesco
7	Mascia Mario
1	Pandolfo Alberto
3	Putti Paolo
17	Rossi Davide
2	Salemi Pietro
12	Terrile Alessandro Luigi
4	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Anzalone Stefano
2	Baroni Mario
3	Brucoleri Mariajose'

Assessori:

1	Consigliere delegato Francesco Maresca
---	--

Sono presenti:



COMUNE DI GENOVA

GIAMPIETRI PAOLA (REFERENTE AUTORITA' SISTEMA PORTUALE) CAPPURRO SILVIA (DIRIGENTE DIREZIONE PORTO E MARE) FERRERA MICAELA (S.G.O.I.) TALLERO MAURO (S.G.O.I.)

Alle 14.37, il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale dichiara valida la seduta.

ODG **AGGIORNAMENTOPIANO
REGOLATORE PORTUALE E NUOVA
ORGANIZZAZIONE DELL'AUTORITA'
PORTUALE TRA I COMUNI DI GENOVA
E SAVONA, AI SENSI DELLA
NORMATIVA LEGGE DEL RIO.**

BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Buongiorno a tutti, consiglieri.

Iniziamo con l'appello.

Questo pomeriggio, la V Commissione si riunisce per "aggiornamento Piano Regolatore Portuale e nuova organizzazione dell'Autorità Portuale tra i comuni di Genova e Savona, ai sensi della normativa Legge Del Rio."

Do la parola al Consigliere Delegato Maresca.

MARESCA - CONSIGLIERE DELEGATO

Grazie, Presidente.

Questa è una Commissione molto utile per valutare gli aspetti critici ed innovativi della Legge Del Rio sul cambiamento del Piano Regolatore Portuale. Qui con me c'è l'Arch. Capurro, mia dirigente della Delega Porto e Mare ed una componente dell'Autorità Portuale. Credo che siano le persone più importanti per poter parlare di questo. Inoltre, si potrà parlare anche di ANCI Porti e di quello che stiamo facendo per riformare la Legge Del Rio sull'impossibilità dei comuni di essere presenti all'interno del Comitato di Gestione Portuale.

Io lascerei la parola ai tecnici.



COMUNE DI GENOVA
BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Prego, Arch. Capurro.

CAPURRO - DIRIGENTE DIREZIONE PORTO E MARE

Io mi limito ad una veloce disanima delle modifiche che sono intervenute sulla Legge della portualità negli ultimi due anni. Sono intervenute due modifiche piuttosto radicali per quanto riguarda soprattutto gli aspetti inerenti sia la *governance* che la pianificazione. Approfondirò, in particolare, l'aspetto relativo alla pianificazione.

I due interventi sono il Decreto Legislativo 169/2016 del quattro agosto - la cosiddetta riforma Del Rio - ed il Decreto Legislativo 232/2017 del 13.12.2017, entrato in vigore il ventotto febbraio scorso. Per quanto riguarda la pianificazione, l'elemento che connota maggiormente questo passaggio legislativo è il Decreto Legislativo 232/2017. Passiamo da un Piano Regolatore Portuale che era rimasto inalterato nel passaggio tra la 84/94 dell'agosto 2016 ad un Piano Regolatore Portuale decisamente differente. Vengono duplicati i livelli di pianificazione in un piano strategico ed in vari piani regolatori portuali relativi ai porti che costituiscono il sistema. Inoltre, vengono introdotti una modalità leggera di intervento sul Piano Regolatore Portuale, l'adeguamento tecnico-funzionale - attivabile anche nelle more dell'approvazione dei nuovi piani regolatori portuali - ed una variante stralcio. Sono le varianti ordinarie che potranno intervenire successivamente all'approvazione dei piani regolatori portuali. Con la legge del 2017 viene inserita anche la possibilità di introdurre varianti ai piani regolatori portuali vigenti. Questo significa che mentre fino al novembre del 2017 non era possibile fare varianti sui piani regolatori vigenti, a partire dal dicembre del 2017 sarà possibile, per una parte di Autorità Portuale, agire non solo con varianti minimali sui piani regolatori portuali vigenti ma anche con varianti piuttosto sostanziali e significative. Questo è significativo perché con le modifiche legislative di cui ho parlato, il ruolo del Comune viene ristretto nella definizione di intese entro tempi contingentati. Questo significa che per l'approvazione degli strumenti urbanistici portuali, la legge ante modifica prevedeva delle intese tra Autorità Portuale e Comune. Questo concetto dell'intesa permane anche nelle successive formulazioni però si tratta di un'intesa che deve essere resa entro e non oltre quarantacinque



COMUNE DI GENOVA

giorni dalla presentazione dell'istanza. Voi capite che con i tempi ordinari di un Consiglio Comunale, quarantacinque giorni sono dei tempi inadeguati per una valutazione oggettiva di queste proposte da parte dell'organo competente che, in materia pianificatoria, resta sempre il Consiglio Comunale.

Dal punto di vista operativo, la collega di Autorità Portuale entrerà più nel merito delle vicende che hanno riguardato e stanno riguardando il Piano Regolatore Portuale del Sistema Portuale, nello specifico del Porto di Genova. Dal 2016 in poi, Autorità Portuale deve necessariamente restare in attesa di una sedimentazione legislativa che è stata piuttosto convulsa ed anche fortemente modificativa.

Io passerei la parola a Giampietri per raccontare quello che era stato fatto sul Piano Regolatore Portuale di Genova ed anche quello che sta avvenendo rispetto allo strumento che era in fase di elaborazione.

BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

La parola alla signora Giampietri dell'Autorità Portuale. Grazie.

GIAMPIETRI - REFERENTE AUTORITA' SISTEMA PORTUALE

Buongiorno a tutti.

L'Arch. Capurro ha già fatto una sintesi piuttosto completa di quello che è accaduto negli ultimi due anni in merito alla modifica normativa, soprattutto in materia di pianificazione portuale. Nei rapporti che abbiamo avuto con l'Amministrazione Comunale e con lo stesso Consiglio Comunale, nel 2015 avevamo rappresentato uno schema di Piano Regolatore Portuale riferito solo ed esclusivamente al Porto di Genova. Delineava uno scenario di sviluppo per i prossimi cinquanta anni. Andava ad esprimere ed ad individuare le soluzioni infrastrutturali ed organizzative ritenute idonee per rispondere alle esigenze di mercato nate e sviluppatesi dal 2001 fino ad oggi. Quelle esigenze che allora avevamo manifestato e per le quali erano state date determinate risposte, rimangono attuali. Si sono incrementate in un'ottica da interpretare come sistema. Pertanto, tutto il lavoro fatto ed i confronti avuti con l'Amministrazione Comunale non vanno buttati



COMUNE DI GENOVA

via ma letti in un'ottica più ampia, anche dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali.

Ad inizio 2016, a valle dell'avvio della procedura di valutazione ambientale strategica che era stata avviata per il Piano Regolatore Portuale di Genova, era pronto un bando con tutta una serie di approfondimenti. Questi avrebbero consentito di arrivare alla redazione del documento finale di Piano Regolatore Portuale e del rapporto ambientale che lo deve accompagnare per le successive fasi approvative.

Come accennava l'Arch. Capurro, la modifica normativa alla 84/94, intervenuta nell'agosto del 2016, ha stoppato ogni tipo di procedura. Pertanto, Autorità Portuale ha incominciato a ragionare, dapprima in termini generici e poi sui testi che sono stati presentati di volta in volta, sulla nuova ipotesi di pianificazione di sistema. Il primo testo prevedeva la redazione di un unico Piano Regolatore di Sistema per i porti di Genova e Savona. Questo piano aveva le sue complessità in quanto redatto su una scala più ampia, anche dal punto di vista pratico ed organizzativo. Successivamente, si è trasformato nella redazione di più strumenti, ancora più complessi rispetto a quella che poteva essere la pianificazione di un unico Piano Regolatore di Sistema. Ad oggi, Autorità Portuale deve produrre il cosiddetto documento di pianificazione strategica che è il cappello strategico all'interno del quale prevedere i principali profili di pianificazione. Approvato questo documento, devono essere redatti i singoli piani regolatori portuali per i singoli scali appartenenti al Sistema Portuale. In questo doppio livello di pianificazione, i rapporti con il Comune sono raddoppiati. Si parla di parere per quello che riguarda il documento di pianificazione strategica. Il Comune dovrebbe rispondere all'Autorità di Sistema Portuale sempre entro quarantacinque giorni. Successivamente, ci dovrebbe essere un ulteriore confronto sui singoli piani regolatori portuali, solo per le zone co-pianificate. Prima ci sarà un parere sul documento strategico generale. Poi ci saranno singole intese con tutti i comuni interessati. Abbiamo una vasta gamma di comuni da interessare per i singoli profili di pianificazione con questo doppio livello di espressione.

La normativa non ci consente ancora di avere un quadro di riferimento chiaro. Soprattutto per i piani regolatori portuali, viene fatto riferimento alla redazione in conformità alle linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Non sono ancora state redatte. Erano state redatte le linee guida per i piani regolatori di



COMUNE DI GENOVA

Sistema Portuale nella versione intermedia. Erano state emanate ad inizio 2017. Adesso siamo in attesa di vedere le nuove.

In questa fase non si può rimanere fermi ad attendere che si digerisca la nuova normativa in tutti i suoi profili. Abbiamo dovuto comunque portare avanti alcuni interventi di lievi modifiche al Piano Regolatore vigente. Stiamo predisponendo un documento di pianificazione strategica del sistema per la fine dell'anno.

Non so se occorre andare più in dettaglio su alcuni profili.

BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Proporrei di iniziare a fare già qualche domanda, così vediamo se le vostre domande coincidono con le relazioni dei nostri auditi.

Chiederei l'intervento del Consigliere Bernini.

BERNINI - PARTITO DEMOCRATICO

Grazie ma dovrò cominciare proprio con il tirarLe le orecchie, Presidente.

Quel percorso che è stato appena illustrato, legato alla valutazione ambientale strategica della prima bozza di piano di sviluppo portuale, ha significato una serie di commissioni per il Consiglio Comunale.

Io ho sincera stima e simpatia per la Dott.ssa Giampietri però ogniqualvolta c'era una Commissione di questo tipo, era presente o il Presidente dell'Autorità Portuale o qualche rappresentante come il Segretario Generale. Io credo sia stato invitato Marco Sanguineri ad essere presente qua. Sarebbe stata utile la sua presenza che risponde anche alla scelta di un rapporto con l'Amministrazione Comunale strutturato ai massimi livelli decisionali della nuova Autorità Portuale.

Non nascondo che ho anche qualche preoccupazione perché abbiamo una Commissione con il Consigliere Delegato ma in passato quelle commissioni vedevano la presenza dell'Assessore all'Urbanistica e dell'Assessore allo Sviluppo Economico che erano coinvolti per rispondere alle richieste dei consiglieri. Diventa più importante questa cosa proprio dopo quello che ci hanno appena detto riguardo alla tempistica ristretta per l'intervento. Non mi preoccupano più di tanto i tempi ristretti perché nei quarantacinque giorni si può predisporre un parere, se questo parere è stato elaborato con un lavoro comune nella fase preparatoria.



COMUNE DI GENOVA

Quando io sono diventato Assessore c'era già una grossa fetta di lavoro fatta. Quando, nel 2015, tre anni dopo, si è vista la bozza pronta per l'invio in Regione per la VAS, già avevamo affrontato le questioni nodali. Queste questioni sono ancora tutte aperte. Io farò soltanto un elenco di cose che dovremmo affrontare con la presenza anche degli assessori all'Urbanistica ed allo Sviluppo Economico. Quelle dello sviluppo della pianificazione e dello sviluppo portuale riguardano temi importanti per la città dal punto di vista dell'ambiente, della logistica e delle aree che sono in pianificazione comune.

Le questioni ambientali sono pesanti. Già nella fase di valutazione ambientale strategica, la cosa che il Comune sollevò nei confronti dell'Autorità Portuale era la questione del rischio di incidente rilevante. Il Comune di Genova aveva scelto un percorso molto trasparente ed individuato le situazioni di rischio. Aveva chiamato le aziende che uscivano fuori dai termini previsti e chiesto loro, prima ancora di elaborare il piano, di fare interventi finanziari.

Noi abbiamo il Porto Petroli. Sappiamo già che la sua fascia di rischio va fuori dell'area dello stabilimento stesso ma abbiamo questa difficoltà a colloquiare. Restano ancora in piedi cosine divertenti che vengono espresse da parte di alti esponenti di Confindustria genovese sulla collocazione, lì, di altri fattori di rischio di incidente rilevante. Nel frattempo, non abbiamo ancora chiuso una forte presa di posizione comune, tra Autorità Portuale e Comune di Genova, sui rischi già attualmente esistenti nel Porto Petroli. Per quanto riguarda la ricollocazione dei depositi costieri, ci piacerebbe sapere se Autorità Portuale ha cominciato la doverosa azione di rapporti con l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile per capire quali sono i termini di pianificazione strategica in funzione della presenza dell'aeroporto. Questo diventa fondamentale per le scelte di sviluppo portuale che possono essere realizzate in alcune zone. Allo stesso modo, non riusciamo a sapere cosa succede con l'elettrificazione delle banchine. Avvenente ricorderà senz'altro le questioni legate al Porto di Prà ma tutti noi conosciamo le questioni ambientali legate al Porto storico ed alla zona dei traghetti che sono l'altra grande fonte di inquinamento di questa città.

Gli eventi che si sono succeduti sul mercato finanziario ed economico ci pongono ancor più pesantemente la questione legata alle riparazioni navali. Il passaggio di proprietà a Fincantieri che sta diventando il colosso internazionale della ricostruzione e della



COMUNE DI GENOVA

riparazione ci pone un problema legato alla presenza delle riparazioni navali in un'area così vicina alla città ed a quale tipo di interventi di mitigazione dell'inquinamento sono previsti nel piano di sviluppo. Il Comune ha diritto di cominciare a discutere di queste questioni importanti.

La questione ambientale dei bacini mi riporta al tema della logistica. Noi lo sollevammo già nel ciclo amministrativo precedente con osservazioni sul piano di sviluppo portuale e su quelle che per noi sembravano carenze. Nei bacini, questo è ancora un grande vuoto. Qui si continua a favoleggiare del *Waterfront* e dell'area fieristica sulla base dei disegni del vecchio architetto ma, di fatto, Autorità Portuale non ha fatto nulla per modificare la sua pianificazione in quell'area. Nulla ha detto sull'accesso a questo nuovo grande colosso delle riparazioni navali che oggi, per portare la roba, deve passare da Genova Est, infilarsi lungo la Val Bisagno ed entrare. Se pensiamo che questa attività debba avere uno sviluppo, dobbiamo risolvere alcuni nodi fondamentali che sono in connessione forte con le favole che ci raccontano sul *Waterfront*. Bisogna sciogliere questi nodi. Si fanno degli interventi per riuscire ad eliminare una parte di fonti inquinanti? Si riesce a risolvere il problema della logistica? Non lo abbiamo neanche ancora risolto a Prà perché i lavori per il collegamento diretto tra il casello autostradale di Prà ed il WTP non sono ancora iniziati. Tra l'altro, ritardano anche il nodo ferroviario genovese e hanno una ricaduta pesantissima sullo sviluppo della logistica della nostra città.

Cosa dire di quello che sta succedendo al nodo di San Benigno? È un centro fondamentale per riuscire a dividere il traffico portuale da quello cittadino. Questa Giunta ha pensato di fare alcuni passaggi ma per quanto ho capito io, le modifiche che sono state avviate e richieste ai progettisti di Autostrade vanno in senso opposto alla possibilità di rendere davvero compatibile il traffico portuale e quello cittadino. Ci piacerebbe sapere come sta andando avanti questa discussione perché chi abita a Ponente come me, vivrà tutto questo ogni giorno.

La questione logistica ha un altro grosso elemento che non è stato ancora sciolto, nonostante le dichiarazioni del Presidente dell'Autorità Portuale. È quello dell'Autoporto. Oggi, il Ponente genovese è pieno di *camion* fermi da tutte le parti. Tra l'altro, è un posto dove si va anche perché è diventato il centro commerciale di questa città. Qualche motivo ci sarà per dare una logistica efficiente a



COMUNE DI GENOVA

questa area. Tutti i camionisti indipendenti lamentano la situazione. È stato venduto al monopolista il terreno di AMT. Su queste questioni vorremmo cominciare a capire cosa intendete fare.

Finisco con altre tre questioni. Spero che i consiglieri ne portino altre che io ho dimenticato.

La prima riguarda le aree di programmazione comune dal punto di vista urbanistico: Punta Vagno. Mi riferisco agli accordi con l'Istituto Idrografico della Marina Militare per l'acquisizione di quelle aree che potrebbero anche essere una fonte di sviluppo interattivo con i nostri Bagni Marina. Io non ho più avuto notizie dello sviluppo di queste trattative. Con il trasferimento dell'Idrografico dentro l'area del Porto Antico, ci sarebbe stata anche una rivitalizzazione forte. Si sarebbe potuta ampliare l'area destinata al turismo ed all'attività commerciale.

Parliamo di Ponte Parodi. Prima o poi Altarea fallirà. Questa città dovrebbe cominciare a ragionare in modo definitivo sulla conclusione di questa storia infinita. È nata quando i miei figli non erano ancora nati ed adesso sono laureati ed in giro per il mondo a lavorare. Si firmerà la conclusione del rapporto? Senza un Ponte Parodi concluso, anche tutte le questioni di *Hennebique* restano delle favole. Sono attaccati l'uno all'altro ed il futuro dell'altro porta dietro a sé anche quello dell'altro.

Infine, c'è da parlare della centrale ENEL. Sui giornali leggiamo che è stata fatta la richiesta di demolizione. C'è una forte richiesta di farla diventare una fonte di attrazione per i suoi pregi architettonici del periodo *Liberty*. Visto che è un bene comune della città, sarebbe utile una discussione anche su questo.

BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Consigliere Bernini, per quanto riguarda il Presidente dell'Autorità Portuale, Le confermo che era stato invitato. Lo sostituisce la Dott.ssa Giampietri.

Accolgo il Suo invito a coinvolgere gli assessori dell'Urbanistica e dello Sviluppo Economico nelle prossime commissioni. La invito a suggerirmelo non durante la Commissione ma quando mi incontra qualche giorno prima. Lo sa che io preferisco che queste commissioni siano sempre operative. Grazie.

Passo la parola al Consigliere Putti.



COMUNE DI GENOVA
PUTTI - GRUPPO CHIAMAMI GENOVA

Grazie.

Io farò alcune brevissime domande.

Nel caso in cui ci sia bisogno di una definizione di intesa tra Autorità Portuale e Comune, la nuova legge stabilisce, come accade adesso in campo urbanistico per alcune cose, che se il Comune entro quarantacinque giorni non dice niente, Autorità Portuale ha la possibilità di decidere.

In passato abbiamo avuto alcune pratiche per cui la Regione proponeva delle variazioni. Se il Comune non rispondeva entro quarantacinque giorni, la Regione dava per assodato che il Comune si era espresso. Vorrei capire se il meccanismo è uguale.

Non finirò mai di ringraziare Del Rio per le tante gioie che ci ha dato con le sue leggi.

Nel passato ciclo ci era stato proposto un interessante specchietto programmatico in cui c'erano il Piano Regolatore Portuale e la valutazione ambientale strategica. C'erano quattro *step* in questo schema. Il Comune interveniva allo *step* tre. Ci voleva l'acquisizione dell'intesa con il Comune e l'adozione della valutazione ambientale strategica da parte del Comitato Portuale. Rispetto a questo macro schema, cosa è cambiato alla luce delle variazioni normative? Noi abbiamo fatto alcuni degli *step*. In particolare, ci era stato presentato il PRP. Si erano dati alcuni suggerimenti. Si doveva aspettare che il Comitato Portuale facesse una serie di cose per tornare, poi, con la proposta di Piano Regolatore Portuale. Non l'abbiamo più visto. Pertanto, vorrei sapere cos'è successo.

Mi rivolgo al Consigliere Delegato della Giunta ora. Io credo che l'estromissione dal *Board* dei sindaci delle città coinvolte dall'Autorità Portuale sia un ennesimo segnale di un Governo che vuole accentrare a sé le decisioni e non avere interferenze locali. Non mi ritengo un'interferenza locale rispetto al Porto ma vorrei poter dire la mia come rappresentante dei cittadini. Chiedo quali azioni si stanno compiendo con ANCI, sempre che ANCI abbia ancora un valore e non sia una rappresentanza di sé stessa. So che qualcosa era stato fatto insieme a Livorno. Vorrei avere un aggiornamento su questo. Vorrei sapere se si riesce a portare a casa qualcosa o se questa estromissione è definitiva. Grazie.



COMUNE DI GENOVA
BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Consigliere Avvenente, prego.

AVVENENTE - PARTITO DEMOCRATICO

Grazie, Presidente.

Buongiorno agli ospiti che sono qui presenti quest'oggi.

L'Arch. Capurro, nella sua introduzione, ha illustrato quali sono le novità di carattere legislativo. Qualcosa hanno introdotto, in effetti. Non riesco a chiarire subito questo concetto di introduzione. Poi, andando avanti con la spiegazione, ho capito meglio. Stabilire quarantacinque giorni per l'espressione di parere di un'Amministrazione Comunale significa rivolgersi al Comune di Oslo, di Copenaghen o di Ginevra. Credo che anche loro avranno i loro passaggi che debbono essere fatti. Pensa in quarantacinque giorni come sarà possibile consentire ai municipi di poter esprimere la loro opinione. Non stiamo parlando di quisquillie. Stiamo parlando di interventi che incideranno pesantemente sui territori.

Quando parliamo di Autorità Portuale e di sviluppo del Porto, sappiamo bene quali sono i territori sui quali incideranno queste vicende. Basta guardare una cartina o *Google Maps* dall'alto per capire dove si è sviluppato il Porto di Genova in questi anni. Ha travalicato da secoli il promontorio di Sampierdarena ed è arrivato fino a Prà - Voltri.

Comprendo qual è la *ratio* di questa nuova normativa di legge. C'è un problema legato a garantire la piena funzionalità del *business* portuale, quindi per quale ragione dovremmo ascoltare Comune, cittadini e quant'altro? Io credo che questo sia un pesante passo indietro rispetto a quello che avveniva fino a qualche tempo fa, quando le comunità locali avevano il diritto/dovere di esprimere il proprio parere. Poi un'intesa si trovava. Fatto salvo alcuni atteggiamenti spigolosi, un punto di equilibrio si è sempre trovato. Era quello di garantire lo sviluppo del Porto in maniera rispettosa rispetto a quello che c'è intorno.

Credo che questa normativa sia stata scritta pensando a delle realtà territoriali totalmente avulse dalla realtà genovese. Qui siamo in un porto particolarmente anomalo. Noi non siamo Rotterdam. Non siamo Anversa. Non siamo neppure Marsiglia. Siamo Genova. Quando scrivi una normativa, la devi fare tenendo conto di tutte le



COMUNE DI GENOVA

realità portuali italiane ma visto che Genova è il porto principale del Mediterraneo, non si può prendere a schiaffi una città come questa. Porto e città sono assolutamente sovrapposte. Si compenetrano. Portare avanti questa normativa senza consentire all'Amministrazione di poter esprimere in pieno il proprio parere rispetto allo sviluppo portuale lo trovo un passo indietro inaccettabile. Spero che attraverso un'iniziativa comune delle città portuali sia possibile recuperare per il rotto della cuffia qualche elemento di novità che possa rimettere in gioco le amministrazioni comunali.

Il Comune di Genova ed Autorità Portuale, in occasione della stesura del PUC recente e del Piano Regolatore, seppur nella prima bozza, si erano parlati intensamente e seriamente. Si erano seduti intorno ad un tavolo ed avevano cercato di incrociare quelli che potevano essere gli interessi dell'uno e dell'altro. Erano stati fatti dei passi avanti notevoli. Oggi, a fronte del fatto che noi non abbiamo più avuto occasione di vedere la stesura definitiva del Piano Regolatore Portuale, cosa succederà? Questo è preoccupante ma spero che sia possibile recuperare in qualche modo una opportunità di discussione, di confronto e di espressione di parere. Se così non fosse, non dobbiamo tornare indietro di tanti anni. Credo che sono finiti i tempi in cui viene qualcheduno da qualsiasi parte a dire ai territori di digerire quello che gli viene imposto. Ricordo una serie di interventi che sono stati rigettati per una rivolta popolare che ha mobilitato i cittadini che ritenevano certi sviluppi non compatibili con la qualità della vita delle persone.

Auspico che si possa tornare indietro in qualche modo e si possa recuperare questo confronto franco che è sempre stato foriero di ottimi risultati perché poi il Porto ha potuto svilupparsi, essere considerato un'opportunità e non una criticità della città. Questo avviene solo se si parla e se c'è disponibilità da parte di tutti ad affrontare il tema di questo strettissimo rapporto in maniera serena. Quando mi occupavo del territorio del Ponente, avevamo parlato di una sorta di *marketing* territoriale che il Porto non poteva esimersi dal fare. Questa convivenza stretta comporta il fatto di mettere mano al portafoglio, fare dei progetti e realizzarli in maniera da mitigare la presenza delle attività che sono nel Porto. Rimangono ancora in sospenso alcuni progetti. Proprio oggi il "Secolo XIX" dice: "elettrificazione messa in discussione." Io ricordo che per il Porto di Prà si parlava di 12.000.000 di euro e di gara europea. Mi sembra che i lavori siano stati assegnati. Noi trepidiamo per capire se questi lavori



COMUNE DI GENOVA

andranno avanti, anche perché circa ventimila persone sono sottoposte, soprattutto nei mesi estivi, ai rumori dei motogeneratori delle navi che oggi attraccano nel Porto. Il *terminal* di Prà si sta specializzando sui *container* frigo, quindi c'è una questione che va affrontata in un certo modo.

Io spero che ci sia la possibilità di andare avanti speditamente. Anche qui, l'Autorità Portuale dovrà fare un atto di coraggio e stabilire che tutte le navi che entrano in Porto e che non hanno la prolunga non ci possono venire.

Ci sono altri interventi che non sono minori. Per esempio, penso all'innalzamento delle dune che proteggono la fascia di rispetto di Prà. Anche questo è *marketing* territoriale. Al di là delle dune, con le essenze arboree che fanno da paratia fonoassorbente naturale, devono essere sviluppate le attività portuali. Noi avevamo già fatto una serie di interventi. Bisogna necessariamente fare altri tipi di interventi.

Voglio sottolineare un aspetto. Insieme al Sindaco ed ad una serie di rappresentanti del Consiglio Comunale, abbiamo assistito ad un'assemblea pubblica a Multedo. Sono emerse una serie di sollecitazioni all'Amministrazione affinché essa trovi una soluzione definitiva alla ricollocazione dei depositi costieri di Carmagnani e Superba. Dobbiamo arrivare ad una conclusione. Bisogna individuare una soluzione. Capisco e condivido le preoccupazioni di tutti i cittadini di quelle aree dove si è ipotizzato di trasferire. Essendo abitante del Ponente, so perfettamente che in questa città, gira che ti rigira, c'è sempre un territorio disponibile a risolvere le criticità che vengono sottoposte alla sua attenzione.

Dato che non si possono risolvere insieme tutti i problemi, cerchiamo di metterci nelle condizioni di porre rimedio ad una situazione che diventa incompatibile con quei territori. Grazie.

BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Consigliere Ceraudo, prego.

CERAUDO - MOVIMENTO 5 STELLE

Grazie, Presidente.

Le domande sono già state poste dai miei colleghi. L'unica che non è ancora uscita è quella del ribaltamento a mare di Fincantieri. È



COMUNE DI GENOVA

un altro dato che dobbiamo ben capire perché pare che Fincantieri abbia proposto un nuovo progetto che va ad impattare diversamente la città. Fincantieri è un'azienda fondamentale sul nostro territorio, soprattutto per il quartiere di Sestri. Adesso ha interesse per le riparazioni navali. Anche da quel punto di vista, vorremmo capire bene come si è andato a verificare il bando di concorso dei bacini. Forse c'è stato uno *stop* di questo bando di concorso, quindi vorremmo capire la complessità di tale problematica e quali concessioni verranno date al nuovo proprietario. Quei bacini, per trenta anni, sono stati abbandonati a sé stessi, senza avere delle innovazioni tecnologiche che avrebbero portato ad avere un impatto sulla comunità e sulla città ben diverso da quello attuale.

Le altre domande sono già state portate all'attenzione dagli altri consiglieri.

Vorrei dire un'ultima cosa. Come Autorità Portuale, avete una visione complessiva della città e della portualità? Quali sono gli obiettivi? Quali sono le prospettive per le aree ex ILVA o ILVA? Anche lì abbiamo sempre delle preoccupazioni, io principalmente come lavoratore ed anche i cittadini e la delegazione di Cornigliano. Grazie.

PRESIDENTE V COMMISSIONE

Grazie mille, Consigliere Ceraudo.

Lasciamo la parola alla Dott.ssa Capurro.

CAPURRO - DIRIGENTE DIREZIONE PORTO E MARE

Comincio con alcune risposte di carattere più puntuale sull'impostazione legislativa.

Sì, è vero. Il termine di quarantacinque giorni è ripetuto più volte nell'ambito della legge. Se volete, vi do anche gli estremi. La collega Giampietri entrerà nel merito su tutte le questioni di natura più giuridica. Il termine esiste, quindi metterebbe il Comune in condizione di fare delle valutazioni in tempi contingentati.

Volevo introdurre un altro tema. Si è fatto riferimento ai lavori che ANCI stava facendo. Avendo partecipato ad un paio di riunioni come osservatore, ho rilevato una cosa. Mi sembra di poter dire che l'attività collaborativa che sussiste tra Autorità Portuale e Comune di Genova sia un evento che connota la città rispetto ad altre realtà



COMUNE DI GENOVA

territoriali che non sono Rotterdam ed i porti del nord Europa. Sono i porti italiani che non siano quelli del nord, sottoposti ad un certo tipo di tensioni di natura economica che costringono a fare delle valutazioni di maggior respiro.

I tavoli di lavoro sussistono a Genova. Sono stati formalizzati in vari modi. C'è un termine formale, c'è una modalità di lavorare sostanziale che sul PRP non si è sviluppata in questi mesi perché la legge non ci ha dato le condizioni per poterlo fare. Il ragionamento complessivo sul PRP si è fermato al 2016 perché la riforma della portualità e la costituzione delle Autorità di Sistema le porta a partire da dei ragionamenti che devono coinvolgere dei territori più ampi. Lo strumento che era stato predisposto fino a quel momento non era più adatto.

C'è un altro elemento di preoccupazione formale. Mi preoccupano le varianti localizzate. La predisposizione dei nuovi PRP sarà un processo molto lungo, vuoi perché lo strumento è stato duplicato, vuoi perché deve essere coerente ad atti di programmazione che devono essere definiti a livello nazionale in comitati che riuniscono tutte le Autorità di Sistema Portuale. Devono stabilire uno scenario di programmazione nazionale sul tema. In termini personali, sono piuttosto perplessa sulla tenuta di una tempistica rispetto a questo processo così complicato.

Per le Autorità Portuali, dal ventotto febbraio è possibile attivare varianti localizzate dai contenuti molto ampie. Le varianti localizzate hanno la stessa modalità di approvazione dei piani regolatori, con la possibilità del Comune di esprimersi entro tempi contingentati.

Volevo dare un altro segnale per quanto riguarda le industrie sono a rischio di incidente rilevante. È stato richiamato il fatto che i comuni sono fortemente chiamati ad essere responsabilizzati sulla presenza di queste realtà nell'ambito del proprio territorio. La legge nazionale prevede che i piani regolatori siano accompagnati da un documento di analisi del rischio delle industrie ad incidente rilevante, che la pianificazione sia conformata. Vengono chieste anche quelle attività per mettere in sicurezza delle aree di rischio che vanno ad investire territori sensibili, etc. Si tratta di un percorso che abbiamo fatto prima di completare il Piano Regolatore Comunale.

La riforma Del Rio, in applicazione di una legge entrata in vigore nel 2015 relativamente alla riformulazione di una disciplina sui rischi industriali, non prevede più espressamente l'elaborazione del



COMUNE DI GENOVA

rischio a carico di Autorità Portuale. Se volete, vi do tutti gli estremi. Questo è stato un elemento di lettura abbastanza complicato. Tuttora non è sciolto perché per valutare queste realtà che sono presenti all'interno del territorio portuale dobbiamo capire esattamente che cosa fare e qual è il ruolo del Comitato Tecnico Regionale che sussiste per la valutazione di queste realtà. Ci stiamo lavorando in una situazione di necessità di chiarimenti. Il CTR non è obbligato in questi termini.

BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Do la parola alla Dott.ssa Giampietri.

GIAMPIETRI - REFERENTE AUTORITA' SISTEMA PORTUALE

Le domande sono moltissime e molto complesse. Provo a rispondere a tutto quello che è di mia più stretta competenza. Mi appunto tutto quello che non riesco a trattare in questo momento per fornirvi una risposta in seguito, scritta o con successivi incontri.

Mi aggancio subito ai temi che ha trattato adesso l'Arch. Capurro in modo da fornire un quadro completo di quegli aspetti. Parto dalla questione dei quarantacinque giorni necessari per l'espressione del parere in sede di pianificazione strategica e per l'espressione dell'intesa. In entrambi i livelli siamo chiamati ad un confronto con i comuni.

Come già rilevava l'Arch. Capurro, la questione dell'intesa con il Comune è sempre stata vissuta come l'elemento frenante dell'approvazione dei piani regolatori portuali. Questo è successo per realtà portuali completamente diverse dalla nostra. Le volte che mi è capitato di essere in ambito romano a parlare con altri rappresentanti di Assoporti delle varie realtà portuali italiani, rappresentavano situazioni completamente diverse dalla nostra. Da lì sono emerse le richieste di intervento sulle tempistiche. Addirittura, la proposta di molti di loro era quella di eliminare completamente l'intesa con i comuni interessati per evitare che qualcuno della componente urbana delle città delle realtà portuali potesse mettere becco nei piani di sviluppo. La situazione è veramente variegata nell'ambito italiano. Finché non si vede con i propri occhi, non si riesce ad avere questa percezione. Immagino che quello che è uscito fuori da questa



COMUNE DI GENOVA

normativa così complessa sia derivato da tutte queste istanze, soprattutto pervenute da altre realtà portuali. Nel nostro caso, la tempistica dei quarantacinque giorni non equivale assolutamente ad un silenzio assenso. Non potremmo lavorare in questo modo. Abbiamo troppi temi sui quali ci dobbiamo confrontare. Anche dal punto di vista infrastrutturale e logistico il confronto è fondamentale. Peraltro, ci sono momenti in cui questo blocco può avvenire, anche in sede di valutazione ambientale strategica o in altri successivi passaggi che devono essere portati avanti per l'approvazione dei piani regolatori. Dico questo per tranquillizzare la visione di questa nuova modifica normativa. Nel nostro caso, non cambierà i rapporti con l'Amministrazione Comunale. È un elemento che dovrebbe aiutare a ridurre i tempi di questi passaggi.

Per quello che riguarda il vecchio schema PRP - VAS, quello schema derivò da uno sforzo notevole di interpretazione normativa perché non c'è un'armonizzazione della normativa ambientale con la normativa speciale dei porti. Pertanto, non è stato facile incastrare i vari passaggi per riuscire a delineare un quadro che avesse un senso nell'ambito della procedura approvativa del Piano Regolatore Portuale. Allora, i passaggi fatti corrispondevano a passaggi preliminari che non avevano ancora portato alla cosiddetta intesa sul Piano Regolatore Portuale. Questa intesa si sarebbe potuta avere nel momento in cui avremmo presentato i documenti veri e propri del Piano Regolatore. Erano oggetto di quel bando che avevamo pronto nella prima metà del 2016. L'intesa era preventiva all'adozione del Comitato Portuale per le successive fasi approvative. Oggi, questo viene duplicato e complicato rispetto a quello che era prima. Noi ci siamo anche un po' posti il dubbio, in qualità di "tecnici", di quello che scrive la norma. La norma cita la procedura di VAS solo per i piani regolatori portuali. Non la cita per questo DPSS che, in realtà, è un piano strategico. Anche se la norma non la cita, per legge dovrebbe comunque essere sottoposto alla procedura di VAS. Questo è un nodo che ancora non è sciolto. Nel momento in cui noi presenteremo il DPSS, cercheremo di andare a capire come affrontare questo tema della VAS.

L'altra questione riguarda questo dialogo tra noi e l'Amministrazione Comunale in merito a questi temi. Si è stoppato in termini generali. È continuato ed è quotidiano su tutta una serie di questioni. Io e l'Arch. Capurro ci sentiamo quotidianamente ma non solo io e lei. Ad oggi, la materia urbanistica in ambito comunale è



COMUNE DI GENOVA

seguita da diversi soggetti. I rapporti ci sono e sono molteplici. Sul DPSS inizierà un confronto specifico. Non verrà portato avanti da Autorità di Sistema Portuale autonomamente ed unilateralmente.

Riparto da varie questioni che sono state sollevate dai consiglieri Bernini, Avvenente e Ceraudo.

Per quanto riguarda la questione Multedo e Porto Petroli, quello che posso dire è che per andare a dare una risposta alle esigenze del quartiere, Autorità Portuale sta facendo notevoli sforzi per capire dove ricollocare i depositi chimici. Secondo noi, da un punto di vista di sistema cittadino, il fatto di dare la possibilità di localizzare questi depositi in Porto mi sembra già un notevole miglioramento. Un allontanamento dalla città e dai cittadini è consistente. Sulla base di alcune indagini preliminari che facemmo per il Piano Regolatore Portuale, valutammo delle prefattibilità in termini di rischio degli impianti in ambito portuale. Ci chiedemmo quali fossero le distanze di sicurezza per collocare questi impianti e per evitare che le famose curve di danno fuoriuscissero. Questo lavoro ci consentì di individuare diversi siti che permettevano di contenere queste curve di danno all'interno delle aree portuali. Le normative e le tecnologie attuali consentono di fare dei passi successivi, ossia di dire ai soggetti gestori di restare in casa propria. In qualsiasi momento noi andremo ad autorizzare tali impianti, queste saranno delle clausole che noi potremo inserire in qualsiasi tipo di proposta. Lo faremo a tutela di tutti.

Per quanto riguarda i depositi chimici, ad oggi abbiamo aperta un'istruttoria per collocarli nella zona dell'ex carbonile. È un'istruttoria formalmente avviata. Ci sono delle valutazioni ancora in corso. Ci stiamo confrontando con l'Amministrazione Comunale su questo tema. Daremo atto degli aggiornamenti in materia.

Il tema logistico è molto ampio. Lei si è riferito principalmente all'accesso alle riparazioni. È quel famoso canale infrastrutturale di cui discutiamo da tempo. Doveva essere oggetto di accordo di programma, ulteriore rispetto a quello fatto nel 2003. Anche in conseguenza di tutti questi disegni che si sono proposti nel tempo, non ha ancora trovato una sua definizione puntuale. Abbiamo ricominciato un percorso con l'Amministrazione Comunale per trattare questo tema che spero sarà oggetto a breve di ulteriori approfondimenti per poter dare delle risposte in più e per avere noi stessi qualche certezza in più. La preoccupazione dell'accesso e della logistica riguarda sia la città che il Porto. Siamo i primi a preoccuparci di questa questione.



COMUNE DI GENOVA

Per quanto riguarda l'Autoparco, non conosco tutti i profili gestionali della situazione attuale. Quello che so è che anche nell'ambito dell'accordo di Cornigliano sulle aree ex ILVA è stata evidenziata la necessità per Autorità Portuale di avere le aree in breve tempo ai fini del nostro progetto di realizzazione dell'Autoparco e di nuovo varco di Ponente. È quello che consente il prolungamento con la Sopraelevata portuale. Su questo tema si stanno facendo degli approfondimenti anche in relazione al nuovo varco Etiopia in quota che è connesso al nuovo lotto di San Benigno. Per me, questo è un momento di concretizzazione di queste cose. Mi sembra che si stiano facendo dei notevoli passi avanti per quanto riguarda la progettazione coordinata di questi interventi.

La variante che si sta mettendo in atto al secondo lotto di San Benigno non è cosa portuale. Noi siamo stati chiamati ad alcuni tavoli di preventiva verifica con Autorità Portuale dell'ipotesi nuova che è stata richiesta dall'Amministrazione Comunale ad ASPI. Dal punto di vista portuale, questa proposta ha il vantaggio di separare maggiormente i flussi portuali da quelli urbani. Penso che questo possa essere un vantaggio per tutti. Pertanto, lo abbiamo visto come un elemento positivo anche se è un'opera leggermente più impattante perché richiede la realizzazione di un viadotto ad S che, però, costituisce un accesso alla stregua del viadotto di Voltri. Diciamo che rispetto alla situazione precedente, ci sono meno interferenze con la componente urbana. Questa è un'opinione puramente personale. Dobbiamo ancora fare dei passi approvativi su questa seconda ipotesi.

Per quanto riguarda la centrale ENEL, è un tema molto sentito da diversi soggetti in ambito urbano, dalla Sovrintendenza al Comune. Dal nostro punto di vista, non si sta demolendo la centrale. La centrale è oggetto di un piano di dismissione impiantistica che deve esaurirsi nei tempi della concessione attuale di ENEL Produzione che scade a fine 2020. Questo è quello che ENEL sta cercando di fare. Ha proposto un piano di dismissione che, sotto nostra richiesta, è stato suddiviso in due parti. Una parte di interventi riguarda bonifiche e pulizia di impianti. Questi lavori possono essere eseguiti, in una prima fase, in assenza di un percorso concertato. Una seconda fase di interventi riguarda la dismissione di alcuni impianti più significativi sui quali anche la Sovrintendenza vorrà esprimersi o avere un confronto con Autorità Portuale. È intenzione di Autorità Portuale di aprire un confronto con l'Amministrazione Comunale e la Sovrintendenza per poter trattare questo tema nello specifico e fornire



COMUNE DI GENOVA

delle ipotesi sul futuro utilizzo della centrale stessa. Nonostante le fantasie ed i desideri sulla centrale siano molti, il suo problema è che è collocata in stretto ambito operativo. Questo non consente di ipotizzare un utilizzo pubblico. Nel Piano Regolatore Portuale prevedemmo una divisione in due livelli. La parte superiore era collegabile alla Lanterna con un uso pubblico. La parte inferiore era a livello operativo. Adesso si aprirà un nuovo confronto per capire come renderla fattibile o come modificarla.

Per quanto riguarda Ponte Parodi, non so cosa dirvi. A parte i lavori attuali che sono in corso, abbiamo ancora oggi approvato un piccolo intervento di demolizione di alcuni manufatti per proseguire con la cinturazione idraulica. L'ultimazione di questi lavori è prevista tra due anni. Se volete una risposta più precisa su questo, chiederò ai miei colleghi che sono più informati di me.

Sull'elettrificazione, non mi risulta che vadano a stopparla o a metterla in discussione.

Il ribaltamento a mare è un bel tema. Purtroppo, adesso non ho gli elementi per potervi dare una risposta. So che c'è una nuova proposta progettuale che, però, non ha avuto *step* approvativi e non è andata a modificare il progetto previsto ed approvato. Se vuole, anche su questo posso vedere se ci sono stati dei passaggi che io non conosco e darvi un quadro di riferimento più aggiornato. Grazie.

BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Consigliere Bernini, prego.

BERNINI - PARTITO DEMOCRATICO

Ho una domanda che mi sorge spontanea. Ha parlato di Sopraelevata portuale. Uno dei motivi di lite con il precedente Presidente di Autorità Portuale si riferisce al fatto che lui aveva eliminato l'idea di Sopraelevata portuale che raggiunge l'area ex ILVA. Diceva di tenere il ponte del Genio Militare provvisorio. Una più sana gestione porta a rivalutare l'idea di una Sopraelevata portuale che, arrivando a Cornigliano, consente di avere davvero due accessi e l'Autoporto che diventa fondamentale.

In Consiglio, non ci viene data da questa Amministrazione la documentazione relativa alle varianti di San Benigno. La si può avere soltanto attraverso informatori che vengono pagati grazie a servizi



COMUNE DI GENOVA

specifici. La vostra visione la capisco. Il problema è che quell'incrocio si interseca con la viabilità cittadina prima di quello precedente. Pertanto, l'intersecazione tra la viabilità cittadina e la viabilità dedicata al diretto accesso alla Sopraelevata portuale viene inserito dentro la città. Questo è il problema vero. Adesso, il *camion* si inserisce in una viabilità chiudendo la rampa che hanno voluto mantenere in piedi. Chi entrerà in quella rampa stretta in salita, si troverà una riga di *camion* che si infilerà nella viabilità di accesso al Porto che si trova proprio dopo la rampa. Vale la pena di ragionare su queste cose.

BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Consigliere Avvenente, prego.

AVVENENTE - PARTITO DEMOCRATICO

Avevo chiesto notizie circa il famoso lavoro da più di un milione di euro per l'innalzamento delle dune che dividono la fascia di rispetto di Prà dalla piattaforma portuale. Grazie.

BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Do la parola al Consigliere Delegato, Maresca.

MARESCA - CONSIGLIERE DELEGATO

Grazie, Presidente.

A molte domande hanno già risposto i tecnici. Io credo che mi farò portatore con la Giunta della richiesta fatta dal collega Bernini su ulteriori commissioni che riguardano la città, l'ambiente, lo sviluppo economico, la mobilità. Quando faremo delle commissioni più specifiche, sarà necessaria la presenza anche degli altri assessori. Io cerco di svolgere una funzione di coordinamento tra città e Porto, soprattutto relativamente agli aspetti che riguarderanno le riparazioni navali in zona *Waterfront*. Ci sono vari aspetti di cui parlare anche con gli altri assessori di riferimento.

Rispondo alla domanda sulla collocazione dell'Idrografico. La mia Direzione ci sta già lavorando. Ha parlato con il Genio Militare. Ci sono stati dei tavoli di riferimento per parlare della ricollocazione.



COMUNE DI GENOVA

In questo momento, siamo improntati a Calata Gadda. L'edificio sarebbe importante per l'Idrografico ma ci sono da fare delle valutazioni tecniche importanti. Io non sono molto esperto. Parlando con l'Arch. Capurro, sto iniziando a capire anch'io che il lavoro è arduo ma credo che ci si possa arrivare. Noi crediamo che l'Istituto Idrografico debba rimanere a Genova. È una questione molto importante per il nostro territorio.

Per quanto riguarda l'aspetto un po' più politico che hanno sollevato i consiglieri Putti ed Avvenente, la legge Del Rio ha voluto estromettere i comuni dalla politica portuale. Sono state usate diverse modalità. I comuni sono stati estromessi, innanzitutto, dal Comitato di Gestione Portuale che è diventato più un Consiglio di Amministrazione di una società. Se l'Autorità Portuale sta diventando un'impresa che fa *business*, bisogna dirlo. L'Europa ha già attivato delle procedure di infrazione per dei pagamenti. Infatti, l'Europa sostiene che l'Autorità Portuale sia un'impresa. Del Rio ha fatto in modo che ci sia un Comitato di Gestione Portuale che estromette i comuni. Non c'è più un senso politico nel Porto. Si sta cercando di accentrare la politica portuale verso lo Stato. Si sta togliendo la possibilità alle istituzioni di agire a tutela dei cittadini.

Io ed il Consigliere Putti abbiamo delle visioni diverse su alcune opere però capisco le sue visioni sull'impatto ambientale che il Porto produce nei confronti della cittadinanza. Per quanto riguarda il RIR, questa legge toglie ai comuni la possibilità di esprimersi. Da quando ho iniziato il mandato, il compito più importante che ho avuto è stato quello di andare a Roma quasi ogni mese. Poi, mi ha raggiunto l'Arch. Capurro le ultime tre volte per provare a far diventare Genova capofila di una riforma che conduca il nuovo Governo verso un ritorno a quando i comuni erano all'interno del *Board* portuale. Con la nuova legge, il Comune non può più nominare una figura politica ma può nominare soltanto un tecnico che, quando entra all'interno del Comitato di Gestione Portuale, può fare quello che gli pare. Sarebbe meglio avere una figura politica come il Sindaco.

La mia delega è nata per far capire ad Autorità Portuale ed al Governo che Genova vuole essere presente all'interno del panorama politico con una sorta di piccolo coordinamento che viene dal Comune. Con ANCI stiamo proseguendo questo lavoro importante. L'unico problema è rappresentato dagli ottantadue giorni di non Governo che hanno interrotto questo rapporto. Il Presidente di ANCI è della corrente dei 5 Stelle. Sta cercando di capire cosa succederà al



COMUNE DI GENOVA

nuovo Governo. Dato che lui si è sempre battuto per questa modifica, forse prossimamente sarà più facile interloquire.

L'estromissione dei comuni si riflette anche sui quarantacinque giorni per esprimere l'opinione sul Piano Regolatore Portuale.

Per quanto riguarda l'elettificazione delle banchine, io credo che l'Autorità Portuale ci stia lavorando. Mi erano stati dati segnali positivi sul bando. Credo che sia in corso. L'unico problema è che anche le navi da crociera non sono pronte per l'elettificazione. Noi possiamo elettrificare quello che vogliamo ma se gli operatori portuali non sono ancora in grado di fornirsi di energia elettrica a motori spenti per non inquinare la città, questo diventa un problema che riguarda l'intero sistema portuale. Una piccola elettificazione portuale è stata fatta nella zona di Levante. La parte più importante è a Prà che soffre di tantissimi danni da immissioni acustiche ed olfattive.

Per quanto riguarda le dune di Prà, il Comune sta lavorando con Autorità di Sistema Portuale per fare un protocollo di intesa. L'obiettivo è quello di riqualificare totalmente le dune, soprattutto per riparare quella zona di popolazione da materiale inquinante. Con Autorità di Sistema Portuale c'è una grandissima sinergia. È una partita un po' complicata perché ci sono alcuni aspetti giuridici molto importanti. L'Arch. Capurro mi aggiorna quotidianamente su questo.

Per quanto riguarda i depositi costieri, c'è un'istruttoria in corso promossa dagli operatori che si vogliono spostare. Abbiamo aspettato un parere da parte del CDR. Il Comune deve dare un parere positivo, soprattutto sulla compatibilità con il Piano Urbanistico Comunale. Vedremo cosa succederà in questo senso.

Per quanto riguarda il ribaltamento a mare con Fincantieri, io mi sto mettendo in contatto con l'Assessore allo Sviluppo Economico regionale. Dobbiamo proseguire i tavoli con Autorità Portuale, Regione e Comune. Entro i prossimi quindici giorni, i tavoli riprenderanno con il nuovo Assessore allo Sviluppo Economico.

Mi sembra di aver risposto a tutto.

Noi stiamo lavorando. Stiamo cercando di fare il più possibile per mettere in sinergia il Porto e la città. Stiamo facendo un ottimo lavoro, credo. Grazie.



COMUNE DI GENOVA
BRUSONI - PRESIDENTE V COMMISSIONE

Se non ci sono altri interventi, direi che i nostri lavori sono finiti. Grazie e buon pomeriggio a tutti.

ESITO

Aggiornamento Piano Regolatore Portuale, nuova organizzazione dell'Autorità Portuale ai sensi della legge Del Rio e situazione banchine MSC	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
---	-------------------------

Alle ore 16.03, il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Nadia Piredda)

Il Presidente
(Mario Mascia)

Il Presidente
(Marta Brusoni)

documento firmato digitalmente