



COMUNE DI GENOVA

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

**SEDUTA DEL GIOVEDÌ 03 OTTOBRE 2019  
VERBALE**

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 Lunati Liliana.

Ha redatto il verbale la Ditta Live Reporting S.r.l.

Alle ore 10:02 sono presenti i Commissari:

8	Amorfini Maurizio
2	Anzalone Stefano
15	Avvenente Mauro
9	Bernini Stefano
17	Brusoni Marta
13	Corso Francesca
10	Costa Stefano
4	Crivello Giovanni Antonio
3	De Benedictis Francesco
5	Fontana Lorella
6	Gambino Antonino
16	Immordino Giuseppe
20	Ottonello Vittorio
1	Pandolfo Alberto
7	Pirondini Luca
14	Remuzzi Luca
18	Rossetti Maria Rosa
19	Santi Ubaldo
11	Terrile Alessandro Luigi
12	Tini Maria

Intervenuti dopo l'appello:

1	Ariotti Fabio
2	Bertorello Federico
3	Cassibba Carmelo
4	Ceraudo Fabio



## COMUNE DI GENOVA

5	Pignone Enrico
6	Putti Paolo
7	Rossi Davide
8	Vacalebri Valeriano
9	Villa Claudio

Assessori:

1	Maresca Francesco
---	-------------------

Sono presenti:

**Dott. Tallero (Direz. Segr. Gen. e Org. Ist.); Dott.ssa Sampietri (A.P.); Sig. Grifi (C.G.I.L.); Sig. Poggi (C.G.I.L.); Dott. Napoli (Comandante); Sig. Traverso Fit C.I.S.L.); Sig. Gulli (Ultrasporti); Dott. Da Passano (Confindustria Genova); Dott. Moscatelli (Assagenti Genova); Sig. Fassio Esperto Lista Crivello).**

### AGGIORNAMENTO E PROSPETTIVE FUTURE PER LO SVILUPPO PORTUALE

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta.

#### **BRUSONI (Presidente)**

Sospendo in attesa che arrivi l'Assessore, grazie.

#### **REMUZZI (Presidente)**

Buongiorno a tutti. Iniziamo con la trattazione dell'argomento all'ordine del giorno: "Aggiornamento e prospettive future per lo sviluppo portuale". Darei la parola all'Assessore Maresca.

#### **ASSESSORE MARESCA**

Grazie, Presidente. Allora, io ho fatto un lavoro di Consigliere delegato per due anni con potere diverso, quindi solo di rappresentanza, ovviamente stanno cambiando in questo momento delle funzioni, delle funzioni il mio funzionigramma si sta un po' ampliando, quindi stiamo decidendo con il Sindaco ovviamente altre materie da inserire, altri progetti ovviamente che prima erano soltanto appunto progetti diciamo di avvicinare il porto alla città da un punto di vista sia ambientale ma anche da un punto di vista appunto delle interazioni culturali e anche poi la famosa battaglia della introduzione dei sindaci all'interno del comitato di gestione portuale per la modifica della Legge Delrio, ora ovviamente ci sono degli obiettivi più importanti da perseguire. Obiettivamente la



## COMUNE DI GENOVA

responsabilità che avrò sarà anche quella di aumentare l'indotto del porto per quanto riguarda il lavoro in città, questo è un obiettivo assolutamente importante da perseguire insieme agli altri enti interessati ed Autorità di Sistema Portuale, quindi il primo obiettivo è quello sicuramente di aumentare i posti di lavoro.

Io ovviamente non dico i numeri e cose del genere però più il porto funziona più la città funziona dal punto di vista del lavoro. Sappiamo che all'interno del porto ci sono alcuni spazi ovviamente che potrebbero essere utilizzati al meglio, ma è una questione ovviamente di Autorità di Sistema Portuale, però quegli spazi interessati anche demaniali ma interessati da PUC potrebbero essere spazi che invece possono essere utilizzati da imprese che vogliono venire ad investire a Genova.

Per realizzare appunto l'aumento dei posti di lavoro servono degli strumenti importanti, questi strumenti importanti sono, innanzitutto uno degli strumenti, uno strumento buono secondo me non raggiungibile in tanto tempo ma anzi in poco tempo sono le zone logistiche semplificate che sono state previste dal Decreto Genova che sono quindi semplificazioni burocratiche per il nostro porto e per tutta l'area metropolitana di Genova e anche per alcuni retroporti, che sono quei quattro retroporti previsti dal Decreto Genova, a cui appunto il Decreto Genova dà anche una buona parte di fondi.

Quindi con le zone logistiche semplificate, che è uno dei primi obiettivi che io mi pongo, assolutamente, si sburocratizza una parte, si snelliscono determinate procedure che consentono a Genova non dico di competere allo stesso livello, però di avvicinarsi un pochino a quei porti ovviamente come Rotterdam, come Anversa, come Amburgo che sono i porti principali in Europa, noi siamo il quarto ma crediamo che possiamo fare ancora più numeri. Obiettivamente tutto questo lavoro è un lavoro in supporto ad Autorità di Sistema Portuale e Regione, ma anche il Comune, ovviamente, nelle zone logistiche semplificate deve dire la sua, perché le aree interessate, che sono circa di 15 mila chilometri quadrati mi sembra, sono aree che poi consentono anche di realizzare dei piccoli corridoi logistici anche all'interno della città, sempre ovviamente rispettando le norme in materia ambientale e tutto il resto. Quindi soltanto dei corridoi logistici. Quindi questo è assolutamente importante.

Ovviamente, secondo me, sarebbe anche importante che ci fosse un marketing in porto città a livelli importanti, a livelli anche conoscitivi con città non italiane, perché città italiane non hanno nulla a competere con Genova ma con città, come ho detto prima, Rotterdam, Anversa e Amburgo, quindi prendere esempio anche da quei porti per cercare di creare quel classico porto lungo che ovviamente a Genova è molto difficile da creare perché non ci sono geograficamente le possibilità, però attraverso appunto un'azione importante con le città anche quelle più vicino a Genova, come Alessandria, come Novi, e soprattutto anche, magari, attraverso i nostri retroporti si possa arrivare appunto a questi obiettivi. Quindi questo è sicuramente il primo obiettivo, i posti di lavoro.

Secondo obiettivo, è un rapporto migliore di vicinanza, di sostenibilità, tra porto e città, nel senso che ovviamente come avrete visto mi sono molto concentrato, mi sto molto concentrando appunto sulla parte anche di quelle zone



## COMUNE DI GENOVA

della città che può essere Pra', Palmaro, che sono quelle più vicine al porto che soffrono da anni obiettivamente gli influssi del porto.

Io l'avevo detto che una delle prime cose che avrei fatto era costituire un tavolo vero, un tavolo permanente su Pra', ieri c'è stato il primo tavolo, un tavolo dove hanno partecipato Autorità di Sistema Portuale, ha partecipato Ferrovie, ha partecipato il Municipio con Chiarotti, ha partecipato il consiglio di comunità praese, dove c'ero io con i tecnici e abbiamo delineato una serie di iniziative che possono essere importanti, di 8 punti mi sembra, 8-16 punti, che possono essere importanti dare una mano ovviamente a quel quartiere, quindi una delle cose più importanti secondo me su questo sarà proprio migliorare la qualità ambientale anche dei quartieri che sono più prospicienti al porto.

Il lavoro e la qualità dell'ambiente non sono due cose antitetiche ma sono due cose assolutamente complementari che si possono realizzare in maniera complementare, è ovvio che non si possono fare dei miracoli perché non si potrà fare, però credo che alcuni piccoli accorgimenti per migliorare la qualità della vita si possono assolutamente compiere.

E poi, come terzo obiettivo, obiettivamente, c'è creare un sistema, e questo era comunque un obiettivo che avevo anche prima come rappresentante diciamo del Sindaco, un sistema culturale di avvicinamento dei cittadini al porto, con cui ci possono essere delle iniziative importanti come obiettivamente eventi anche a livello, io spero, internazionale con cui ci lavoreremo con il mio prossimo direttore che ora adesso stiamo scegliendo, quindi non ho ancora obiettivamente un direttore, però dovrebbero ormai essere a un punto di svolta, e su questo appunto stiamo lavorando su alcuni progetti che possono consentire a Genova di far vedere quali sono le qualità a livello internazionale, che non sono soltanto la nautica, che ora si sta parlando molto di nautica, ma si parla anche proprio di lavori e mestieri del mare, come le riparazioni navali, ovviamente per non parlare di tutti gli altri mestieri come terminalisti, quindi capire anche che a Genova ci sono delle potenzialità da quel punto di vista e avvicinare, e questa è una cosa a cui io tengo molto personalmente, avvicinare i ragazzi genovesi anche al loro porto, perché molto spesso sappiamo che gran parte della città non conosce le possibilità di lavoro che ci possono essere nel porto ma questo non è un problema soltanto dei giovani ma anche un problema delle aziende che devono forse avvicinarsi un po' di più a questo, il Comune potrebbe essere obiettivamente uno strumento per avvicinare i giovani al porto.

Obiettivo finale, che è l'obiettivo principale di raggiungimento di tutti questi passaggi è che il Governo e che anche la Commissione Europea dico, attraverso appunto gli spunti locali, perché sappiamo che poi la parola definitiva sull'importanza internazionale del nostro Hub, è del Governo e dell'Europa, è quella di rendere Genova l'Hub di riferimento per il corridoio Reno Alpi che sappiamo che è un grande progetto europeo, è un grande progetto europeo che purtroppo a numeri in questo momento non funziona e per farlo funzionare forse sarebbe anche necessario un incentivo, io non so di che incentivi si può parlare economici fiscali, da parte del Governo e della Commissione Europea su Genova, perché, come è previsto dagli articoli 107 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea sono previsti, possono essere previsti anche degli aiuti per



## COMUNE DI GENOVA

particolari progetti di importanza, di grande importanza appunto per l'economia di tutta l'Europa, quindi anche su questo credo che ci si possa lavorare attraverso incontri importanti a Roma e a Bruxelles.

Quindi io credo che forse la cosa più importante è che ci si faccia sempre trovare pronti anche proprio a Roma e in Europa per sponsorizzare Genova anche un po' dal punto di vista magari di qualche fondo che potrebbe arrivare di più per il nostro porto. Questo è tutto. Ringrazio appunto gli auditi che sono qui.

### **REMUZZI (Presidente)**

Grazie. Inviterei gli auditi a prenotarsi. E nel frattempo do la parola al Dottor Moscatelli.

### **DOTT. MOSCATELLI (Assagenti Genova)**

Allora, buongiorno a tutti. Grazie di questa opportunità, io sono Massimo Moscatelli, sono il Segretario dell'Associazione Agenti Marittimi di Genova, una associazione che raggruppa circa 120 aziende tra agenzie marittime e broker marittimi. Innanzitutto, vi devo portare i saluti e le scuse del Dottor Gian Enzo Duci, che è il nostro Presidente Nazionale, era stato invitato a questa audizione ma purtroppo non può intervenire, in quanto si trova a Miami all'Assemblea Mondiale della nostra categoria. Mi ha incaricato comunque di darvi una news molto importante, cioè di informarvi che a Miami abbiamo presentato la candidatura di Genova per l'Assemblea Mondiale dell'anno prossimo, è stata accettata all'unanimità da tutte le nazioni, quindi l'anno prossimo dal 13 al 18 di ottobre avremo a Genova l'Assemblea Mondiale degli Agenti Marittimi.

Quindi dopo Anversa, dopo Londra, dopo il Brasile, dopo Dubai e dopo Miami quest'anno, l'anno prossimo avremo Genova e credo che non sia una cosa da poco. Abbiamo già creato un palinsesto completo per la manifestazione, circa 150 ospiti provenienti da tutto il mondo alloggeranno al Bristol, faranno le loro conferenze alla Sala Delle Grida, avremo un open cocktail la prima sera un welcome cocktail a Terrazza Colombo, poi li porteremo a Boccadasse per una cena tipica e concluderemo con un Gala Dinner al Palazzo del Principe, abbiamo già trattato tutto il primo, come dire, il palinsesto di questa quattro giorni è già completato. Ovviamente, le Istituzioni dovranno, come dire, cercheremo e vi terremo informati per avere un aiuto e un sostegno da tutte le Istituzioni in un'occasione così importante per Genova anche di visibilità. Questa era una cosa a latere che mi faceva piacere dire, che mi ha incaricato il nostro Presidente Nazionale di riportarvi.

Per quanto riguarda il mio intervento, io vorrei semplicemente cercare di dare una spiegazione logica e tecnica a quello che è il sostegno che noi continuamente diamo a quella che è la creazione delle infrastrutture per la nostra città e per il nostro paese, perché continuiamo a spingere per la Gronda, perché continuiamo a spingere per il terzo valico. Volevo un attimino cercare di dare, di



## COMUNE DI GENOVA

inquadrare questa nostra posizione in un ragionamento un po' globale. Partiamo non da lontanissimo ma da abbastanza lontano, i traffici marittimi sono in continua crescita e questa continua crescita si esprime sempre più maggiormente nell'aumento del trasporto dei contenitori, sempre più merci diverse vengono trasportate in contenitori. Per fare un esempio, negli ultimi tre anni, quattro anni, abbiamo assistito ad un aumento esponenziale dei contenitori frigorifero, dei cosiddetti reefer, quelli bianchi che vedete nei depositi, perché anche tutti i tipi di derrata alimentare gradatamente stanno diciamo passando a quel tipo di trasporto per una serie di motivi: di convenienza, di igiene, per tanti motivi, diciamo. A questo aumento del trasporto containerizzato diciamo hanno risposto gli armatori con dei miliardi di dollari di investimento per nuove unità sempre più grosse, ovviamente queste unità si portano dietro anche delle economie di scala più spinte, voglio dire, però, comunque, una delle motivazioni è quella che c'è comunque un aumento del trasporto dei contenitori in particolare.

Questo aumento dei trasporti e queste navi sempre più grandi hanno fatto sì che a cascata tutti gli altri soggetti si dovessero adeguare, in primis i porti con i dragaggi, i terminal con gru più grosse o cercando di ampliare quelle che avevano, per cercare di poter servire queste navi al meglio. Ora, se noi pensiamo che le navi da 6 - 7 - 8 mila TEU, che è l'unità di misura dei container, che arrivavano in precedenza voleva dire fare 800 - 1.000 - 1.500 movimenti a banchina tra imbarco e sbarco, con queste navi qua abbiamo praticamente triplicato il numero di movimenti che vengono fatti a banchina, cioè adesso siamo, raggiungiamo a Voltri dove vanno le navi più grosse i 6.000 movimenti per nave, cioè 6.000 container che vengono imbarcati o sbarcati, questo ovviamente ha comportato una razionalizzazione degli spazi da parte dei terminal, ha comportato una spinta verso l'informatica attraverso i sistemi portuali per cercare di gestire meglio questo maggior flusso di merci ma comporta anche ovviamente un maggior numero di container, di pezzi, che vengono, come dire, che devono attraversare in un modo o nell'altro la nostra città. Da questo punto di vista, allora, si arriva a capire il perché noi spingiamo sulle infrastrutture.

Ora, a Voltri tra questo e il prossimo mese verrà ampliato il sistema ferroviario che hanno, potranno essere fatti treni più lunghi di quelli che venivano fatti attualmente ma comunque questi treni più lunghi non potranno passare dalla vecchia, attuale diciamo, linea ferroviaria per questioni di pendenza e quindi non ce la faranno e da qui nasce la necessità di avere una nuova linea verso il nord, chiamiamo così, non nominiamo nemmeno il terzo valico, una nuova linea verso il nord più moderna.

Anche per quanto riguarda invece gli altri tipi di infrastrutture, quelle stradali, ovviamente anche il numero dei mezzi che attraversano la nostra città aumenterà di conseguenza, quindi anche in questo caso dei bypass, quello che volete, la Gronda, potranno aiutare certamente la nostra città, non solo a smaltire questo tipo di traffico ma, come dire, anche ad avere minore impatto ambientale e un minore impatto di inquinamento, di vivibilità della nostra città. Questo era semplicemente questo tipo di ragionamento che ci tenevo a portarvi qua oggi per, come dire, spiegare la nostra posizione, le origini della nostra posizione e perché.



## COMUNE DI GENOVA

Forse avrò detto delle banalità però mi sembrava, come dire, interessante poter sviluppare questo concetto. Vi ringrazio per l'attenzione.

### **REMUZZI (Presidente)**

Grazie. Do la parola al Dottor Da Passano per Confindustria.

### **DOTT. DA PASSANO (Confindustria Genova)**

Grazie a tutti per questa audizione. Io vorrei cercare di entrare in sintonia con voi su alcuni temi, perché il titolo è molto sfidante e anche molto importante per la nostra città. La nostra città e il nostro porto hanno una storia comunque di molti traffici, eravamo una repubblica marinara, io non ero nato ma mi raccontano che quando nel '45 i tedeschi in ritirata minarono il porto la preoccupazione dei nostri padri fu quella di sminare il porto perché sapevano che senza il porto la città non si sarebbe ripresa. Quindi questo rapporto tra città e il suo scalo è un rapporto che nasce nei secoli, che si rinnova di giorno in giorno.

Questa è una premessa molto importante, perché noi riteniamo come Confindustria che il porto sia una ricchezza che vada salvaguardata, è polifunzionale, il porto di Genova è polifunzionale, è l'unico porto in Italia che ha tutti i tipi di merci, i container, anche se è vero che oggi hanno sempre più sviluppo ma rinfuse solide, liquide, merci varia, imballaggi, costruzioni navali, riparazioni navali, refitting di mega yacht, traghetti crociere. Non c'è nessun porto in Italia che abbia quello che ha Genova.

Quindi questa è una ricchezza che va preservata e verrà preservata soprattutto di fronte ad eventuali crisi di settore. Cosa c'è bisogno, quindi? A nostro giudizio come Confindustria Genova, è giunto il momento, come dire, di avere una visione di porto diversa e quindi di incominciare il percorso di una nuova pianificazione, di un nuovo piano regolatore portuale, quello di oggi è un piano regolatore che è stato approvato nel 2001, quindi un mondo completamente diverso, un mondo che è cambiato non una volta, due, tre, quattro, cinque volte. Quindi occorre, come dire, immaginare le dinamiche di sviluppo possibili del porto e della sua città, immaginarle non a quattro, cinque anni, perché quando, me lo insegnate voi, si pianifica occorre pianificare a dieci, quindici, venti anni, quindi questo è una prima tappa che è molto importante. In questa pianificazione, come Confindustria Genova, riteniamo che siano indispensabili fare alcuni focus, uno sul comparto del distretto industriale delle costruzioni operazioni navali, dove operano un centinaio di piccole e medie aziende, è il comparto per chi non lo sapesse che va dalla Fiera del Mare fino al Porto Antico, 1.700 addetti, sono stime potenziali, più c'è l'indotto, più ci sono gli indiretti, dove c'è un rapporto territori occupati molto alto, molto più alto che nella parte commerciale, dove c'è un'alta capacità delle maestranze, delle professionalità, che ne fanno di questo comparto un centro di eccellenza del Mediterraneo. Quindi occorre investire, occorre pianificare, occorre una pianificazione intelligente che stia attenta alle esigenze delle aziende.



## COMUNE DI GENOVA

Negli ultimi tempi abbiamo assistito a delle pianificazioni molto attente alla parte urbana e un po' meno alla parte portuale, questo comparto ha bisogno di accosti, ha bisogno di avere una viabilità dedicata. Quindi quando si parla di piano regolatore occorre fare un focus, occorre che voi facciate un focus particolare sul distretto industriale. La nuova diga foranea. La nuova diga foranea che è stata progettata e che è inserita anche nel piano delle opere del Commissario Straordinario, che va dalla Fiera del Mare fino all'imboccatura di Ponente non è solo un'occasione di sviluppo è un problema di sicurezza. Se voi andate a chiedere in Capitaneria e ai servizi portuali le difficoltà che hanno oggi per poter far entrare le navi di ultima generazione, quindi occorre immaginare un porto nuovo, un porto che è stato costruito oltre cent'anni or sono, è stato immaginato anche molto più tempo prima e che non è più rispondente alle esigenze attuali. Lo spostamento della diga foranea, peraltro, potrebbe essere anche l'occasione per immaginare una volta completata uno spostamento del porto verso mare e quindi pensare tra 15-20 anni ad una sorta di zona cerniera, che in qualche modo distanzi il porto dalla città.

Sulle infrastrutture non mi voglio dilungare, perché ne ha parlato anche il collega, come Confindustria siamo favorevoli al nodo ferroviario che è molto importante, al terzo valico e alla Gronda. Ma voglio soffermarmi sull'importanza di alcune altre opere che si legano con le grandi infrastrutture, le opere di ultimo miglio. Le opere di ultimo miglio sono molto importanti, soprattutto se vogliamo e dobbiamo potenziare il traffico ferroviario.

Noi oggi a Genova, nel porto di Genova abbiamo una quota di traffico ferroviario molto bassa, ci sono tanti problemi, ci sono problemi di infrastrutture, problemi di mercato, ma abbiamo l'occasione attraverso le opere di ultimo miglio di potenziarla. Oggi Genova, vi do, il porto di Genova vi do un dato, oggi Genova ha 4.000 mezzi, camion al giorno che vanno e che vengono e pochi treni, abbiamo 90 coppie di treni alla settimana che vengono effettuati, molto pochi, uno solo raggiunge l'estero: Basilea, uno solo. Quindi non siamo competitivi da questo punto di vista. La gran parte delle nostre merci va in Pianura Padana, principalmente Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna, ma attraverso le opere di ultimo miglio noi siamo in grado di potenziare questa offerta ferroviaria, per esempio il terminal di Pra' quando avrà il secondo binario aumenterà la capacità ferroviaria e quindi diminuiranno i camion, il traffico della viabilità ordinaria. Voltri, il terminal Voltri avrà la nuova fascia di binari, la cosiddetta Voltri mare, quindi avrà un aumento della capacità. Abbiamo immaginato anche di realizzare il collegamento con il Campasso, tutto questo porterà la quota di traffico ferroviario molto superiore a quello che è attuale.

Quindi il concetto che volevo segnalare è l'importanza fondamentale, imprescindibile, delle grandi infrastrutture ma altresì l'importanza che a queste sono collegate opere di ultimo miglio, che peraltro hanno, come dire, impatti economici e ambientali anche molto più bassi. Immaginiamo un porto sostenibile. Il porto deve essere sostenibile, ne siamo tutti convinti, per di più perché il porto di Genova abbraccia la città e la città abbraccia il suo porto. Spesso si fanno esempi di Barcellona e di Marsiglia, sono esempi completamente diversi, Barcellona ha deviato un fiume, ma l'oleografia del territorio di Barcellona e di





## COMUNE DI GENOVA

Marsiglia è completamente diversa, quindi noi dobbiamo stare molto attenti alla parte della sostenibilità.

Sono stati fatti degli interventi, come l'elettificazione delle banchine, sono state riqualificate alcune zone e quindi la nuova pianificazione dovrà essere molto attenta a questi elementi. Abbiamo anche una sfida che forse non è molto conosciuta ma oggi le navi, per esempio, vengono alimentate attraverso il GNL, ieri abbiamo avuto una riunione in Capitaneria per, come dire, per coordinarci da questo punto di vista, anche da questo punto di vista l'utilizzo di questo carburante verde può essere molto positiva.

L'ultimo concetto che vi voglio segnalare è un porto concorrente. Il porto lotta quotidianamente con la concorrenza di altri porti, è una battaglia senza esclusione di colpi. Noi dobbiamo difendere le nostre aziende, le nostre competenze, le nostre maestranze, le nostre eccellenze. Dobbiamo dare una chance ai nostri figli che studiano spesso all'estero, che vanno a lavorare all'estero, di poter, come dire, ritornare a Genova, di poter mettere le loro competenze al servizio della nostra città. Stiamo immaginando anche attraverso, come diceva l'Assessore Maresca, attraverso nuovi strumenti come la zona logistica semplificata di poter, come dire, attrarre investimenti, di poter essere concorrenti al mercato internazionale. Guardate che la concorrenza non è soltanto il porto di Rot., ma la concorrenza è anche Savona. Savona aprirà un terminal al Vado Ligure non nel 2030 l'anno prossimo, quindi, come dire, avremo sicuramente dei contraccolpi da questo punto di vista.

Quindi chiudo il mio intervento dicendo che penso che possiamo essere tutti d'accordo nel dire che Genova è una città portuale, questa non è una dizione da convegno, qualcosa che si trova sui libri, su Wikipedia, ma è un patto tra la città e il suo porto, è la sua più grande fabbrica, che si rinnova di giorno in giorno che deve essere alimentata non senza difficoltà.

### **REMUZZI (Presidente)**

Grazie mille. Do la parola al Dottor Gulli, per Uiltrasporti Liguria.

### **SIG. GULLI (Uiltrasporti)**

Buongiorno. Grazie a tutti. Grazie al Consiglio Comunale, all'Amministrazione Comunale per questa audizione, perché a memoria sinceramente audizioni sul porto in quest'aula io personalmente non ne ho fatte eppure è da un po' che ho l'onore e l'onore di ricoprire la carica di Segretario Generale.

Questo è un bene, vuol dire che l'Amministrazione Comunale, il Consiglio Comunale è attento a quell'elemento di lavoro principale per questa città che è il porto e per tutto quello che crea da un punto di vista di lavoro e da un punto di vista diretto, indiretto e indotto. Invece è un male dal punto di vista che vuol dire



## COMUNE DI GENOVA

che la riforma portuale, della portualità, della governance portuale non sta funzionando a dovere.

Questo perché i momenti di incontro si sono rarefatti, anzi non ci sono, la governance portuale determinata dalla riforma ha escluso le parti sociali nel comitato portuale il quale era un momento di incontro, di confronto e di discussione sulle problematiche del porto ma inevitabilmente sulle ricadute che queste problematiche avevano sulla città, e non a caso i conflitti all'interno del porto di Genova, ma anche di Savona, mi preme dire che comunque siamo una autorità di sistema unica, non c'è, almeno non c'è più quella concorrenza dal nostro punto di vista come rappresentanti dei lavoratori, non facciamo differenze tra lavoratori del porto di Genova e lavoratori del porto di Savona, fanno lo stesso lavoro, hanno necessità delle stesse regole e degli stessi diritti.

Detto questo, noi, almeno personalmente, dico che dal punto di vista della governance la riforma portuale è un fallimento. Non sta portando i frutti sperati. Speriamo che ci possano essere dei momenti di confronto migliori. Per quanto riguarda lo sviluppo del porto, in questo caso parlerò solo del porto di Genova, visto che siamo presso la Commissione Consiliare del comune di Genova, è determinante il discorso delle infrastrutture, è determinante, c'è poco da fare. Come diceva anche chi mi ha preceduto, i traffici in termini di treni sono pochi, la gran parte del traffico, dello spostamento delle merci da e per il porto di Genova si muove su gomma, sono lavoratori anche quelli, rappresentiamo anche quei lavoratori, quindi lungi da noi voler limitare quella tipologia di lavoro, però il porto di Genova ha delle potenzialità di crescita indubbie che però non possono essere sviluppate sulla strada, su gomma. Non solo per l'impatto che questa ha nella città, nella viabilità e sui cittadini, perché oltre rappresentanti dei lavoratori siamo anche cittadini di questa città e quindi ci teniamo alla salubrità nostra e dei nostri concittadini, ma perché proprio è arrivata ad un limite, ad un limite il traffico su gomma.

Quindi il potenziamento del traffico su ferro passa inevitabilmente dalla creazione di quelle infrastrutture adeguate che sono già in discussione da diversi anni che il sindacato nel suo complesso ha sempre appoggiato, questo perché produrrebbe maggiore lavoro ad un impatto ambientale che noi riteniamo inferiore rispetto a quello su gomma. Per di più, mi preme segnalare che il traffico maggiore del porto di Genova si sviluppa nel nord, Pianura Padana, Lombardia, Piemonte, nella sua gran parte. Un ulteriore rallentamento nelle decisioni infrastrutturali di progettazione e prosieguo delle infrastrutture permette solamente a quei famosi porti che l'Assessore Maresca diceva dai quali dobbiamo prendere esempio, e apro una parentesi, il portuale di Genova non è secondo a nessuno, anzi abbiamo delle rese che sono elevate rispetto alle infrastrutture che abbiamo, perché va determinato questo: in funzione delle infrastrutture che abbiamo i portuali di Genova sono tra i portuali migliori d'Europa.

Dicevo, se si ritarda ancora questo processo di decisione sulle infrastrutture non succederà altro che i carissimi amici compagni di Anversa, di Rotterdam, verranno giù velocemente come dei treni, verranno giù velocemente come dei treni nel nostro mercato di riferimento, perché la Svizzera non è che



## COMUNE DI GENOVA

aspetta qualcuno, aspetta le decisioni nostre se fare o non fare un buco nelle Alpi, semplicemente il nostro ritardo sarà il loro vantaggio.

Quindi come organizzazione sindacale mi preme, come dire, lanciare questo warning alla politica la quale ha il compito di decidere che strada intraprendere. Inoltre, come sindacato dei trasporti correlato comunque alla portualità, c'è il comparto crocieristico, come dire, facilitare il crocierista che viene nella nostra città per prendere la nave e poi partire o comunque facilitare il turista nel senso più lato del termine inevitabilmente bisogna agevolarlo nell'arrivare in città. Io ieri ero fuori Genova per un convegno sulla mobilità, quando c'è il cartello poi Liguria Piemonte, no, sulla A7? Cavolo, se si vede la differenza tra... da dalle infrastrutture precedenti ad adesso. Il tempo che, come dire, non perso, comunque che ho trascorso in rapporto alla velocità sull'autostrada A7, come dire, ha rallentato tanto.

Ora, a parte il mio esempio personale che non vuol dire nulla, comunque questo moltiplicatelo per il trasporto delle persone e delle merci. Quindi se non ci sono delle adeguate infrastrutture hai voglia a fare una grande produzione, hai voglia che il sindacato faccia degli accordi di secondo livello per i lavoratori sulla produttività se poi questo gran lavoro viene disperso da delle infrastrutture inadeguate. Questo vale sia per il porto ma vale, permettetemelo, per qualunque realtà industriale e commerciale.

Noi abbiamo la fortuna della nostra posizione, no, come città, come porto, e questa fortuna ancora, come dire, si manterrà nel tempo, non dobbiamo disperderla. Noi pensiamo che ci possa essere un patto tra le varie esigenze della cittadinanza rispetto agli impatti che ha, nessuno nega che il porto ha un impatto sulla qualità della vita dei cittadini, ma al di là, come dire, delle prese di posizione prettamente politiche che non fanno parte del sindacato che rappresento, restando nel pragmatismo si può trovare un punto di incontro per evitare di continuare a perdere posti di lavoro in questa città, perché il mondo non aspetta noi. L'automazione sulle banchine, e non solo, arriverà.

Noi abbiamo necessità di interloquire con le componenti datoriali e con la politica su queste problematiche che si presenteranno. Noi vogliamo evitare lo scontro sociale, noi vogliamo evitare che ci possano essere in un futuro licenziamenti di massa perché a torto collo i processi di automazione andranno avanti. Abbiamo il porto di Savona Vado il quale è già nato con un modello di automazione e il porto di Genova, non può restare indietro.

Il sindacato ha fatto diverse proposte su queste tematiche, auspicabilmente insieme al lavoro di tutti, quindi parti sociali e politica pensiamo che si possa trovare un incontro. In più, diciamo che per lo sviluppo del porto di Genova, che è il titolo dell'incontro di oggi, è necessario creare quelle condizioni di formazione dei lavoratori, creare una vera scuola di logistica portuale, no? Perché il porto, la sua crescita determina anche un incremento dei posti di lavoro nel mondo della logistica, che è un mondo molto polverizzato, frammentato, in alcuni casi dove la qualità del lavoro, perché non basta solo creare posti di lavoro, noi vogliamo posti di lavoro di qualità e che ci sia rispetto per i lavoratori, ecco, dicevo, nel mondo della logistica questo in alcuni casi viene meno, il sindacato fa molta fatica a, come dire, creare quelle condizioni di favore.



## COMUNE DI GENOVA

Quindi, dicevo, per lo sviluppo del porto e della logistica che sono importantissimi per la nostra città è necessario anche creare quelle condizioni di formazione dei lavoratori perché si possa essere presenti e formati alle sfide che ci attendono a breve. Grazie per l'attenzione.

### **REMUZZI (Presidente)**

Do la parola ora al Dottor Traverso di Fit C.I.S.L. Liguria.

### **SIG. TRAVERSO (Fit C.I.S.L.)**

Buongiorno a tutti. Mi unisco ai ringraziamenti per questa audizione. La situazione nel porto di Genova è abbastanza complicata, sicuramente possiamo dare solamente un piccolo contributo ma ci vorrebbero settimane e settimane per spiegarvi esattamente quello che succede quotidianamente e quello che i lavoratori del Porto sono costretti a vivere perché purtroppo i tempi vanno avanti e le infrastrutture sono ferme, come diceva il Dottore Da Passano, a più di cento anni fa.

Però abbiamo una occasione, l'occasione si chiama Cina, via della seta, e se ci facciamo perdere anche questa occasione probabilmente saremo al palo, perché gli altri porti europei invece questo lo hanno ben colto già da tempo, e mi riferisco ad esempio al Pireo, Grecia, tutta la parte balcanica, stanno facendo dei passi da giganti in confronto a quello che facciamo noi, addirittura il nostro concorrente primario è molto più vicino di Rotterdam, che sono numeri che non riusciremo mai neanche in venti vite probabilmente a raggiungere, che è Trieste, sul tonnellaggio della merce, che siamo molto molto vicini al superamento e anche Gioia Tauro per quanto riguarda i container. Gioia Tauro, che è un porto abbandonato al suo destino fino a pochi mesi fa l'ha preso, è stato regalato praticamente, dal Governo anzi dal precedente Governo a MSC, capite bene che MSC è una potenza mondiale, in alleanza anche con Mercs può fare la differenza.

Qui ne abbiamo un esempio eclatante, perché il porto di Vado comunque c'è una collaborazione con Mercs, qui a Genova ormai l'ottanta per cento dello scalo è completamente tutto di MSC, quindi dobbiamo stare attenti. Dobbiamo stare attenti perché se non diventiamo un porto competitivo nelle infrastrutture potrebbero anche cambiare idea sulla scelta di questo porto. E può succedere quello che è successo a Cagliari che nel giro di qualche mese hanno licenziato 400 persone dalla sera alla mattina, perché? Perché il Mediterraneo è sempre più invaso dalle navi cinesi, calcolate che negli ultimi cinque anni la Cina ha aumentato del 30 per cento le navi nel Mediterraneo e automaticamente tutti i porti, soprattutto quelli dove hanno investito i cinesi, se ne sono appropriati.

Quindi: Pireo, Atene, che è praticamente tutto investimento cinese, ma c'è anche che sta facendo da padrone il porto del Marocco, quindi in linea d'aria molto vicino a quello di Cagliari, ha preso tutto il mercato. Quindi Cagliari non è stato più attrattivo. Qui siamo un po' più fortunati perché siamo un po' più a nord



## COMUNE DI GENOVA

però se non siamo competitivi con Trieste, perché a Trieste le cose diciamo vanno un po' più veloci, anche perché hanno una free zone storicamente assegnata però sviluppata, qui invece non se ne parla assolutamente.

E io credo che invece dovrebbe essere una priorità. Ci si nasconde dietro un dito con queste etichette di zona economica semplificata che è una brutta copia però delle Zes, e sono le zone economiche speciali. Cosa che invece il Governo precedente ha previsto per i porti del sud.

Quindi, capite bene, che se funziona la Zes, cosa che personalmente ritengo fondamentale per il porto di Genova, funzioni a Gioia Tauro con un grande investitore come MSC il sorpasso del primo porto d'Italia è molto più vicino di quello che noi crediamo.

I nostri concorrenti primari sono Valencia, quindi in linea d'aria molto vicini, Barcellona, quindi anche qua molto vicino, quindi noi non dobbiamo fare la volata sui porti del nord perché, ripeto, non riusciremo mai a raggiungerli ormai, purtroppo, ma sui porti del Mediterraneo dobbiamo avvicinarci. Calcolate che se dovessimo mai rifare una ristrutturazione, come si deve però stavolta, delle Autorità Portuali e magari prendessimo anche in riferimento a livello regionale e non più locale se prendessimo anche insieme a La Spezia il nostro concorrente diretto sarebbe Barcellona, cioè ci saremmo tolti un sacco di competitors italiani e comunque vicini d'Europa.

Questa è una cosa che potremmo anche cominciare a pensare, perché poi Genova è la protagonista, perché comunque Genova storicamente è quella che ha costruito nel tempo e nella storia la portualità in Italia e invece qua rischiamo di essere immobili. Abbiamo un ente praticamente paralizzato da decreti, decretucci, da tutto quello che si può dire che dovrebbe essere il Decreto Genova, il Decreto Genova è una grande e bella parola, però poi noi non ne vediamo sinceramente sfogo nel porto di Genova in questo momento.

Abbiamo dei problemi di relazioni con l'Autorità Portuale, perché nel giro di una settimana avremo fatto dieci richieste di incontro, quindi potete immaginare la mole di richieste che noi abbiamo, perché i lavoratori comunque sono imprigionati in questa burocrazia e abbiamo un sacco di problemi, e se si paralizza l'ente, compresi i lavoratori che ci lavorano, perché ci sono dei problemi contrattuali, ci sono dei problemi di organizzazione, beh, ne risente Genova, non è che ne risenta qualche altra città, anzi qualche altra città probabilmente ne approfitta. Sono contento che il Comune si faccia portavoce, quantomeno si parli di porto, perché sembra veramente che il porto di Genova sembra sia a sé a Genova, sembra un Vaticano che vigono delle regole completamente diverse... e qui mi riferisco alla allerta meteo. Noi stiamo facendo con le organizzazioni sindacali una battaglia perché chiediamo semplicemente che quando il Comune, quindi voi, insieme all'ARPAL emanate comunque l'allerta rossa ci sia una prevenzione anche per il lavoro portuale. Anche perché, comunque, chi lavora nel porto di Genova è il primo datore di lavoro della città, 56.000 persone lavorano nel porto di Genova bene o male, capite bene che non si capisce come mai che sono cittadini Genovesi devono essere esenti ad essere salvaguardati in caso di allerta rossa.



## COMUNE DI GENOVA

Noi abbiamo toccato più tavoli ma nessuno si prende la responsabilità di fermare o quantomeno regolare le operazioni portuali, questo è scandaloso che nessuno voglia mettere un freno a questa cosa, finché non succede poi qualche tragedia allora poi siamo costretti a bloccare il porto per 48 ore, perché a questo punto noi bloccheremo per 48 ore, perché le 24 probabilmente non fanno più paura, allora abbiamo minacciato di chiuderlo per 48 ore, ma a oggi le nostre istanze sono state molto, così, inascoltate, e c'è stato un tavolo tecnico anche con la parte terminalistica che ha cercato in tutti i modi comunque di aggiustarsi anche con la parte di Savona, perché, ripeto, ormai l'Autorità Portuale riguarda Genova e Savona, però hanno scritto quattro paginette, che veramente potevano anche evitarsi, però ha fruttato probabilmente qualche premio di risultato a qualcuno scrivendo quelle quattro paginette.

Detto questo, abbiamo un problema, se il Comune di Genova non prende in mano qualche situazione, come ad esempio questa dell'allerta meteo ma anche sullo sviluppo del porto io credo che l'Autorità di Sistema da sola non riesca assolutamente a farlo, questo è evidente.

Vorrei sentire la parte politica, perché poi, comunque, voi siete dei rappresentanti dei cittadini, siete quelli che dovrebbero aiutare il porto di Genova nel suo sviluppo, anche per il futuro, parlare di queste zone economiche speciali, perché non è possibile che altre città le abbiano e noi invece assolutamente non abbiamo niente.

Siamo in ritardo, però possiamo ancora, forse, riuscire a metterci un qualche pezza, anche perché per fortuna geograficamente siamo vicini a Piemonte e a Lombardia, lì le cose magari, e concludo, le infrastrutture magari vanno leggermente meglio e cercare di raggiungere il Nord Europa. Grazie.

### **REMUZZI (Presidente)**

Do ora la parola alla Dottoressa Giampietri di Autorità Portuale.

### **DOTT.SSA GIAMPIETRI (A.P.)**

Buongiorno. Dunque, io sono venuta qua in quanto responsabile dell'ufficio piano regolatore di sistema portuale procedimenti concertativi dell'ente e quindi in rappresentanza sostanzialmente della parte che si occupa di sviluppo del porto.

Mi rendo conto che i temi che sono stati trattati sono veramente moltissimi, per cui bisognerebbe parlare per ore di ognuno degli argomenti che sono stati sollevati dagli auditi che hanno parlato prima di me. Io mi limiterò a fare solo una rapida carrellata sui temi appunto che sono emersi e che coinvolgono un sacco di profili di cui si sta occupando l'Autorità di Sistema Portuale in questo momento.

Come forse anticipai qualche mese fa, proprio in questa sede, siamo in una nuova fase pianificatoria, fase pianificatoria dettata dalla modifica normativa che



## COMUNE DI GENOVA

ci richiede un doppio livello di pianificazione, come anticipammo, e quindi la redazione di un documento strategico e successivamente alla redazione di un documento strategico di inquadramento la redazione dei piani regolatori portuali.

Questo dal punto di vista diciamo della rapidità di redazione e di approvazione degli strumenti pianificatori non è certo diciamo una agevolazione, in quanto si duplicano tutte le procedure.

Però da un certo punto di vista riusciamo, se riusciamo entro l'anno come è il nostro obiettivo, a condividere con la città e con tutti gli stakeholders il primo passo di pianificazione che è appunto la redazione di questo documento di pianificazione è già diciamo un notevole passo avanti che dà le linee di indirizzo e di sviluppo del porto per i prossimi anni. Il lavoro che si sta svolgendo è un lavoro che riguarda tutti gli ambiti di cui si è parlato fino ad ora. L'offerta portuale, come è stato accennato, è un'offerta molto completa, considerato che adesso siamo un sistema portuale quindi appunto non si parla solamente di parte commerciale che comprende container, infuse, ovviamente la parte passeggeri e quant'altro ma abbiamo anche una forte componente industriale.

Se vogliamo parlare della componente industriale do solo un cenno. È ovviamente, come evidenziava il Dottor Da Passano, un elemento fondamentale e che coinvolge una forza lavoro preponderante per cui noi ci ritroviamo con due comparti fondamentali che voi ben conoscete, uno che è diciamo una vera industria più pesante che riguarda le aree di Fincantieri a Sestri Ponente e l'altro che è il comparto industriale di Levante che, se vogliamo, ha un impatto meno visibile da certi punti di vista ma comunque molto rilevante perché su quello puntiamo sostanzialmente al mantenimento e allo sviluppo e alla razionalizzazione delle attività esistenti, in un ambito, se vogliamo, ancora più complesso rispetto a quello di Sestri Ponente.

Lo sviluppo delle infrastrutture è ovviamente un tema fondamentale, al quale da un lato dobbiamo guardare a Roma e dobbiamo parlare anche con le altre regioni che ci circondano e con le quali abbiamo continui scambi, interlocuzioni, anche per quello che riguarda le semplificazioni delle procedure, i corridoi doganali, rapporti con retroporto eccetera, dall'altro abbiamo, come sapete, un programma infrastrutturale molto serrato, soprattutto per quello che riguarda gli interventi di ultimo miglio, a cui si è fatto cenno prima, e la prima parte diciamo di questo programma sta avendo già ora i primi esiti, in quanto è stato fatto su tutti i più importanti interventi che riguardano gli ambiti di Voltri e Sampierdarena un progetto di fattibilità tecnico economica che sarà messo in gara entro fine anno, questo vuol dire che tutti gli interventi che si aspettano da anni e che riguardano un riassetto completo della infrastruttura di accesso al porto saranno portati avanti e realizzati nel giro di brevissimo tempo.

Gli altri elementi fondamentali riguardano anche... questo per quello che riguarda l'accessibilità via terra, l'altro elemento fondamentale già citato è l'accessibilità via mare al porto, ovviamente se ne parla da anni, noi avevamo già fatto dei passaggi nell'allora comitato portuale e diciamo l'elemento della diga è stato inserito anche nella nuova fase di pianificazione che ha vissuto il porto di Genova nel 2015, la realizzazione della nuova diga è un elemento diciamo imprescindibile e deve fare il paio ovviamente con la realizzazione delle



## COMUNE DI GENOVA

infrastrutture d'accesso al Nord Italia e al Centro Europa, senza le quali il porto ovviamente non può procedere con la sua espansione.

Di espansione si parla sempre anche se non si parla più di grossi interventi infrastrutturali in termini di aumento dell'offerta portuale, sappiamo bene che gli spazi sono quelli che sono, non si può più immaginare chissà quali avanzamenti a mare o enormi tombamenti delle aree ma quello che si cerca di fare è inoltrare le merci il più rapidamente possibile e quindi occuparsi più della parte organizzativa informativa che ha un minore impatto diciamo in termini di esternalità negative ma un impatto molto più positivo in termini di velocizzazione dei flussi, miglioramento della capacità e aumento della capacità produttiva e della competitività del porto.

L'altro elemento fondamentale che senz'altro interessa diciamo anche la parte, la componente urbana, è l'attenzione all'ambiente. Parallelamente alla redazione del documento di pianificazione strategica si sta redigendo anche un documento che riguarda strettamente la componente energetica e ambientale del porto, ovviamente i due documenti vanno di pari passo e si danno la mano, perché oggi non si può prescindere da uno sviluppo portuale che abbia degli obiettivi ambientali sempre più stringenti e sempre più forti.

Ovviamente l'attenzione a questi elementi non può andar contro le esigenze diciamo concorrenziali che il porto ha, e quindi la delicatezza su alcuni elementi è molto elevata.

L'ultima componente che cito, poi senz'altro mi sono dimenticata un sacco di cose ma resto a disposizione per le domande, le ultime due componenti sono la componente lavoro, a cui si è fatto riferimento, che è un elemento ovviamente fondamentale per tutto quello che raccoglie nell'ambito del porto di Genova e senz'altro il tema che è stato sollevato dell'automazione è un tema di cui parliamo da anni, si deve trovare il modo ed è uno dei nostri obiettivi, di convertire la forza lavoro, di trovare altri sfoghi, di trovare altre attività che possano permettere anche diciamo in un ambito evolutivo che non possiamo comunque contrastare e che anzi dobbiamo accogliere, che creino nuove opportunità lavorative.

Appunto, parte dei componenti industriali sappiamo tutti che c'è un grande progetto di sviluppo su Fincantieri, che ovviamente se viene portato avanti avrà degli impatti occupazionali pazzeschi, non c'è solo quello ovviamente, c'è tutto il resto, c'è l'inoltro delle merci, c'è la componente dedicata ai passeggeri, c'è la componente dedicata al turismo.

La città e il porto hanno diciamo molte opportunità in questi termini e in questa nuova era di pianificazione. L'altro elemento, infatti, correlato alla componente del turismo, se vogliamo, è quello legato alla riqualificazione di tutta una serie di ambiti che sono sempre ai margini tra il porto e la città, uno degli elementi di cui si parla molto spesso, di cui si è parlato molto spesso negli ultimi anni è la riqualificazione di un edificio come l'Hennebique ma ovviamente non è il solo, questo è solo una delle componenti diciamo i punti di attrazione della città che si possono mettere in luce anche in relazione allo sviluppo del traffico crocieristico sono molti e sono diciamo tra gli obiettivi della Autorità di Sistema Portuale.





## COMUNE DI GENOVA

Dico solo che appunto da metà ottobre, proprio sulla base di questi documenti di pianificazione che stiamo portando avanti, inizieranno una serie di incontri con i comuni interessati, quindi non solo a Genova ma anche Savona Vado, e con tutti gli stakeholder che hanno interessi nelle attività portuali effettivi di oggi e potenziali.

### **REMUZZI (Presidente)**

Grazie. Do la parola al signor Poggi, C.I.G.L. Genova.

### **SIG. POGGI (C.G.I.L.)**

Buongiorno. Grazie per l'opportunità che ci viene data oggi, e accolgo subito con favore la decisione di dedicare una persona da dedicare, proprio una figura che come diceva il Dottor Maresca, che possa occuparsi di porto e città. Lo dico perché in passato si è sempre vissuti a Genova una dicotomia tra porto e città e questo credo che non si possa più permettere. Il porto è Genova e Genova è il suo porto, non ci sono altre strade. Genova è il suo porto con il lavoro che c'è al centro, il lavoro del porto, è stato detto dai miei colleghi in più fasi ma è il cuore pulsante perché insieme ai diretti si arriva a 56.000 persone interessate e se si guarda all'indietro e quello che va anche oltre il nostro territorio si può arrivare intorno alle 112 mila, 115 mila persone interessate con gli indiretti.

Nel tempo c'è sempre stata una grossa distanza che ci allontanava, perché si è sempre pensato al porto come servitù, cioè la città servitù del porto e non si è mai pensata come integrazione, e la storia è lunga, oggi partiamo da una volta quando il porto dava da lavorare a migliaia e migliaia di persone, oggi anche a fronte delle tecnologie che sono arrivate e quelle che potranno arrivare il numero, sì, è molto il diretto ma è aumentato il numero degli indiretti che potevano esserci rispetto ad attività passate.

Oggi come oggi noi dobbiamo essere attenti perché condivido la visione che abbiamo la possibilità di recuperare spazi che il porto di Genova si deve riprendere rispetto ai flussi delle merci che arrivano dal Nord Europa. Oggi a Palmi la merce che viene lavorata in Italia ma che va e viene verso i porti del Nord Europa è quantificata grossomodo tra gli 800 e un milione di TEU, che i porti del nord diciamo aspirano dal mercato italiano e perciò aspirano dal porto di Genova. È ovvio che le infrastrutture sono stra fondamentali, io non voglio ripetere quanto detto già dagli altri ma la struttura ferroviaria è assolutamente fondamentale sia per un concetto ambientale, che comunque non possiamo lasciar perdere, è complementare ad una forma che non sarà mai superata e perciò va integrata con tutto quello che sarà necessario fare anche della gomma, perché ci sono una serie di caratteristiche di spostamento merce che oggi la chiamiamo dell'ultimo miglio anche se poi il miglio è un po' riduttivo, perché veramente sono un po' più dell'ultimo miglio, e però dobbiamo riuscire a capire quali, sia con le infrastrutture sia con gli incentivi giusti da dare e che siano mirati in modo da



## COMUNE DI GENOVA

poter gestire gli aumenti possibili di traffico merce in modo che la proporzione ferro gomma, l'ideale che possiamo avere dovrebbe essere al 50 per cento, in modo che ci siano grossi flussi ma che possano essere gestiti su queste partite.

È fondamentale perciò pensare che abbiamo la possibilità in questo momento qua storico, perché il momento che c'è oggi di grossi interessi che ci sono sul porto di Genova rispetto a quello che poteva essere solo quindici anni fa sono assolutamente diversi, lo diceva l'amico Davide, oggi siamo interessati dalla via della seta, dagli interessi orientali, siamo interessati da grosse multinazionali di armatori che sono MSC, siamo interessati da anche da APM, che poi arriva sul sistema portuale di Vado e perciò questo è il momento di poter governare un processo e non subirlo solamente rispetto ad interessi di grandi potenze. Come poterlo fare? È stato detto giustamente prima che Genova non ha niente a che vedere olograficamente con Anversa o anche con Valencia o con Barcellona, geograficamente siamo diversi, siamo stretti in una striscia di terra molto ridotta e le vie di comunicazione vanno incrementate funzionalmente alla striscia di terra in cui siamo, perché in questa striscia di terra ci sono anche comunque i lavoratori che sono cittadini e non sono altre cose. Io credo che la competizione vada fatta proprio per il lavoro e per i posti di lavoro rispetto a quelle merci che dicevo prima che vanno captate e riprese, e come si può recuperare la mancanza di spazi?

Con riprendere seriamente quei progetti che sono anche usciti in sede purtroppo del tragico evento del crollo del Ponte Morandi subito i giorni dopo di due grosse aree retroportuali che possono fungere da porto lungo, e non è tanto l'ultimo miglio ma il porto lungo che noi abbiamo sempre, che abbiamo sempre pensato. Queste due aree devono essere situate in prossimità del territorio e devono essere molto intermodali sia che ci sia ferro e gomma, questo è stato visto molto dettagliatamente, dicevo, a ridosso della tragedia del Ponte Morandi, perché si era pensato anche in sede di Autorità Portuale gli incontri in quei giorni si erano avvicinati e anche in maniera positiva, devo essere sincero, come poter gestire i flussi di mezzi precisamente nelle ore notturne non avrebbe impattato fortemente sul traffico cittadino e sull'inquinamento cittadino, questo preclude però un grosso intervento politico, una grossa coordinazione da parte dei vettori e degli enti interessati.

Noi come sindacato, mi posso permettere come FILT, FIT, e Ultrasporti piuttosto CGIL, CISL e UIL abbiamo fortemente sostenuto questa situazione perché è una situazione che vediamo che possa dare lavoro, regole e i volumi per creare lavoro e diciamo di più, questo sarebbe l'unico sistema per poter avere anche un mondo del lavoro regolamentato, perché non ci possiamo nascondere dietro il dito, io qua lo voglio dire con orgoglio, il mondo dei porti ha un sacco di difetti ma ha una unicità italiana: è gestito da una legge speciale che è l'84/94, all'interno di questa legge speciale 84/94 c'è un contratto che è riconosciuto da questa legge che sotto di quel contratto sia economico ma più che altro normativo le regole del lavoro non possono scendere sotto quel livello.

Questo ci ha permesso negli anni di fare passi da gigante rispetto a quello che poteva essere solo negli anni '93, quando io ho iniziato a lavorare nel porto commerciale. Ecco, questo strumento qua, di un porto lungo e che sia una estensione naturale del porto di Genova, dovrebbe darci la possibilità di poter



## COMUNE DI GENOVA

inserire le regole che vigono nel porto anche dal punto di vista della sicurezza, in modo che, un mio collega lo ha detto, anche il discorso della logistica non sia lasciato abbandonato a se stesso e alla concorrenza cannibale che si fanno tra micro. cosiddetti padroncini, così vengono chiamati, ma in realtà dietro ai padroncini c'è chi usa questo sistema qua e basta andare nel primo scalo nel genovese, comunque anche primo scalo italiano per quanto riguarda Import Export APSA alla sera nei parcheggi che ci sono dietro è un accampamento. Il sindacato ha fatto e continua a fare tutt'oggi grosse battaglie per riportare regole che siano ben definite all'interno di questo settore e del porto stesso, non sempre supportati dalla politica, non tanto locale quanto anche Europea, perché solo che l'anno scorso abbiamo dovuto fare una battaglia Europea perché non si espandessero i tempi di guida dei trasportatori, perché poi è sicurezza, regole sul lavoro, ma sicurezza per tutti.

Sarò breve, perché vedo che il tempo scorre, perciò corro velocemente, dicevo, non dimentichiamoci del momento storico in cui siamo, oggi abbiamo la possibilità di grandi gruppi, di grandi interessi, abbiamo anche un ritorno, voglio sottolineare, del mondo crocieristico che è anche MSC, perché MSC lo conosciamo sotto doppia veste: commerciale e anche crocieristico, e perciò necessita di un grosso raccordo Autorità di Sistema, Comune, e anche Regione, ma che metta al centro tutte le possibilità che questo momento ci può dare, un momento come questo non governato ci potrebbe assolutamente schiacciare. Ritorno un attimo sul discorso del lavoro del porto, perché assolutamente collegato a questa cosa, il porto è riuscito a tenere e a svilupparsi rispetto alla grossa crisi del 2007, la CGIL ne è convinta, rispetto alle regole che abbiamo ottenuto sul mondo del lavoro. Oggi abbiamo due grosse entità, i cosiddetti Articolo 18 che sono i dipendenti dei terminal e l'Articolo 17 con la compagnia unica.

Con questo dualismo che ha permesso che non vi sia un calpestamento delle regole e di andare su un libero mercato solo sull'abbassamento del costo del lavoro ha permesso di tenere una elevata qualità, e la redditività che il lavoro portuale oggi porta non ha eguali. Manteniamoci su questa retta e lo sviluppo è necessario, è necessario e, attenzione, un'ultima cosa, le multinazionali che arrivano nel nostro territorio devono essere agevolate per quello che possono lasciare sul territorio e il sistema italiano e europeo dovrebbe dare una attenzione particolare a come si muovono le multinazionali sul territorio all'interno del mondo europeo, perché i profitti che fanno sul territorio non hanno sicuramente le stesse ricadute che potrebbero avere se ci fossero delle regole più stringenti. Grazie.

## REMUZZI (Presidente)

Passiamo ora la parola ai Consiglieri Comunali. Do ora la parola a Ceraudo.



COMUNE DI GENOVA

## CERAUDO (M5S)

Finalmente, dopo tante richieste abbiamo una Commissione di cui possiamo parlare della portualità, infatti, oggi abbiamo avuto l'opportunità di audire sindacati e l'Autorità di Sistema Portuale che in questa aula non la vediamo mai, quindi grazie di essere intervenuta.

E diciamo che i sindacati hanno tirato fuori delle criticità che sicuramente sono importanti e determinanti, e soprattutto hanno detto "una occasione", questa non deve essere una occasione ma deve essere un confronto continuo, a nostro parere, perché la portualità e la compatibilità e la coesistenza tra il porto e la città deve essere un punto fondamentale per la crescita della città e della crescita sicuramente del lavoro e della sostenibilità del porto.

Io due giorni fa all'Assessore, al neo Assessore Maresca, ho portato delle domande abbastanza puntuali su delle criticità che coinvolgevano diciamo la nostra portualità e il nostro sistema portuale.

Stamattina mi sveglio con un articolo, perché questo è un trend ormai consolidato in questa Amministrazione di due anni e mezzo, che le notizie noi le accogliamo dai giornali al posto di averle direttamente da parte dell'Amministrazione o come grido di allarme da parte dei sindacati che vengono a dirci "Guardate, che qua la situazione non è più sostenibile". Beh, mi sveglio con un articolo del Secolo XIX, guarda caso, su una domanda che avevo posto all'Assessore e quindi una criticità che esiste da tempo e quindi la possibilità dello spostamento dei depositi costieri di Superba e Carmagnani dalle attuali aree di Multedo, che non sono più sostenibili per una questione di viabilità e soprattutto di ambiente per quanto riguarda le problematiche che ci sono state in passato per quei due impianti, e ci troviamo una nuova possibilità di spostamento delle aree ex Ilva con la possibilità di creare anche diciamo un impianto di GNL che, anche lì, di nuovo, ripeto, è il futuro, però il futuro del GNL è un futuro offshore, non è un futuro sulle coste, perché il GNL è un impianto ad alto rischio di incidente rilevante con delle criticità enormi ed una sostenibilità difficile.

Quindi per i pochi impianti che per ora esistono, esistono a livello offshore, e quindi se ci fosse l'idea di farlo, anche se potrebbe essere una innovazione anche se sappiate che per il momento è il 10 per cento delle navi mondiali che utilizza quella tipologia di impiantistica, quindi forse dovremmo prima adattare le navi e poi avere un impianto di GNL. Così come la questione della elettrificazione delle banchine, perché come possiamo diciamo obbligare i terminalisti in questo momento ad utilizzare una tecnologia che per loro è più costosa? Abbiamo delle regolamentazioni europee? Abbiamo fatto in modo tale di portare avanti a livello nazionale almeno un insieme di riforme che possono permettere che tutti i porti abbiano l'obbligo di utilizzare questo tipo di tecnologia?

Ha detto bene Gulli nel suo intervento, per ora la Autorità di Sistema Portuale è un fallimento, perché fondamentalmente se c'è una struttura deve essere una struttura coesa con tutta la parte ligure, questo, in questo momento, non avviene perché c'è la classica concorrenza, e allora dov'è il sistema di integrazione



## COMUNE DI GENOVA

di Autorità Portuale? Che dovrebbe avere una visione complessiva, dovrebbe confrontarsi con il territorio. Qual è il confronto con il territorio?

Visto che ci troviamo notizie dall'oggi al domani in cui diciamo quartieri e delegazioni che hanno già subito servitù si dovrebbero rischiare di trovare nuove servitù che hanno anche un impatto veramente grosso sul territorio? Qual è quello che lascia la portualità al territorio e alla comunità? Qual è?

Quali sono le strutture che verranno portate avanti, come magari l'area franca urbana, che dovrebbe essere applicata, visto che abbiamo un Decreto Genova che ce lo permette, un retroporto che permetterebbe di sgravare su gomma gli interessi di chi in realtà su gomma guadagna in questa città? Le Zes, come è detto bene, che potrebbero creare realmente una economia diversificata, ma qual è la visione? Perché io in due anni e mezzo, e cinque di Regione, sinceramente... sinceramente, non ne ho vista. Non ne ho vista. Non vedo una diversità tra quella che era l'Amministrazione precedente e questa, qual è la diversità? Dal 2009 esiste un accordo di programma per Fincantieri, per un ribaltamento a mare con soldi già stanziati, dove sono finiti ancora i lavori?

Ieri, c'è una novità, sì, okay, si parte con i lavori. Il più grande bacino del Mediterraneo. Siamo felici, perché l'occupazione è fondamentale, l'indotto è fondamentale. Qual è il ritorno economico e qual è la condivisione con la città su tutte queste strutture? Questo voglio capire, qual è?

Qual è l'ambientalizzazione che parliamo tanto e quello che potrebbe essere la parte che cerchiamo tutti, cioè una coesistenza, perché noi non siamo contro la portualità, anzi è per lo sviluppo compatibile della portualità e di tutto quello che è la portualità a Genova, per noi è importantissima, siamo il primo porto in Italia in questo momento, dobbiamo svilupparci per diventare magari anche uno in assoluto dei primi porti in Europa, che lo siamo, ma probabilmente tentare di essere veramente l'alternativa a porti che ormai hanno una consistenza, ma questo va con una visione e non gettando soltanto fumo negli occhi e dicendo ai lavoratori "voi con l'allerta rossa dovete lavorare", cosa facciamo, due pesi due misure? Sono lavoratori come sono lavoratori gli altri.

Ma di cosa stiamo parlando? Cosa gli diamo in cambio? Gli diamo in cambio la possibilità di avere aziende che lavorano sottopagate? Perché questa è poi la realtà, che ci troviamo aziende che lavorano a livello portuale e vengono sfruttate dai soliti nomi. Le riparazioni navali, che possono essere un bene per questa città in questo momento non lo sono. I bacini, Autorità Portuale, quali investimenti avete fatto in tutti questi anni su quei bacini? Nessuno, zero. E la Regione quali iniziative ha portato per dire ad Autorità Portuale "fate degli interventi strutturali e ambientalistici" poi fate sempre il solito gioco: ricatto, occupazione, ambiente, lavoro e salute. Volete lavorare? Dovete morire, non è un problema, altrimenti cosa facciamo? Mettiamo i lavoratori contro i cittadini.

Ma qual è il risultato? È un risultato pessimo, è un risultato che mancano mancate infrastrutture, mancati investimenti sul territorio, mancate richieste, questi sono i risultati, questo è quello che ci troviamo.

Voi dovete aprire le porte ai cittadini e ai lavoratori su un confronto franco, trasparente e diretto, e fare in modo tale di mettere dei sistemi di rilevazione ambientale, per dire ai cittadini "siete al sicuro, non vi dovete



## COMUNE DI GENOVA

preoccupare” e anche ai lavoratori “siete al sicuro” e se non lo siete fare in modo tale che le aziende si adeguino e fare come fanno magari a Rotterdam, perché prendiamo sempre gli esempi del trasporto, di quello che riescono a muovere, bene, Rotterdam fa del welfare, ma di cosa parliamo?

Ogni volta che Rotterdam mette in campo una nuova struttura e un nuovo spazio restituisce alla città nuove servitù per la città, per la gente, hanno fatto una spiaggia nuova ma non per metterci container e per far sfruttare quel territorio a chi poi ha dei guadagni e non li rimette e non li reinveste nel territorio, se non pagare degli stipendi magari anche sottopagati? Ma di cosa parliamo?

Quindi, se vogliamo veramente fare un tavolo di confronto continuo che sarebbe ottimo, Assessore, magari come facciamo con Ponte Morandi, perché non facciamo una Commissione ogni mese, ogni due mesi, ogni tre mesi? Ci rivediamo qua, così vediamo veramente qual è il cammino e il percorso di questo modo nuovo di fare politica, però poi chiediamo anche i risultati.

Quindi io vorrei avere le risposte oggi sulla questione dei depositi se è una farsa. E comunque anche se è una farsa il titolo sul giornale, quali saranno le risposte? E vorrei anche che i sindacati abbiano delle risposte realmente su quello che sarà le infrastrutture e la possibilità di avere veramente dei risultati a livello portuale.

Io la ripropongo nuovamente la mia richiesta, tentiamo di fare una Commissione, scegliete voi le tempistiche, ma con una logica che possa veramente permettere di fare una crescita costante, di portare le nostre istanze come Comune in Regione, permettere ai cittadini di avere una condivisione tutti quanti di quello che stiamo portando avanti, cercando tutti insieme di fare un lavoro che possa veramente portare dei risultati tra la portualità e la cittadinanza, che può essere soltanto un frutto di tutti. Grazie.

### **REMUZZI (Presidente)**

Grazie. Io avevo in scaletta Putti, adesso lo vedo scivolato. Fatto apposta, okay. Do la parola a Bernini.

### **BERNINI (P.D.)**

Putti lo ha fatto apposta, perché io sarei intervenuto dopo di lui e quindi lo avrei controbattuto le sue nefandezze, le sue gronde non gronde, però invece, va bene... Io mantengo la mia posizione. Io sono cresciuto grazie al porto, bene o male lo giudicheranno gli altri quello che è, che da quando sono nato il porto mi ha dato da mangiare, le risorse per divertirmi, per studiare fino a quando non ho poi avuto una mia attività diversa, perché mio padre lavorava nel porto.

Essendo un po' vecchiotto io ho potuto conoscere ancora un porto in cui la regina merce arrivava nuda e non inscatolata dentro al metallo, per cui, voglio dire, io ho ancora questo ricordo di mio padre che mi portava a Calata Giaccone, mi faceva vedere gli strumenti che lui portava ai suoi colleghi gruisti per prendere



## COMUNE DI GENOVA

le banane piuttosto che altri materiali nelle rinfuse e così via e ho comunque quindi, come dire, costruito in me una visione forse idilliaca del lavoro portuale e un affetto innato a questo punto per i suoi lavoratori.

Io ho anche tantissimo affetto per la Dottoressa Giampietri con il quale abbiamo collaborato e discusso sulle questioni legate al piano di sviluppo portuale.

Le ricordo con affetto che da quando abbiamo cominciato a fare questo lavoro lei è riuscita a partorire due figli, uno è già grandino, ama le moto belle veloci come me, però del piano di sviluppo portuale continuiamo a parlarne senza che ci siano le scelte necessarie per poter disegnare questo piano.

E questa stessa sala rossa che se ne parla sempre a sproposito, però lo votò quel piano di sviluppo, e quindi le indicazioni che il Comune di Genova dava all'Autorità Portuale per il suo sviluppo c'erano. Perché, Assessore Maresca, sarà senz'altro un mio limite, ma ho ascoltato gli oltre dieci minuti della sua relazione e non ho capito, ma è un mio limite, se c'è una idea, perché al di là di tutta una serie di luoghi comuni, più o meno confortati da elementi diciamo così numerici concreti, io di che cosa fa il Comune di Genova per partecipare a evitare che si ripeta ancora una volta lo scempio di un piano di sviluppo portuale che viene approvato dal Comune ma che l'Autorità Portuale non porta a casa io non l'ho ascoltato, ma può darsi che, appunto, sono vecchio, sordo, non so, l'avrà detto e non l'ho capito.

Io so solo quello che il Comune in questa Amministrazione, diversamente da quella precedente, ha fatto di negativo per lo sviluppo portuale. E le do soltanto qualche dato insomma, voglio dire, piccola roba, perché poi Confindustria ci viene giustamente a ricordare che l'ultimo miglio è importante, che gli investimenti da fare sull'ultimo miglio sono di grande importanza, che ci sono non solo l'attività commerciale portuale ma anche quella industriale presente nel porto, allora le cose che può fare il Comune è la programmazione congiunta degli investimenti portuali e comunali per rendere più efficiente il sistema portuale e per far sì che ci sia una convivenza ambientalmente garantita tra porto e città e fare una campagna politica per sostenere strumenti che in qualche modo possano agevolare lo sviluppo portuale.

La seconda la chiudo subito, cioè noi abbiamo proposto la zona economica speciale perché ritenevamo che ci fosse la necessità come c'è in altri paesi, basta sbarcare la frontiera e andarsene a Marsiglia, a Nizza, e gli strumenti che vengono forniti lì, si tratta anche in questo caso di paesi della Comunità Europea, quindi non ci venite a raccontare che è la Comunità Europea che non lo vuol fare, non è vero, si possono avere degli strumenti che consentono al pubblico di intervenire e sviluppare quindi anche quelle azioni necessarie per fare un salto di qualità che questo porto deve compiere se vuole recuperare un ruolo anche costruendo il porto lungo, cioè al di là dell'area della singola città genovese, ma che richiede un comune intento tra Amministrazione della Città Metropolitana, della Regione, del Comune e delle zone limitrofe, perché poi l'area in questo caso del porto varca l'Appennino, si allarga nell'area savonese, che tra l'altro fa parte del porto, non c'è questo.



## COMUNE DI GENOVA

Ci accontentiamo di dire “va bene, la zona logistica speciale” che però voglio dire, cioè, non è uno strumento, non è uno strumento utile a fare un salto di qualità. Punto. L'altra parte è peggio ancora. Allora, il CEO del RINA ha detto una cosa che io sottoscrivo pienamente, “quando vado da un sarto scelgo io il tipo di abito e la stoffa”.

Noi possiamo raccontarcelo quella dell'ultimo miglio ma la scelta che ha fatto il Sindaco Commissario di questa città per la ricostruzione del ponte non ha mica considerato queste cose, hanno fatto, accettato l'abito soltanto perché c'era scritto sopra Valentino, Dolce e Gabbana, ma di fatto il Morandi quando costruì il ponte lo costruì secondo delle indicazioni che dai quando dici “Io voglio un ponte che non mi rompa le scatole sulle infrastrutture, che si faccia velocemente” questo ponte lo hanno costruito per voglia del Valentino di turno con i piloni che si infilano dentro in quell'area, doveva cominciare adesso i lavori per diventare l'area del servizio ferroviario per il porto, e dato le scelte che sono state fatte per costruire quel ponte, quell'area lì prima che il porto ce l'abbia a disposizione passeranno anni.

E non è stato facile convincere Ferrovie a fare quella operazione, c'è stata una lunga discussione fatta dentro questa aula ma soprattutto nei tavoli comuni con Rete Ferroviaria perché si scegliesse di fare velocemente, il Comune prima cosa che fa sceglie l'abito di Valentino e blocca per 3-4 anni la realizzazione, allora, se blocca per 3-4 anni questa. realizzazione quando mai potremmo trasferire.

Lo farà Savona di trasferirlo su rotaia, perché è più facile che finisca prima la possibilità di Savona di collegarsi con il terzo valico che non che si abbia definitivamente l'intervento minimo per le infrastrutture ferroviarie genovesi. La stessa cosa vale per la scelta sulle riparazioni navali. L'altro giorno leggo sul giornale che ci sarà finalmente questo bel canale che il Valentino di turno ha disegnato tra la Fiera e Gadda.

Io non so se sapete che bisogna prendere le macchine a controllo numerico della Wartsila, quella che fa i motori per le navi, ed essendo macchine a controllo numerico stanno su plinti di cemento armato di dimensioni ragguardevoli. Togliarli, metterli da qualche altra parte e scavarci.

Allora, certe cose si dicono perché così si può dire “ho il bel vestito” ma non si pensa assolutamente che verranno realizzate, perché penso che nessuno sia così stupido da pensare che vengano realizzate e nel frattempo non si fanno scelte che invece sono indispensabili per dare certezza a chi opera dentro alla città.

Ora, la mancanza di coraggio civile nell'indicare, come facevano i bambini nei confronti dell'imperatore, che siamo un po' nudi, riguarda però non soltanto il mondo della politica, ma anche la gestione della governance dell'Autorità Portuale e anche il mondo dell'impresa.

Ora, sul treno lo abbiamo detto, ha scelto il Comune di ritardarlo.

Ma sulla questione dell'autotrasporto, io che vivo a Ponente me li trovo dappertutto i camion e perché me li trovo dappertutto? Perché quello che doveva essere l'autoporto: approvato dal piano regolatore, finanziato, un'area a disposizione ex siderurgica, continua ad essere occupato da una persona che è senza titolo, lo so perché ho firmato io quel contratto, c'era scritto che nel giugno





## COMUNE DI GENOVA

dell'anno scorso lui doveva riconsegnare quell'area oppure pagare una penale, lui non ha riconsegnato e non ha pagato la penale e continua a stare lì, ma nessuno glielo dice. Io se non pago una multa vengono e mi portano via la macchina, cioè, non capisco la differenza di trattamento.

Allora, io sono un vecchio comunista, ho studiato sui sacri testi della Montreal Revue, ma qui non abbiamo libertà di concorrenza, abbiamo delle assegnazioni che hanno individuato chiaramente un oligopolio che di fatto gestisce il porto, e questo porta problemi sul lavoro, problemi sulla sicurezza, problemi però anche sull'efficientamento perché la governance non è fatta per rendere più efficiente il porto e per farlo diventare più capace di attrarre merce ma viene fatta per mantenere quella che è la attuale situazione di dominio, e non va bene, e non va bene perché limita fortemente.

Allora, poi possiamo parlare di formazione finché vogliamo, ma se io poi quando arrivo con il camion e non so dove metterlo, lo devo sbattere in mezzo alla strada, il danno è alla città, è alla economia industriale della città che perde spazi, il danno è al porto ed io non credo che un container vuoto che potrebbe benissimo starsene nel retroporto dia maggiore ricchezza, basta andare lì, io ci passo tutti i giorni per venire qua da casa mia, e contare quanti sono i lavoratori che ci sono lì dentro. Poi, se volete vi faccio contattare anche quelli della Derrick, perché ce l'ho davanti a casa posizionati, lo so quanta gente ci lavora.

E allora mi chiedo se dobbiamo sempre fare queste sceneggiate, in cui ci raccontiamo quella dell'uva e diciamo che non è matura eccetera eccetera, l'uva è matura solo che qui nessuno ha il coraggio di andare lì e prenderla. E allora, benissimo, continuiamo così, però se vogliamo darci degli obiettivi dobbiamo anche volerli perseguire.

Autorità Portuale, dice Hennebique, ma lasciamo perdere, Ponte Parodi... Io ormai sono troppo vecchio ma ho fatto per quindici anni l'amministratore, cinque anni il Vicesindaco, dieci anni il Presidente di un Municipio che di interessi, insieme con l'Autorità Portuale, con la cantieristica, essendo a Sestri Cornigliano ce li ha, non mi potete più raccontare queste cose qua.

Alle ore 11.29 presiede il Presidente Brusoni.

### **BRUSONI (Presidente)**

Consigliere Avvenente, grazie.

### **AVVENENTE (PD)**

Grazie, Presidente. Devo dire che sono molto invidioso della conoscenza con Demi Moore del Consigliere Bernini, poi magari se vuole condividere dei numeri di telefono noi siamo sempre disponibili. Bene, vediamo se riusciamo a comprendere se alcuni concetti che vengono espressi da questa parte sono



## COMUNE DI GENOVA

condivisi, insomma, se vengono espressi con uguale significato. Mi riferisco ad una affermazione del Dottor Da Passano, no?

Proviamoci. Allora, città porto, lo sanno anche i bambini, questa nostra città, questo nostro territorio è l'unico esempio al mondo dove porto e città sono incastrati talmente strettamente che non si può nemmeno ragionare in termini disgiunti, è l'unico posto al mondo dove città e porto si sovrappongono e c'è una commistione tale che dovrebbe consentire ed obbligare tutti quelli che parlano di città e di porto a fare uno sforzo mentale per cercare di approntare tutte una serie di misure che quando si parla dell'uno non si può prescindere dall'altro e viceversa.

E allora, noi abbiamo una straordinaria occasione di considerare questa nostra città, porto e città, un laboratorio per creare un prototipo che possa in qualche modo consentire la convivenza serena e pacifica di una realtà che si deve sviluppare, che si vuole sviluppare si deve sviluppare come quella del porto e di una città che ha dei cittadini che devono poter convivere serenamente con questa realtà. Non sempre nel passato, non voglio essere pessimista e dire quasi mai, ma non sempre nel passato questa convivenza è stata pacifica e serena.

Bene, allora adesso il Sindaco ha nominato l'ex Consigliere Delegato Francesco Maresca ad occuparsi prevalentemente e soprattutto di queste cose, bene, perfetto, io credo che egli sia il rappresentante dei cittadini che l'hanno votato oltre che negli interessi del porto, quindi deve riuscire necessariamente a trovare un equilibrio ragionevole e condiviso sulle modalità attraverso le quali deve svilupparsi il porto e gli interessi dei cittadini. Allora, bisogna prendere atto di una questione, che in questi ultimi anni c'è stata la più grande rivoluzione urbanistica degli ultimi 150 anni attraverso lo spostamento del porto commerciale dal centro della città verso Ponente.

E allora se noi non prendiamo atto di questa roba qua facciamo, come dire, torto a noi stessi, perché questa cosa ha comportato certamente uno sviluppo del porto ma contestualmente ha comportato problemi e criticità a go-go per quel pezzo di territorio, ci siamo?

Allora se non si prende atto di questa cosa facciamo, come posso dire, un errore clamoroso, perché invece di porre le condizioni affinché lo sviluppo possa essere condiviso da tutta la città si rischia di continuare a contrapporre l'idea di sviluppo all'idea di vita serena dei cittadini.

Dico questo, perché? Perché in altre realtà, alcune venivano citate, Barcellona, Marsiglia, Rotterdam è una cosa a parte, perché il porto è a quaranta chilometri dalla città, ma lì c'è tutta un'altra questione. Prima si fanno le opere di mitigazione e dopo si incomincia a ragionare di ampliamenti, da noi è stato fatto esattamente contrario, dopo 35 anni che il porto di Pra', voglio sottolinearlo perché non è consolidato da tutti, chi dice porto di Voltri rischia di prendersi dei fischi quando viene a Ponente, il porto di Pra', come posso dire, è stato costruito e ad oggi, e solo ad oggi, e a seguito di un'alluvione devastante che portò la morte del Dottor Dapelo, il cui corpo non è mai stato trovato, chi in allora progettò il porto si rese conto che non era possibile radicarlo a terra ma che ci voleva un canale di calma per consentire ai torrenti di sfociare, non è che ci volesse un ingegnere idraulico unto dal signore, bastava ragionare e riflettere.



## COMUNE DI GENOVA

Benissimo, adesso c'è la fascia di rispetto, c'è il canale di calma, ci sono queste cose ma non sono sufficienti.

Non sono sufficienti per quello, fortunatamente è un porto che lavora, lavora bene, si sviluppa, ci sono incrementi di attività e di numero di TEUS movimentati ogni anno, quindi è necessario fare degli interventi di mitigazione della presenza portuale ormai non rinviabili, alcuni erano stati pensati alcuni anni orsono, mi riferisco per esempio alla realizzazione delle dune che possono in qualche modo mitigare la presenza della attività portuali ma soprattutto in funzione della elettrificazione delle banchine, 12 milioni di euro se non ricordo male, stanziati, la gara Europea, partita, non si sa bene dove sia arrivata, ha fatto tre volte il giro del mondo per poter arrivare alla conclusione.

Bene. Vale la pena ricordare che le navi, alcune navi della Merco, della serie taurus, che attraccano ancora oggi al porto di Pra' creano notevoli disagi, soprattutto nella stagione estiva, perché sono costretti a seguito delle conseguenze di quanto diceva uno degli auditi, porto di Voltri si sta specializzando per i container frigo e i container frigo bisogna alimentarli con la corrente per potergli consentire di non far marcire la merce e allora le navi sono costretti a mantenere i generatori elettrici a motore accesi. Bisogna portare avanti questa elettrificazione nel più breve tempo possibile e poi avere il coraggio, il coraggio di sfidare chi viene nel porto di Pra' chiedendo che la spina, la shiuko, sia adeguata a potersi allacciare, perché se noi spendiamo 12 milioni di euro della collettività e poi consentiamo che continuino ad arrivare le barche che devono tenere accesi i motogeneratori non è che sia una grande idea.

Quindi le opere di mitigazione si chiamano marketing territoriale, perché è necessario, come posso dire, che questo ragionamento di porto sostenibile sia davvero tradotto in atti concreti. Nuova diga di espansioni. Allora, io penso che, già qualcuno lo diceva, che le espansioni del porto non possono più essere considerate espansioni in senso orizzontale, non sono più i tempi di tombamenti, non sono più i tempi di riempimenti, non sono più i tempi di devastazione dei territori perché questo significherebbe una presa di posizione dura e netta come negli anni scorsi c'è stata da parte dei cittadini ai quali non ci sono più i tempi di raccontargli quella dell'uva, perché ai cittadini di Pra' qualche anno fa gli raccontarono, chi governava allora, che avrebbero dato da lavorare a 7.000 persone che i loro figli per 24 generazioni non avrebbero più avuto problemi occupazionali, quindi andarono a raccogliere le firme per costruire il porto davanti, dove prima in maniera diretta, con i bagni, gli alberghi e quant'altro ci lavoravano 2.800 persone oggi con lavoratori diretti sono circa 560, poi ci sono gli indiretti, ci mancherebbe altro, però i camionisti sarebbero andati a Timbuctu, sarebbero andati ovunque c'era il porto, non necessariamente in quel territorio lì. E allora il porto deve svilupparsi in un altro modo.

Qualcheduno parla di porto che si allunga verso il mare, perché no? Oggi le tecnologie nuove consentono di affondare i cassoni per poter affondare le dighe anche su fondali di 50 metri, oggi questa è la realtà, fino a qualche anno fa non si poteva, 18-20 metri era già un'esagerazione, oggi ci sono queste tecnologie, e allora, se vogliamo, come dire, far sviluppare il porto e dobbiamo farlo, dobbiamo



## COMUNE DI GENOVA

farlo in maniera intelligente cercando di svilupparsi verso mare e non in senso orizzontale.

Le infrastrutture, certamente. Io sono un tifoso del trasporto su ferro rispetto a quello di gomma, però mi rendo perfettamente conto che la lobby degli autotrasportatori non è che è lì a suonare la chitarra, eh, il suo peso politico ce l'ha, no? I muratori di turno, come posso dire, rappresentano delle categorie molto forti, evidentemente Stefano Bernini faceva probabilmente riferimento a qualche ex Presidente del Genoa che nel porto fa il bello e cattivo tempo, insomma, forse serve anche quello diventare Presidenti di squadre di calcio, tranne quello della Sampdoria perché quello lì è uno scappato di casa.

Quindi, anche da questo punto di vista qua io credo che le infrastrutture, tipo il terzo valico, siano una panacea in questo senso, a patto che vengano utilizzate, perché voglio ricordare che quel bruco, come viene chiamato, quella ferrovia che parte da Voltri che è costato miliardi di soldi della collettività, che era nata per instradare i treni blocco dal porto di Voltri verso la Pianura Padana oggi vede tre treni al giorno, tre treni al giorno, è veramente uno scandalo inaudito, e mi meraviglio che nessun Magistrato abbia fatto delle indagini per vedere perché e per come, chi la costruì, come la fece e come non la fece, è inimmaginabile poter fare una infrastruttura e poi utilizzarla con tre treni al giorno, ci vuole il parco, a (inc.) ci sarà, a Voltri ci saranno tutte le infrastrutture necessarie per poter creare le condizioni perché questo venga utilizzato in maniera più appropriato.

Chiudo, veramente, perché il tempo è tiranno e visto che parliamo di porto, come si fa a non parlare della ricollocazione delle due aziende che movimentano le sostanze petrolchimiche?

Mi riferisco evidentemente a Carmagnani Superba, c'è una Commissione di esperti che mi risulta stia lavorando, insieme al Consigliere Terrile sono solo due anni, ma due anni in confronto all'eternità sono un battito di ciglia, che chiediamo una Commissione, dove ci venga detto chiaramente dove si ha intenzione di ricollocarle. Perché un conto è collocare quelle realtà oltre un chilometro dalle abitazioni e un conto è continuare a mantenerle a cinque metri dalle abitazioni, chi non comprende questa cosa è pregato di andare al casello di Multedo e rendersi conto di dove sono le abitazioni, gli edifici di civile abitazione rispetto a queste realtà.

Allora, io domando spero di avere al più presto possibile una risposta su questa ricollocazione che è assolutamente necessaria e irrimandabile e chiedo anche quali sono le intenzioni di collocare è il GNL, qualche collega diceva che prima bisognerebbe forse aspettare che le navi che utilizzano il GNL si moltiplichino e diventino, come dire, un numero consistente tale da giustificare una spesa di questo genere, però conoscendo i tempi dei percorsi approvativi forse fra 86 anni può darsi che noi abbiamo anche il terminal GNL.

Chiudo dicendo una cosa, ma questo è un limite mio, io su una nave da crociera che usa il GNL non ci salirei, ve lo dico bello chiaro, perché se dovesse prendere fuoco il serbatoio della nafta pesante il tempo di buttarmi in mare con un giubbotto di salvataggio ce l'avrei, se malauguratamente dovesse esplodere un serbatoio di GNL buona fortuna a chi è imbarcato su quella nave.



COMUNE DI GENOVA

## **BRUSONI (Presidente)**

Consigliere Rossetti, a lei la parola.

## **ROSSETTI (Lega Salvini Premier)**

Grazie, Presidente. Io vorrei sapere quali sono le due aree interessate al porto lungo e a che punto è il piano per la realizzazione della zona franca in porto. Grazie.

## **BRUSONI (Presidente)**

Consigliere Putti, a lei la parola.

## **PUTTI (Chiamami Genova)**

Grazie, Presidente. Come avevo detto prima, la mia era una scelta strategica, volevo ascoltare quello che diceva Bernini perché così posso replicare. In effetti, pensare che possa essere il mio indirizzo politica, mia azione politica contrastare Bernini è un po' svilente, permettetemi, con tutto l'affetto e la stima per Stefano.

Oggi sono uscite un po' di cose, avevamo già fatto un incontro con la portualità nel post, nel periodo post Morandi, c'erano state diverse occasioni di confronti, allora, secondo me, erano uscite delle cose molto interessanti, c'erano diverse rappresentanti di Assoagenti eccetera, degli spedizionieri, erano uscite delle cose interessanti, devo dire, e volevo anche un po' riprenderle e ripartire da lì, perché devo dire che oggi, non voglio sminuire gli auditi, però ho avuto un po' di sensazione di ascolto di una litania già un po' più nota, speravo di avere qualche stimolo in più, ho avuto qualche cosa a sprazzi ma non così tanto, perché io allora avevo sentito questo, avevo sentito dire che il porto di Genova non sarà mai un porto europeo ma sarà un porto ed è un porto che serve il Nord Italia e quindi ha come riferimento strettamente Milano, avevo sentito dire allora che da Milano però le merci preferiscono andare a Rotterdam e la cosa mi sorprendevo, preferiscono fare mille chilometri rispetto ai cento che ci separano da Milano, cento e qualcosa.

E quindi anche questa cosa mi aveva stupito e quindi dal mio punto di vista di persona non credente nella divinità in vocazione alle infrastrutture come risoluzione di tutti i mali avevo detto, cavoli, ma se allora non è così importante metterci il tempo che ci vuole per andare da qui a mille chilometri rispetto all'efficienza e all'efficacia di chi spedisce le merci che si aspetta da quel porto rispetto ad uno che, io credo che per farne cento di chilometri anche se si va più lentamente, tenendo conto poi che il percorso del terzo valico dovrebbe abbreviare



## COMUNE DI GENOVA

il percorso delle merci di circa 10-15 minuti, non parliamo di secoli, quindi 10-15 minuti, e l'interesse di andare da qui a mille chilometri rispetto a qui a cento, dicevo, allora c'è qualcos'altro, nessuno mi ha mai parlato però di quel qualcos'altro, perché è lì che secondo me sarebbe la cosa interessante, e io non comprendo perché si continui a parlare di quei dieci minuti e si parli molto poco di quel qualcos'altro, poi ho capito che, e oggi qua me lo avete riconfermato, che il nostro riferimento non è Rotterdam, non è Amburgo, non è Anversa, ma sono i porti, qualcuno diceva, ma sono i porti spagnoli eccetera.

Allora, come dire, da persona della Val Polcevera, come mi definitivo allora nell'intervento, come dire aspirante contadino della Val Polcevera, dicevo però perché allora tutte le volte citiamo Rotterdam e parliamo dei 14 milioni di TEU a cui esperiamo... devo dire che io ho partecipato al dibattito pubblico sulla Gronda nel 2009, ci ho partecipato molto attivamente, ho studiato allora perché ero un semplice cittadino che voleva imparare delle cose e capire se una roba serviva o non serviva, se si distruggeva il mio territorio, la mia valle, per qualcosa oppure no. Allora mi si pronosticava l'arrivo a 10 milioni di TEU nel 2022, devo dire che in due anni è un po' faticoso secondo me tirare su 10 milioni di TEU e qualcosa, perché ora siamo fermi tra i 2 e i 3 milioni.

Quindi, questo è il dato. Allora qualcuno parlava del retroporto, oggi non ne sento più parlare, secondo me poteva essere una cosa interessante, non ne sento più parlare perché, scusatemi, Punta San Vigilio, che è Lago di Garda non è che noi... oggi è uno scalo grande come questa stanza in cui vanno dei piccoli motoscafi, non è che noi possiamo pensare all'improvviso di portare 10 milioni di TEU, e se anche noi ce li vogliamo portare facendoci sette strade, dieci strade, non ce li riusciamo a portare lo stesso.

A me manca questo livello qua di confronto, come dire, serio su quello che sono realmente le necessità di questa portualità, perché oggi di nuovo ci si è soffermati un po' tanto sulle infrastrutture, poi barcamenandosi un po' perché si è parlato molto di treno, e me risulta che siamo sempre fermi al 10 per cento sulle merci che vanno via su un treno da questo porto, non è che abbiamo fatto dei passi avanti. Nel 2008-2009 si parlava di 10 - 12 per cento, non credo che oggi ne portiamo via di più, e sono passati dieci anni.

Quindi, ci si vuole investire su quella roba lì? Non ho oggi i dati perché realmente si voglia investire su quella roba lì, non ci sono abbastanza spazi né investimenti per capire dove caricare questi treni, non ci sono i binari famosi ultimo miglio eccetera, siamo ancora lì che ne parliamo, eccetera eccetera. Quindi, di quella roba lì si è sempre detto che è strategica perché ci sono le normative europee che dicono che oltre i 300 chilometri bisogna andare sui treni e non più sui camion, perché comunque gli altri porti, Rotterdam, Amburgo, eccetera funzionano molto attraverso i treni e molto meno con il trasporto su gomma, si parlava di retroporto, siamo fermi lì.

E però si cerca ancora una volta di tettare un po' dallo Stato, visto che mediamente come imprenditori genovesi siamo abituati a quello, a tettare dallo Stato attraverso le industrie, le grandi industrie che avevamo e mai a provare a scommettere un po' su noi stessi e sulla nostra città, mi manca questo pezzo, ve lo



## COMUNE DI GENOVA

devo dire, io sono uno che parla sempre molto correttamente e onestamente, poi sbaglierò eccetera, però cerco di dirlo.

Piano regolatore portuale noi ci siamo confrontati in quest'aula ampiamente; qua, ahimè, concordo con Bernini, ci siamo confrontati molto in quest'aula sul PRP, ne abbiamo parlato, ci siamo scontrati su delle visioni, avevamo fatto un pezzo, poi a un certo punto è sparito tutto. È sparito tutto, ne abbiamo parlato, però mi piacerebbe sapere ad esempio come recuperare, come recuperare quel pezzo, come provare ad andare avanti, perché lì potevano esserci delle cose interessanti, interessanti per la portualità e interessanti per la città.

Mi spiace poi che non si riesca ad uscire, ma qua, devo dire, non è responsabilità diretta di nessuno dei presenti, è la visione del mondo che è così, dalla dicotomia, dalle diverse dicotomie, benessere della città, benessere del porto, perché io non capisco come mai la città debba stare tutta ferma in coda in Lungomare Canepa sulla sopraelevata, sull'autostrada, quando arrivano la gente per salire sui traghetti e la portualità non provi ad individuare delle aree dove fare sostare le persone che attendono i traghetti.

Perché non ci si riesce a dialogare su questo? Non ci saranno, sarà la città che male è strutturata, però parliamone, perché quando ci sono il carico di determinati traghetti soprattutto la città praticamente è bloccata, eppure di questo nessuno parla, e questo qua, guardate, che la Gronda non serve a niente, perché se voi, come dire, andate ad ascoltare tutte le mattine le trasmissioni sul traffico autostradale parlano su Genova di traffico in ingresso, nessuno parla mai di traffico in attraversamento, il traffico è in ingresso, perché? Perché la città non riceve, non riesce a ricevere.

Cosa stiamo facendo perché la città riesca a ricevere? Niente. Ci stiamo concentrando sul traffico di attraversamento, perché ci è funzionale a poter fruire di aiuti ancora un po' dallo Stato. Io, quindi, mi chiedo l'idea del porto lungo: è realistica ancora, interessa ancora?

Altrimenti, guardate, le merci veloci, e mi fa sorridere il termine, arrivano a Tortona e da lì vanno come prima, quindi guadagnano dieci minuti prima ma da Tortona in poi vanno come prima e quindi se noi non prevediamo in quell'area qualcosa di diverso neanche quello sforzo che costa miliardi di euro, buchi nel nostro territorio, case distrutte di cui nessuno si preoccupa, perché è così, perché ancora oggi ci sono un sacco di cittadini che mi chiamano perché hanno le case distrutte o danneggiate e nessuno li paga, nessuno li ascolta, però, questo, come dire, sono vuoto a perdere, i cittadini sono un vuoto a perdere, gli esseri umani sono un vuoto a perdere, ma è il modello della nostra società, non è responsabilità di nessuno.

Però, in tutto questo, e vado a chiudere, noi ci preoccupiamo le merci che vadano velocissime fino a Tortona, guadagnando ben dieci minuti, un quarto d'ora, arrivano lì e poi riprendono ad andare come prima.

Nel frattempo, come dire, altrove si pensa, ed era stato citato qua proprio da qualche vostro rappresentante, si cercano modalità e strumenti per ovviare, per portare le merci su treno verso Rotterdam per superare gli sbarramenti che ci sono in Svizzera, questo si sta pensando altrove e noi siamo fermi qua. Devo dire oggi, rispetto all'altra volta, ho avuto un po' meno stimoli innovativi, speravo molto che



## COMUNE DI GENOVA

me li portaste, perché io sono un piccolo Consigliere Comunale, e chiudo, e potere di questo fare tesoro e magari provare a supportarvi nella mia azione politica.

### **BRUSONI (Presidente)**

Darei la parola alla dottoressa Giampietri, in modo tale che inizia a dare una prima serie di risposte, se siete d'accordo.

### **DOTT.SSA GIAMPIETRI (A.P.)**

Grazie. In effetti, le domande, gli argomenti sono moltissimi, quindi cercherò di dare di nuovo una risposta tutto andando con ordine e alcune cose ovviamente si sovrapporranno perché i temi sono usciti da una parte e dall'altra. Mi dispiace che ora non vedo il Dottor Ceraudo che ha fatto la prima domanda.

Io ovviamente darò delle risposte da tecnico, mi scuso anche per la voce, e non da politico perché questo sono, un tecnico.

Il primo tema che è uscito è il tema relativo ai depositi chimici. La storia la conoscono tutti, forse è meglio di me, perché è una storia lunghissima di cui si parla da più di un decennio, direi, e solo che nel PUC 2015 era stato formalmente chiesto ad Autorità Portuale, l'Autorità di Sistema Portuale che cercasse una soluzione effettiva per la ricollocazione dei depositi chimici in ambito portuale, questo perché sappiamo bene che ad oggi i depositi sono in mezzo alla città e con tutte le conseguenze che si possono immaginare e con tutte le delicatezze che altresì questo comporta in termini di diciamo vita della cittadinanza.

Il tema dei chimici era già stato trattato anche in questa fase pianificatoria intermedia che è stata citata, 2015, con alcune ipotesi di ricollocazione, che tuttavia poi sono state ripensate successivamente, anche a seguito dei numerosi confronti che ci sono stati sia a livello politico, regionale, comunale, e di Autorità di Sistema Portuale e sia a livello tecnico su tutti questi temi. In questo momento l'Autorità di Sistema Portuale sta portando avanti uno studio specifico che analizza diverse ipotesi localizzative, ovviamente sui giornali esce fuori sempre qualcosa di diverso, sappiamo che ogni giorno spunta fuori qualche novità e qualche proposta che si pensa siano proposte ufficiali, a tutti gli effetti non lo sono, nel senso che non è ancora stata decisa la localizzazione dei depositi chimici.

Ci sono diverse ipotesi aperte. La prima ipotesi è quella correlata ad una istanza effettiva che è stata fatta dai soggetti che gestiscono i depositi chimici, ed è collocata, come tutti sapete, nella zona dell'ex Idroscalo dove ad oggi c'è la centrale termoelettrica e l'ex carbonile e poi ci sono delle altre ipotesi che riguardano l'ambito di Sampierdarena e la zona diciamo Cornigliano ex Ilva. Lo studio che è in corso è stato proprio richiesto per valutare dal punto di vista tecnico e ambientale e di valutazione di rischio quale di queste ipotesi può essere la migliore e quale diciamo ha i minori impatti anche diciamo per le aree circostanti, perché ovviamente, come facemmo già nel 2015, l'analisi di rischio va ad individuare le cosiddette curve di danno di questi depositi, che sono curve di





## COMUNE DI GENOVA

danno che tengono in considerazione qualsiasi tipo di incidente che si possa verificare sui depositi.

Tenete presente che, ora, io stessa vivo a Genova, ho due bambini piccoli, per cui la mia sensibilità dal punto di vista ambientale, anche solo così per questi temi, è molto elevata e capisco quindi quali possono essere le preoccupazioni, ma senz'altro voi pensate che qualsiasi impianto nuovo che viene realizzato oggi in qualsiasi localizzazione poi esso sia, e comunque sia in ambito portuale senz'altro la situazione è già migliorativa rispetto a quella attuale, gli impianti che fanno oggi sono degli impianti... ora, uso un termine improprio a prova di bomba, nel senso che sono talmente più sicuri rispetto a quelli che abbiamo oggi che già la comparazione non verrebbe, questo lo dico perché queste cose a volte magari non si sanno, non si conoscono però ovviamente da una parte l'ente che va a localizzare questi impianti, d'accordo ovviamente con tutti gli altri enti coinvolti ha una forte sensibilità su questo tema e quindi richiede ai gestori che siano adattate tutte le possibili accortezze che oggi l'innovazione consente di avere e le tecnologie consentono di avere, quindi questo è un tema.

E quindi volevo rassicurarvi sia dal punto di vista diciamo della localizzazione, che ancora non è decisa, e che poi peraltro verrà condivisa anche con un percorso partecipativo che si sta avviando in collaborazione con l'Università di Genova, e dal punto di vista diciamo della tipologia di impianti che nulla hanno a che vedere con gli impianti che ad oggi sono lì che purtroppo per tutta una serie di motivi su quegli impianti non hanno potuto fare interventi radicali ma hanno potuto fare solo chiamiamolo make-up o qualcosa del genere. Questo per quello che riguarda i depositi chimici. Tema GNL, che è un tema molto diverso se vogliamo ma che richiama allo stesso modo la sensibilità ovviamente della cittadinanza.

Il GNL è uno degli strumenti che ad oggi abbiamo proprio per ambientalizzare e per rendere più compatibili i traffici marittimi sostanzialmente e anche i traffici terrestri, perché GNL si ha su strada e il GNL si ha su nave. Non ci sono molti mezzi per poter rendere diciamo per poter ambientalizzare le navi, per poter ambientalizzare i mezzi, a livello europeo però le normative, le direttive europee richiedono che si faccia uno sforzo per diminuire le emissioni di un certo tipo, quelle più pericolose per la salute e il GNL è uno degli strumenti, così come lo è ad esempio l'utilizzo per i traghetti di scrubber che filtrano in un certo senso le emissioni delle navi.

Cosa può fare l'Autorità di Sistema? Ovviamente cerca di dare delle risposte in questi termini, perché siamo già in ritardo sul tema GNL, in Nord Europa si sono mossi prima di noi, hanno avuto anche un aiuto dal punto di vista normativo, per cui in Italia siamo sempre un po' indietro da questo punto di vista, però, ovviamente se non si cerca oggi di dare una risposta per una possibile localizzazione di depositi che consentano in prima battuta di servire i mezzi terrestri, che ad oggi sono più, in seconda battuta di servire i mezzi diciamo navali perché anche loro si dovranno adattare a questo sistema.

È chiaro che nuovamente una possibile localizzazione di impianti GNL deve assolutamente passare attraverso analisi del rischio e analisi diciamo di localizzazione rispetto alle attività circostanti. Non solo alla parte urbana, ma



## COMUNE DI GENOVA

anche alla stessa parte portuale, perché tenete presente che l'analisi di rischio deve considerare anche se ci sono delle persone che lavorano nei terminal intorno al posto dove viene localizzato un impianto di questo tipo.

Tuttavia, non si può prescindere dal ragionare su questi temi come ente pianificatorio.

Ecco, si accompagna al tema del GNL anche il discorso della elettrificazione, che forse non ha sollevato lei ma ha sollevato il Dottor Avvenente, si parla di elettrificazione, si parla di utilizzo di energia elettrica, un tema che stiamo trattando molto in questo momento proprio anche per la redazione di questo famoso DEASP è il tema di quale energia elettrica, perché parliamo di energia elettrica ma anche per produrre energia elettrica si inquina, per cui se non ci si orienta sul lato dal punto di vista delle fonti rinnovabili non si riesce veramente ad avere un beneficio complessivo per l'ambiente e quindi il tema delle fonti rinnovabili è un altro tema fondamentale, pur tenendo conto del fatto che con le fonti rinnovabili le fonti rinnovabili hanno dei limiti, perché è una industria, così come delle strutture portuali che richiedono un fortissimo apporto di energia è chiaro che necessitano di trovarla da qualche parte, e temo che le fonti di energia rinnovabili da sole non possano bastare, però l'obiettivo è quello di integrare sempre più con fonti rinnovabili anche la produzione di energia.

C'era sempre da parte di Ceraudo, era emerso anche il tema, va bene, in generale di ambientalizzazione. Un altro elemento che andremo ad inserire, che cercheremo di inserire nella nuova fase di pianificazione e soprattutto si vedrà quando andremo a redigere i nuovi piani regolatori è il discorso possibile di andare a trovare incentivi o disincentivi sempre riferiti al tema dell'ambientalizzazione, ossia cercare di incoraggiare per come possiamo normativamente o dal punto di vista delle tasse, dei canoni, gli strumenti che noi abbiamo in nostro possesso per cercare di incentivare una maggiore sensibilità ambientale da parte degli operatori. Bernini, ecco. Ricambio l'affetto diciamo con cui mi ha rivolto la parola il Dottor Bernini.

Parlo subito del piano di sviluppo portuale. Voi sapete bene che quello che ha bloccato il piano di sviluppo portuale non è l'iter che aveva in corso l'Autorità di Sistema Portuale ma il cambio della norma, perché il cambio della norma ha di fatto ribaltato la situazione; uno, sono nati i sistemi portuali mentre la pianificazione 2015 era una pianificazione sul porto di Genova; due, mentre una prima uscita di norma aveva individuato un solo piano regolatore di sistema portuale, il correttivo 2018, perché è stato fatto all'inizio del 2018, ha ancora modificato la pianificazione dei porti richiedendo le famose due fasi di pianificazione.

Quindi ora non abbiamo più solo due piani da redigere ma abbiamo un documento strategico e poi due piani sempre che sia accettato che sono solo due i piani regolatori dei porti. Quindi, questo diciamo è il tema piano regolatore, nuovo piano regolatore portuale e nuova fase di pianificazione.

Come vi anticipavo prima, comunque, nei prossimi mesi ci sentirete, verrete coinvolti e soprattutto da metà di ottobre in poi, quindi io considero metà fine ottobre prima metà di novembre, ci saranno parecchi incontri che riguarderanno tutta la comunità portuale, così come tutti i comuni, proprio per



## COMUNE DI GENOVA

condividere le linee di indirizzo che sono contenute all'interno dei piani strategici, così come gli obiettivi e le strategie che si intendono mettere in atto per perseguirli. Tema ZLS e Zes, che dir si voglia, e retroporti.

Allora, dunque, la ZLS di cui tutti parliamo è istituita formalmente, non ancora diciamo definita in quelli che poi saranno i suoi argomenti principali, nel senso che si ipotizza, e così dovrebbe essere, che all'interno di queste aree individuate come ZLS ci possono essere delle semplificazioni procedurali, delle semplificazioni normative che vanno ad accorciare diciamo i tempi solitamente previsti per tutti gli iter procedurali e che vengono chiamati burocratici, che dir si voglia.

I retroporti sono un tema molto interessante e sfidante, e se vuole, anche innovativo in un certo senso, nel senso che la norma ad oggi ci chiede guardare di più ai retroporti, ci chiede di individuarli, anche se poi normativamente non ci dà gli strumenti per farlo, ci dice di definire un'area retroportuale e individuarla all'interno del nostro documento strategico ma poi si ferma lì, cioè non dice che effettivamente si può pianificare e come pianificarla. Iper cui, il percorso che noi stiamo cercando di individuare per le aree retroportuali, che sono naturalmente aree retroportuali del porto di Genova.

Ora io non vado a parlare di retroporti, interporti, abbiamo “n” definizioni diverse per andare a significare comunque aree che sono collegate dal punto di vista logistico organizzativo con il porto di Genova.

Lasciamo il termine generico retroporti, la norma poi non ci dice cosa possiamo fare effettivamente su questi retroporti, noi abbiamo già un nostro dialogo con le Regioni Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, Veneto, c'è un dialogo aperto diciamo da questo punto di vista tra Autorità di Sistema Portuale con le altre associazioni e queste regioni e l'obiettivo e poi di andare eventualmente ad individuare con degli strumenti attuativi dal punto di vista pianificatorio, quindi che siano accordi di programma, che è lo strumento più classico, o protocolli di intesa, andare ad individuare delle gestioni specifiche, lasciandoci in questo momento aperta la possibilità di farlo, perché, ovviamente, se vado ad oggi a delimitarmi precisamente un territorio retroportuale io non so cosa hanno pensato a Roma quando hanno scritto questa norma ma non è possibile a tutti gli effetti individuare un preciso confine retroportuale, perché tantissime aree del Nord Italia sono aree retroportuali potenzialmente per Genova.

Detto questo, poi ci sono delle aree che come è già stato citato, mi riferisco anche alla Dottoressa Rossetti, ai nostri relatori diciamo dei sindacati, ci sono delle aree che già sono state individuate in passato sui quali i discorsi continuano, si parli di Alessandria, si parli di Rivalta, o si parli di tante altre aree buffer e su queste aree ci sono già diciamo anche patti procedurali più spinti, se vogliamo, e quindi tutto questo sistema retroportuale farà parte della nostra pianificazione e sarà un elemento strategico che vogliamo portare avanti, anche in interloquendo eventualmente con Roma per capire come possiamo portarlo avanti anche dal punto di vista normativo. Oltre a questo discorso mi viene in mente che veniva fuori sempre dal punto di vista dell'autotrasporto, ecco, tema autotrasporto sollevato dal Dottor Bernini.



## COMUNE DI GENOVA

Le attenzioni all'autotrasporto penso che tutti lo sappiano, negli ultimi anni sono state molte, ci sono stati tantissimi incontri da parte di Autorità di Sistema Portuale con il dell'autotrasporto perché molti temi legati sia a proprio una maggiore vivibilità del lavoro per gli autotrasportatori, appunto, sia legati agli impatti che l'autotrasporto ha sulle aree e sulle aree della città.

Sono temi che voi tutti sapete sono molto critici e rilevanti e necessitano talvolta di risposte puntuali, come ad esempio la creazione di, l'individuazione all'interno del porto di aree dove possono sostare gli autotrasportatori, la predisposizione di servizi ad hoc, perché anche in questo caso possano essere diciamo... possano trovare una maggiore risposta di servizi all'interno del porto, ma una attenzione anche volta a non intasare le aree portuali, perché come ben sappiamo la viabilità comune del porto non può essere, come purtroppo tanto spesso è stato, dai molti mezzi che gravitano sulle aree portuali, quindi a fianco ad una attenzione volta a creare aree di sosta per gli autotrasportatori ci deve essere anche una attenzione volta ad organizzare meglio il cicli in collaborazione con i terminals in modo che di fatto non si creino code, intasamenti e quant'altro.

Quindi ci sono due profili che portiamo avanti contestualmente, uno è il profilo comunque per diciamo le emergenze e per le necessità quotidiane di andare a verificare dove possibile prevedere delle aree di sosta per gli autotrasportatori all'interno del porto, due, cioè cercare di capire quando questo può avvenire fuori dal porto e in altre zone e quando questo può essere evitato, ossia quando l'organizzazione, cosiddetto appuntamento intermodale, può essere pianificato a tal punto che non ho bisogno di aspettare: arrivo, entro, vado al terminal, faccio il mio lavoro, esco e riparto, quindi questo è l'obiettivo ovviamente.

Però, sappiamo bene che oggi non tutto può avvenire così, però sappiate che si stanno portando avanti tutti questi tavoli e sono secondo me da questo punto di vista diciamo chiamiamoli innovativi, chiamiamoli come vogliamo però è un elemento molto molto rilevante e che va in quell'ottica che evidenziavo prima di limitare sempre più quelli che possono essere gli interventi infrastrutturali pesanti che danno impatti o esternalità negative e lavorare sempre più sull'organizzazione, sui flussi, sul miglioramento dell'inoltro e quant'altro. Tema Cornigliano abbiamo nel programma straordinario l'intervento famoso che riguarda la realizzazione dell'autoparco e del nuovo parco di Ponente.

Sta diventando realtà una cosa di cui parliamo da moltissimi anni, perché? Perché appunto io probabilmente non ero ancora neanche in Autorità Portuale, forse ero una studentessa, però si parlava già del tema varco di Ponente, ora sta diventando realtà.

Prima accennavo che nel programma straordinario questo è uno solo degli interventi ma abbiamo la consegna definitiva e quindi la chiusura del progetto di fattibilità tecnico economica di tutti questi interventi che riguardano le infrastrutture portuali e quindi entro l'anno verrà diciamo assegnato questo appalto integrato che darà luogo alla realizzazione di questi interventi, quindi lì ci sarà di nuovo una forte risposta per quelle che sono le esigenze dell'autotrasporto e per quelle che sono le esigenze di ingresso e di accesso alle aree portuali. Mi sembra



## COMUNE DI GENOVA

più o meno di aver risposto a tutto, poi se ci sono delle altre cose che mi sono dimenticata, sono a disposizione.

### **BRUSONI (Presidente)**

La ringrazio. Farei una proposta all'aula, sono le 12:21 e oggi pomeriggio vi ricordo che c'è un'altra Commissione alle 14:30, quindi darei la parola all'Assessore Maresca perché deve dare anche lui alcune risposte e poi aggiorneremo la Commissione la mattina di giovedì 17 ottobre, se siete d'accordo.

Prego Consigliere Pignone, mozione d'ordine.

### **PIGNONE (Lista Crivello)**

Avendo ascoltato diligentemente tutti gli interventi, allora io ricordo qui, comunque per essere più costruttivi, che, e lo ripeto tutte le volte per cui lo ripeterò ancora, che mi auguro che le prossime volte anche gli auditi vengano qui con delle slide con dei numeri, perché altrimenti la distinzione tra ufficio propaganda e desiderata ha un nesso connettivo che io vorrei superare.

Quello che si parla qua, oggi qui, dal punto di vista politico a un livello di un certo tipo gli approfondimenti hanno bisogno di numeri, quando mi si dice pro Gronda, terzo valico, TEU, eccetera, mi auguro che i soggetti invitati abbiano qui delle cose, che portino cronoprogrammi per loro, e questo vale anche per Autorità Portuale, che ringrazio comunque, perché altrimenti mi perdo il filo logico di quello che si sta dicendo, sono tutti desiderata con delle proposte ipotetiche. Può darsi.

Per cui, vi inviterei, Presidente e l'Assessore, per i prossimi incontri di invitare gli auditi a portare comunque documentazione necessaria per fare. Meglio se ce li inviate prima così almeno possiamo elaborare anche interventi più costruttivi. Grazie.

### **BRUSONI (Presidente)**

D'accordo, La ringrazio per il suggerimento, così per l'aggiornamento della Commissione inviterò a portare la documentazione che ha richiesto. Prego, Consigliere Santi.

### **SANTI (Gruppo Misto)**

C'è ancora un po' di tempo, possiamo ancora andare avanti con gli interventi. Secondo me sarebbe molto più utile che venissero raccolte anche le testimonianze ulteriori dei vari Consiglieri per arrivare alla Commissione



## COMUNE DI GENOVA

successiva magari con delle risposte anche documentate come ha chiesto giustamente Pignone.

Cioè, non vedo perché dobbiamo interrompere adesso la Commissione, sinceramente, al di là che dobbiamo anche fare la seconda Commissione ne facessimo anche una terza secondo me possiamo ancora andare avanti almeno quaranta minuti.

### **BRUSONI (Presidente)**

Chiedo, naturalmente, all'aula cosa preferite fare. Vorrei avere commenti anche da parte degli altri Consiglieri comunali, in quanto io ho fatto una proposta, il Consigliere Santi un'altra, vorrei sapere se possiamo interromperla. Prego, Consigliere Putti.

### **PUTTI (Chiamami Genova)**

Grazie, Presidente. Ma, apprezzando comunque la sua proposta per provare a dare un ordine anche ai lavori, io ho visto sostanzialmente sono tre gli interventi dell'aula, ascoltiamo questi tre Consiglieri, Consiglieri o comunque esperti o quelli che sono, e poi chiudiamo lì rimandando le risposte al successivo incontro.

### **BRUSONI (Presidente)**

Nelle prenotazioni ci sono delle mozioni d'ordine. Prego, Consigliere Crivello.

### **CRIVELLO (Lista Crivello)**

Sono d'accordo con il collega Putti. Penso che sia opportuno concludere gli interventi con quelli che erano già iscritti e poi l'Assessore può anche rispondere e replicare giovedì 17, mi pare.

### **BRUSONI (Presidente)**

Se si fermano al Consigliere Santi sentiamo adesso le domande, però l'Assessore vorrebbe comunque dare un primo giro di risposte anche adesso. Prego, Consigliere Santi.



COMUNE DI GENOVA

## **SANTI (Gruppo Misto)**

Una precisazione. Io era stato retrocesso, non so per quale motivo, io ero subito dopo Fassio.

## **BRUSONI (Presidente)**

Quindi, allora, adesso qui vedo prenotato il Consigliere Santi, invece forse doveva intervenire prima il signor Fassio? Quindi, signor Fassio e poi Santi. Benissimo. Prego, a lei la parola.

## **SIG. FASSIO (Esperto Gruppo Lista Crivello)**

Grazie, Presidente. Sarò il più veloce possibile per non togliere spazio ai Consiglieri. Io volevo fare una riflessione veloce, portare alcuni dati. Penso che Genova non possa prescindere dal porto di Genova, bisogna però vedere qual è il rapporto che si crea, si cerca anche di modificare, perché si è creato negli anni di convivenza fra porto e città, come diceva la sessione Maresca recentemente.

Ora, mi aspettavo, diciamo così, che nel momento in cui Genova è stata richiamata dalla Comunità Europea a rispettare alcuni vincoli rispetto allo smog e all'inquinamento questa Amministrazione facesse tesoro anche delle condizioni della precedente Amministrazione e intervenisse anche su elementi che sono ben più pesanti, che non le vespe in città oggi. E quindi mi sarei aspettato che così come è stato dichiarato ancora recentemente anche dalla Camera di Commercio che le nostre autostrade sono complicate, sono infrastrutture molto delicate e sono infrastrutture sovrappopolate da mezzi ci fosse un ragionamento che andasse a verificare quelle che sono le condizioni del trasporto delle merci pesanti, inerenti soprattutto alla questione del porto. E si ragionasse un pochettino più approfonditamente sull'utilizzo ferroviario.

Ora, io ho alcuni dati che non so se corrispondono esattamente ai dati ufficiali, però io notavo che, partendo dal 2002 i TEU movimentati nel porto erano 1 milione 531 eccetera, con un numero di carri movimentati che erano 141 mila, nel 2006 siamo passati ad 1 milione 657 mila TEU movimentati, con 140 mila carri, nel 2017 siamo a 2 milioni 662 mila TEU movimentati, con 135 mila carri movimentati. Poi sul 2018, con tutto quello che è successo certamente bisogna un po' capire come sono i dati, nel 2019 sarebbe anche interessante qui capirlo.

Naturalmente, questo ragionamento dovrebbe anche essere abbinato ad una conoscenza di quello che è il livello occupazionale all'interno del porto, terminal per terminal, perché se i TEU crescono in teoria dovrebbe anche crescere l'occupazione, in teoria, anche se per esempio in campo delle manovre ferroviarie l'occupazione è diminuita.



## COMUNE DI GENOVA

Però, sempre rispetto alle questioni dei treni a me risulterebbe che nel 2002 VTE faceva venti treni al giorno, Messina 16 e il resto del porto vecchio 26. Ora siamo ai dati al 31/12/2018 siamo a 20 treni, sempre per VTE, e siamo a 10 porto vecchio, quindi il totale dei treni che viene fatto dal porto di Genova nel suo complesso sono 30 treni. Mi sembra che rispetto a questo sia un po' poco rispetto alla evoluzione del traffico portuale.

C'è naturalmente una banalità che viene sollevata, che è quella delle infrastrutture che non sono sufficientemente attrezzate per quelle ferroviarie e c'è il tema dei costi dal punto di vista del trasporto su gomma e del trasporto su rotaia. Però, negli ultimi tempi, cioè dal 2017 in avanti, io credo che non ci siano mai stati così tanti provvedimenti, alcuni per necessità, come è stato il Decreto Genova che ha stanziato risorse sul ferro bonus, sul navettamento e sulle manovre portuali, però non sappiamo che cosa ha prodotto il Decreto Genova rispetto alle situazioni che abbiamo avuto e quindi anche se ha incrementato o ha fatto supplenza.

Abbiamo la legge di stabilità di tre regioni, come Liguria, Piemonte e Lombardia, che hanno stanziato nel triennio 600 mila euro per ogni regione e abbiamo naturalmente il 2017 legge di stabilità con il decreto riguardante ferro bonus. Quindi, mi pare che rispetto al tema costa di più e al tema c'è un problema infrastrutturale, perché è chiaro, con le pendenze che ci sono probabilmente, cioè non probabilmente, bisogna utilizzare più locomotori di quelli che possono essere utilizzati su una linea piana, mi pare che il governo o comunque tutti gli altri soggetti abbiano tentato di incentivare o di cambiare un po' il flusso del trasporto delle merci.

Però, questo dato non lo so se è vero o non è vero, perché i dati che abbiamo fino al 2017 invece sono negativi, può darsi che il 2018 e il 2019 abbiano invece cambiato il percorso e questa è una cosa sulla quale ci piacerebbe sapere un po' come è la situazione.

L'altra cosa, e finisco, è questa, un po' l'ha già accennata il Consigliere Bernini, incremento ferrovia. Bene. Bettolo si dice che aprirà a fine anno, si dice, poi l'operatività bisogna vedere quando sarà, mi pare che il ragionamento già fatto sul ponte ponga molto problematico lo sviluppo di Bettolo dal punto di vista della ferrovia quindi del trasporto delle merci su rotaia su Campasso, tanto per dire.

Quindi come intendiamo far fronte a questa situazione, perché se un negozio è bello e io mi ci trovo bene, quindi è quello dei camion, poi quando arriverà dopo un altro negozio vicino è difficile che riesca a portare via la clientela. Grazie.

Alle ore 12.28 presiede il Presidente Remuzzi.

## **REMUZZI (Presidente)**

Grazie. Consigliere Pignone.





COMUNE DI GENOVA

## PIGNONE (Lista Crivello)

Proverò ad essere più sintetico, anche perché molte risposte le ho avute dall'ultimo intervento fatto da Giampietri, ma manterrei un profilo più generico, cioè nel senso che il rapporto di competizione tra porto e città è una problematica oggettiva che non è certo degli ultimi anni che insomma sia, in questi ultimi periodi ovviamente un aumento della pianificazione ovviamente si mette in evidenza sempre di più per un mondo ideale dei trasportatori o degli agenti marittimi o chi lavora nel porto ovviamente l'elemento di bisogno è tutto centrato sulle aree portuali e per cui le aree cittadine devono essere comunque a disposizione del porto anche per la parte occupazionale.

Questo, ovviamente, non è proprio così perché non si tiene spesso conto, voglio dire, di quello che va ad incidere sui costi della collettività su quello che è invece la parte cittadina.

Cito solo un esempio, l'anno scorso, due anni fa, se vi ricordate, sono stati esplosi i tubi dell'acqua in zone varie della città, uno era nella zona di Borzoli, bene, da uno studio dell'università l'incidenza dei mezzi pesanti su queste strade ha creato delle rotture che magari potevano essere prevedibili per la vetustà delle tubature in ghisa ma in realtà sono stati accelerati questi processi di rotture proprio dovute ai transiti di questi mezzi che sono sempre più pesanti e poi passano in zone, voi sapete meglio di me, più complicate in aree cittadine, per cui tutto ciò che è del porto deve essere a maggior ragione dentro il porto e la separazione dei flussi città porto deve essere sempre più evidente.

In questo dibattito né la pianificazione cittadina né la pianificazione del porto ne tiene conto, e, per esempio, una delle domande che volevo rivolgere all'Assessore era se era previsto, oppure è di Autorità Portuale, se era previsto, voglio dire, una quota verso la città per andare a pagare le manutenzioni straordinarie della parte, del rifacimento dei manti stradali e della parte della manutenzione delle reti sotterranee

. Questo è un fatto e possiamo anche citarlo dal punto di vista economico, perché ha un valore a bilancio, va nelle tariffe di tutti, poi.

L'altra questione è legata, si parlava di sicurezza, in realtà il porto, voi sapete meglio di me che essendo una questione molto complicata e tutto quello che sarà oggi la parte di informatizzazione diventa un elemento strategico, per cui chiedo quali erano previste tutte le attività legate alla parte, alla cyber security, per cui tutto ciò che la parte di sicurezza informatica ma anche di sicurezza fisica.

Cito solo un dettaglio, trascurabile per i più, però alla fine se l'approccio della sicurezza fisica è quello di chiudere per esempio gli accessi delle persone per la stazione marittima che non possono più accedere alla passeggiata lì sotto, dando tra l'altro la possibilità Autorità Portuale di buttare tutta una serie di zetto "che tanto non ci passa più nessuno lì..." così, voglio dire, si crea un conflitto con la città anomalo. Ma questo è un dettaglio. Per cui, non è certo questa la questione della sicurezza fisica che io mi immaginavo, e penso che non sarà così, per cui mi auguro che qualcuno mi risponderà.

L'altro elemento, e qua chiudo, perché qua ce ne sarebbero mille e cose, ma andremo alla prossima volta, sul discorso della elettrificazione, interessante



## COMUNE DI GENOVA

quello della elettrificazione, ma io ricordo, ho partecipato a qualche convegno un po' di anni fa, allora, due elementi, due su tutti diciamo, uno era quello della parte eolica sulla diga, per cui c'era tutta una serie di progetti che dovevano partire ieri e poi chiedevo appunto a che punto siamo, perché in realtà poi è andato tutto a catafascio, l'altro era invece uno degli studi fatti con l'Università di Genova invece sull'utilizzo della parte delle onde, cioè tutto quello che era la possibilità delle onde che si infrangevano sulla diga e c'era una start-up, allora forse non si chiamavano neanche così, alla quale poi avevo partecipato in qualche maniera e anche questo sembrava interessante, e Genova e l'Università di Genova erano un po' all'avanguardia anche per questo insieme, non mi ricordo come si chiamava il progetto, insieme alla Danimarca se non ricordo male, e per cui, insomma, anche questo poteva essere un elemento interessante da affrontare come opportunità, voglio dire, di sviluppo condiviso.

Quello che diceva Da Passano prima, in effetti, sulla visione diversa di un nuovo porto, che mi trova assolutamente concorde, ma non può appunto esimersi da avere una visione complessiva, cioè, ora, al di là, e qua concedetemi giusto trenta secondi, nel momento in cui il valore è la movimentazione delle merci e non dove viene prodotta la merce, perché viene prodotta la merce, cioè è un discorso un po' più ampio secondo me da fare, ma lo dico giusto qua per condividere con voi anche questo elemento perché altrimenti perdiamo di vista il senso logico cioè del fabbisogno.

Quando parliamo di infrastrutture, il fabbisogno delle infrastrutture non è necessariamente fine a se stesso perché quando si parla della Gronda, la parola Gronda è piena di contraddizioni, nella misura in cui se io dividessi questo progetto e questa parola in lotti funzionali due su tre saremmo assolutamente tutti concordi, uno, separazione dei flussi, due, raddoppio della A7, perché i flussi, voi mi insegnate, vanno principalmente sul nodo nord sud, la parte più difficile da comprendere sono quei 57 chilometri, che poi andrebbero a collegare quei due punti lontani, lontani nel senso che allontanano il fabbisogno diciamo come flusso di merci che forse, voglio dire, andrebbe rielaborata.

Ma lo dico proprio per trovare soluzione, e intanto far partire dei cantieri in maniera operativa funzionali anche al porto perché altrimenti se aspettiamo che tutti, perché è questo quello che si sta chiedendo, che tutto parta contemporaneamente poi non si avrà mai niente. Questo vale per la Gronda ma questo anche per il terzo valico, abbiate pazienza.

Andare velocemente tra Fegino e Tortona e poi non risolvere ancora adesso dopo vent'anni il problema del nodo di come io collego Tortona in alta velocità o alta capacità a Milano, per tutta una serie di cose che sapete meglio di me, cioè il fatto che tutta la parte lombarda ha declassato la rete, queste cose qua se non le affrontiamo ovviamente ai tavoli politici adeguati e non certo in Consiglio Comunale, magari anche giusto per aprire il dibattito, con degli interlocutori che hanno tavoli di interlocuzione politica anche nazionale e non solo, magari più adeguati in certi contesti, per cui io dico qui che usiamo queste Commissioni anche per avere un confronto serio ed efficace perché i rappresentanti, non parlo per me ma altri in questo Consiglio, hanno anche interlocutori politici nazionali, non solo, che possono portare istanze efficaci.



## COMUNE DI GENOVA

Se noi immaginiamo invece di vedere le Commissioni intanto come un fastidio, come spesso il Sindaco ritiene che siano, o perdite di tempo, dato che non vorremmo perdite di tempo tutti, quei numeri che io chiedevo all'inizio, che chiedo tutte le volte nelle Commissioni da parte anche degli auditi, possono servire per dare una visione anche diversa ma anche ai Consiglieri che dovrebbero poi portare istanze nei propri territori. Grazie.

### **REMUZZI (Presidente)**

Grazie. Prego Consigliere Santi.

### **SANTI (Gruppo Misto)**

Intanto, volevo ringraziare ma non lo vedo qua, il sindacalista Gulli, che mi pare sia andato via, mi dispiace perché ha fatto un intervento che io ho apprezzato moltissimo. È stato un intervento lungimirante, soprattutto storicamente diciamo inserito nella attualità.

Poi volevo dire anche all'Assessore, sono felice che lei sia Assessore perché so che è una persona seria ed è anche una persona che sa muoversi con una certa indipendenza e razionalità, tenendo conto soprattutto dei cambiamenti in atto e non andando dietro ai luoghi comuni.

Mi pare di averle fatto un'ottima presentazione. Bene. Chi sono è anche importante dirlo, perché voi mi vedete come Consigliere Comunale, io sono all'opposizione qua e in maggioranza al Governo, e così chiariamo anche i limiti e le coordinate.

Io sono stato per dieci anni alla finanziaria del porto di Genova, facevo parte del team bocconiano di cui era Presidente il Professore Bottino, all'epoca c'era un signore che si chiamava Roberto D'Alessandro, credo che molti di voi se lo ricordino, io ero presente quando furono formulati i libri blu e che furono una grande rivoluzione, la vera rivoluzione, forse l'unica fino ad adesso del porto di Genova. E sono stato quello che ha condotto l'inchiesta, si fa per dire una inchiesta diciamo sottotraccia sui veri costi della movimentazione portuale.

Cosa intendo dire? Intendo dire che avevamo scoperto che la movimentazione dei container era particolarmente interessante perché si pagavano tre container ma se ne movimentavano sostanzialmente due.

Abbiamo smascherato le situazioni di sistema e ci siamo battuti in allora insieme a Cignolini, a tanti altri, gli spedizionieri che c'erano, una volta c'erano anche gli spedizionieri e ci siamo battuti per la difesa della competitività del nostro porto, parliamo degli anni '90, '80 - '90. Se io dovessi riprendere uno degli interventi che facevo in Consiglio Comunale, perché ero già in Consiglio Comunale all'epoca negli anni '90 sul porto di Genova di allora e dovessi replicarlo qui probabilmente nessuno voi si renderebbe conto che stiamo parlando di un periodo che comunque è trascorso e passato.



## COMUNE DI GENOVA

Poi possiamo raccontarcela tutta sulla movimentazione, sul fatto che vogliamo arrivare a dieci milioni di container, cioè io rido, rido, rido su queste cose. Non è pensabile. Se Genova domani riuscisse a raddoppiare l'attuale movimentazione saremo felici veramente tutti. E nel 1999 sono anche stato il più giovane candidato alla presidenza di Autorità Portuali in Italia, fui candidato alla Autorità Portuale di Trieste.

Sono attualmente Presidente di Mediterranea Network, che è un network che si sta occupando della via della seta e soprattutto di retroportualità. E quando dico retroportualità non dico interportualità, non dico buffer, non dico district park, parlo di retroportualità, quello che tecnicamente si chiama Handling.

Detto questo, una denuncia immediata del fatto che comunque sia pazzesco che ancora oggi si parli di Gronda in questa maniera come se fosse la panacea risolutiva di tutti i drammi della città. Il vero problema è che fino ad oggi si è ragionato nello scenario gommocentrico, per cui, praticamente la stragrande maggioranza ancora oggi in crescita del trasporto di container avviene su gomma e non su ferrovia.

La grande rivoluzione è quella di riportare tutto questo traffico sulla ferrovia, ed è questo il vero progetto sul quale bisogna lavorare. Io ricordo, qualcuno lo ha evocato, forse per errore, perché queste cose si ricordano un po' come si ricorda, non so, qualche episodio dell'infanzia, Gianni Cuttica che molti di voi conosceranno, Presidente in allora degli spedizionieri, lanciò lo swift desk che è rimasto lettera morta, lo swift desk serviva a Genova per la connessione con i retroporti ma soprattutto con la connessione ferroviaria per arrivare fino in alto, fino a Rotterdam.

Se ne parla da tanti anni ma nessuno, nessuno, ha mai preso in mano questa iniziativa come quella di riportare i container sulla rete ferroviaria. Perché continuiamo a parlare di Gronda? Perché non diciamo la verità sui dati della movimentazione di container? Perché ci occupiamo di ambiente e continuiamo a parlare di Gronda, perché? Quali sono le risposte? Ce ne sono alcune molto facili.

Perché non facevano comodo a determinati interessi, perché ci sono le lobby dell'autotrasporto, le lobby che forniscono il gasolio per autotrazione, le lobby delle concessionarie.

Il ritardo di Genova si misura su queste cose, sul coraggio della città e degli imprenditori di reagire a queste situazioni scellerate.

Ma adesso basta, perché le cose stanno cambiando e io sorrido, qui, sì, sorrido io però, pensando al fatto che se dovessero revocare le concessioni ci sarà da domandarsi chi finanzierà la Gronda, o se rimarrà per l'ennesima volta una lettera morta che io auspico rimanga così.

La città non è nata così con questi problemi, la città è così perché non si sono affrontati i veri problemi e non c'è stato contrasto. I retroporti, perché qualcuno li vede anche pericolosamente? Perché impostano una strategia commerciale e procedurale diversa, e cioè il rapporto diretto tra le compagnie e i retroporti.



## COMUNE DI GENOVA

Su Genova si parla, sento e spero, positivamente di un retroporto nell'area della Val Polcevera ma per me i retroporti sono quelli del basso Piemonte, sono stati citati, cito anche quello di Castellazzo Bormida, quello di Novi e tanti altri, altre realtà, poi ci sono i buffer, ci sono tante cose che confondono peraltro le idee.

La retroportualità è una cosa seria ed è stata frenata, ripeto, da interessi privati. In questi ultimi dieci anni io sono stato testimone di queste situazioni, le ho vissute direttamente sulla mia pelle, quando arrivavamo quasi al dunque, per dire si va avanti, c'era sempre qualcuno che si tirava indietro, abbiamo parlato con amministrazioni, abbiamo parlato con associazioni, abbiamo parlato anche con Slala a suo tempo e siamo qui ancora a parlare, c'è stato qualcuno dei colleghi Consiglieri che diceva "ma Slala è una realtà" Slala in questo momento è ancora il nulla più assoluto, è una fondazione nella quale non c'è una rappresentanza per il momento, e Francesco lo sa, di Genova e della Regione Liguria.

Io spero e auspico che tu faccia parte presto comunque di questo consesso, che ad un tempo era una realtà solo amministrativa che serviva per far fare qualche bella passerella a determinati soggetti politici mentre invece dovrebbe essere la realtà che coordinava ma, ma?

Sorpresa. Sorpresa per tutti voi, per chi non conoscesse a fondo la Slala. La Slala ha il 5 per cento della Wirnet, e qui entriamo in un altro argomento interessante, vedo qualche sorriso, forse magari qualcuno capisce cosa intendo dire. La Slala in questo momento l'unica operazione che ha fatto interessante è la partecipazione in questo contesto, consorzio, quello che è, Wirnet.

Sulla quale questione prossimamente apriremo approfondimenti seri, coinvolgendo il Ministro Pisano che è il Ministro della Innovazione. Perché vogliamo capire per quale ragione la digitalizzazione del trasporto, per quale ragione la movimentazione nei porti, negli interporti, nei district park, nei retroporti, per quale ragione deve passare attraverso un concessionario, perché? Perché dobbiamo creare?

Noi siamo dei benefattori, lo Stato è benefattore, è un benefattore, stiamo creando la nuova lobby finanziaria: i concessionari, anzi ne riproduciamo ancora, ne riproduciamo. Non ci limitiamo già a dover gestire la revoca o la revisione di quelli che ci sono attualmente, ma ne vogliamo degli altri, ci piace il concessionario perché semplifica la vita allo Stato. No! Lo Stato deve riprendere in mano anche la digitalizzazione, perché i format tecnologici lo Stato li ha e noi andremo a parlare con la Ministra Pisano per dire ragioniamo e riflettiamo se mantenere questi standard.

E concludo. Io sono convinto che è cambiata la musica, la musica è cambiata, non è più come prima, non è più come qualche anno fa, si stanno sgretolando quei sistemi di potere occulto che fino ad oggi hanno imbrigliato lo sviluppo della città, si stanno disintegrando perché non hanno più viatico, quindi le regole del gioco molto presto cambieranno, cambieranno e noi che abbiamo guardato avanti, io tra quelli che hanno ragionato sui retroporti da decenni, forse



## COMUNE DI GENOVA

avrò finalmente la soddisfazione di vedere che il mio porto e la mia città non veicoli più un camion con un container ma che abbia risolto questo problema perché, e concludo veramente, cito una situazione che è questa, frutto di studi, di professionisti seri, diminuiranno i gas serra, l'inquinamento atmosferico, il rumore, gli incidenti, la congestione del traffico nel momento in cui noi sapremo fare una politica seria per trasferire tutta la movimentazione dei container sulla ferrovia e le ferrovie, lo sapete, ci sono già e potevano già essere utilizzate ma nessuno ha voluto farlo. Grazie.

### **REMUZZI (Presidente)**

Grazie. Consigliere Villa.

### **VILLA (P.D.)**

Io farò due brevissime domande, o anzi addirittura una perché le ultime mi sono state giustamente anticipate dai precedenti colleghi Consiglieri, però, Assessore, le chiedo un patto, visto che è la prima volta che ci vediamo in qualità di Assessore, lei era Consigliere, e anche al Presidente di questa Commissione, vi chiedo un patto, che tutto quello di cui si parlerà in questa Commissione, e in particolar modo il porto che è la delega che a lei riguarda, debba essere affrontato prima in questa Commissione e dopo magari da lei, dal suo Sindaco e da tutti quelli che in maniera roboante oramai da due anni circa andate sui giornali a dire di cose che farete che non farete mai ma che altrettanto siano confortate almeno qui dentro da numeri e non dalle discussioni da bar come spesso poi invece fate sui giornali, e quindi, magari, almeno in questo caso e vi ringrazio, perché siamo entrati finalmente nel merito di alcune cose, riuscire ad affrontare i temi da un punto di vista un po' più specifico e anche un po' più specialistico anziché ad andare ad annunciare che farete mille cose di cui non ne farete una, facendo le vostre innumerevoli, almeno dieci, conferenze stampa la settimana, dove sui giornali la povera gente e i poveri genovesi capiranno che voi da qui ai prossimi tre anni avrete completamente modificato la città e chiaramente avrete portato, come avete detto voi, 30 mila nuovi posti di lavoro, colgo l'occasione perché almeno qui alcuni dei sindacalisti sono rimasti e ci sono anche persone che rappresentano le imprese.

Quindi io le chiedo, davvero, un suo impegno, la conosco, credo che sia persona anche seria, per poter dire che prima ci fate i discorsi qua dentro e poi magari si esce, perché il difetto, e lo dico ai signori che non ci hanno mai incontrato, nostro, dalla nostra modestia e dalla nostra modesta conoscenza, è quella di rincorrere le notizie che voi quotidianamente, settimanalmente, fate, gli annunci roboanti fate sui giornali.

Citava il nostro collega Bernini di un canale di cui dite essere iniziata una cosa, voglio vedere se poi tutte queste cose che riguardano anche il blueprint coincideranno con un'attività che deve essere in porto e che deve assolutamente



## COMUNE DI GENOVA

rimanere tale, perché se qui andiamo a dire a loro che il lavoro deve rimanere e poi andate a dire che il blueprint è bello ma dalle nostre parti non si può fare.

Allora, io credo che queste cose dobbiamo dircele almeno qua dentro, perché poi, sa, i giornali, le televisioni locali in maniera enfatica raccontano di tutto e di più. Perché un conto è fare quattro fuochi d'artificio in Piazza De Ferrari, l'altro conto è avere a che fare con dinamiche, lei ben sa, di questo tipo, in particolar modo in un'area come quella portuale di cui è difficile, lo dico ai pochi, e li ringrazio, colleghi che sono rimasti in un argomento così importante, che io consiglierei al Presidente di questa Commissione, e lo ringrazio, poi di suddividerlo, cioè nel senso che io non faccio più le domande che hanno fatto i miei colleghi altrimenti questi poveri signori ce li teniamo qui dentro anche all'una di notte, però, e lei probabilmente rimane qui insieme a noi, però, ecco, io faccio una unica domanda e termino, che è la più contingente, sembrerà, e l'hanno già fatta anche altri, e in parte ringrazio che ci avete già risposto, lunedì mattina noi discuteremo dell'ordinanza antismog, verranno qui centinaia di genovesi, come lo sono già venuti quattro anni fa, quando allora il Sindaco Doria, a proporre o a discutere, a vedere di che cosa si tratta in questa delibera antismog e della efficacia che avrà sui livelli e sulle fonti di inquinamento di questa città appunto come già ci avevano detto dovrebbe, dico dovrebbe, qualche tecnico e qualche professore illustro coincidere con il 0,8% delle fonti inquinanti, i genovesi chiaramente criticano al porto, tra virgolette, di essere una delle maggiori fonti inquinanti.

E allora io chiedo, come è già stato fatto, mi scuso ed eventualmente chiedo eventualmente di rispondere, a che punto siamo con la elettrificazione delle banchine? Perché io credo che potrebbe essere confortante lunedì mattina che ad esempio lei e il suo collega Campora che verrà qui a dire a noi che fate una delibera per le vespette e quindi rompete tra virgolette e che incidete forse con lo 0,8 per cento e quindi non tenete conto degli scarichi portuali, aeroportuali, delle riparazioni navali, premetto che lavoro innanzitutto, questo è fuori dubbio e credo che sia una ragionamento, che sia poi con le residenze, voglio dire, da caseggiati, che sia con le residenze da edifici, ecco, mi scuso e non rischio, e spero di non uscire dall'argomento in questione.

Ecco, voi o lei, Assessore, cosa mi può dire da qui a lunedì mattina, se e a che punto siamo eventualmente con questi nuovi provvedimenti o con queste nuove realizzazioni? Qualcuno prima di me ha posto anche la questione ma a che punto siamo con la realizzazione di quegli impianti che avete detto esserci sulla diga foranea per recuperare o comunque energia eolica da pale da vento eccetera, dove chiunque di noi, anche il bambino più piccolo, dice ma è una città dove c'è tanto vento, in effetti, parti dalla città dove c'è più vento si potrebbero realizzare. Perché, guardi, che tutte queste cose sono cose che tutte le settimane il suo Sindaco le dice, eh.

E poi c'è questa televisione, c'è questo giornale dove la gente dalle mie parti dice, in genovese parlano dalle mie parti, dicono ma queste cose le vediamo da qui a dieci anni perché, ecco, allora, iniziamo a parlare di porto, e finalmente una delle poche occasioni che ci dà ancora lavoro e di qui chiedo a lei, di quei 30 mila posti che Bucci ha garantito nell'arco dei cinque anni, e quindi abbiamo già



## COMUNE DI GENOVA

perso 12 mila nei primi due anni, quindi 30 mila più 12 mila sono 42 mila, ecco, il porto, e allora io credo che sia una delle cose da dividere in questa Commissione, quindi anche nei loro rispetto e magari facciamoli venire un po' per volta, condizionando un attimino e invitandoli secondo le materie di appartenenza, possiamo, ecco, intanto iniziare ad affrontare queste cose? Perché altrimenti rischiamo di parlare di tutto e di niente qua dentro.

L'unica cosa che mi scuso è della noia probabilmente che ho portato ma è quella di dire lunedì mattina, quando si inizia l'elettrificazione almeno di una banchina almeno di due, di tre banchine, quali sono gli accordi che avete fatto con le società di movimentazione di passeggeri.

Cosa diciamo poi a quei signori che abitano appunto sulle alture di via Venezia, il retroporto eccetera che sono venuti, hanno protestato, gli avete detto state tranquilli, gli avete dato le pacche sulle spalle, perché poi da una parte dite una cosa dall'altra l'altra allora siamo qui e quindi una volta parlate di ambiente l'altra volta no. E, ripeto, sono cose impegnative, sappiamo le dinamiche e le cose e difendiamo a spada tratta, voglio dire, l'attività del porto, ci mancherebbe, però io credo che almeno un ragionamento di questo tipo si debba iniziare a fare e credo che lunedì mattina dovrebbe dire al suo collega Campora, che si occupa di ambiente, eventualmente se c'è qualche novità, perché secondo me i vespisti sono incazzati. Grazie.

### **REMUZZI (Presidente)**

Consigliere Bernini, la invito ad essere breve, visto che è già passato il tempo a sua disposizione. Grazie.

### **BERNINI (P.D.)**

Sarà una sola questione. Come avrete capito Villa è vespista, io sono invece un amante delle moto vere, come il figlio della Giampietri, alla quale devo fare i miei sinceri complimenti perché al di là del vezzo di presentarsi come tecnica e non come politica è riuscita a fare un buon uso della retorica.

Io sono più tradizionalista, in particolare seguo le tradizioni della mia famiglia, mia nonna mi diceva: "Non dire le bugie piuttosto stai zitto". Dato che non riesco a stare zitto cerco di dire la verità.

Su una questione in particolare, che mi riguarda anche come abitante del Ponente, le tradizioni di Amburgo e Rotterdam affondano le radici nella lega anseatica, noi abbiamo purtroppo la lega Salvini Premier, dobbiamo accontentarci di questo, ma io chiamo a testimone il Consigliere leghista Rossi del fatto che cioè personalmente io ad una assemblea pubblica, con la gente sampierdarenese, dove io sono nato, sono andato a dichiarare la mia posizione in merito al trasferimento dei depositi costieri di materiali chimici, senza timore di dire quello che pensavo, cioè che vanno collocati proprio nell'area concenter.





## COMUNE DI GENOVA

Sia in quella occasione ma soprattutto negli incontri personali, prima con Merlo e poi con Signorini, ho anche detto che forse il metodo migliore era quello di utilizzare le tecniche della deliberaty democracy che sono peraltro ormai usate in tutto il mondo, fanno parte delle buone pratiche europee e quindi di trovare un sistema che coinvolga sia gli stakeholder sia la popolazione sia i tecnici per arrivare ad una scelta corretta.

Nel frattempo, però, sono passati anni, anni non giorni, perché io ero ancora all'inizio del mandato di Vicesindaco, cinque anni, più due anni e mezzo, vedete voi.

Oggi mi sento dire che forse con l'università si è cominciato questo percorso, nel frattempo, però, tanto che la Bonetti che Gentile continuano a presentare dei progetti che riguardano sia la Carmagnani che la Superba, e che comportano degli interventi non concessi dalla pianificazione urbanistica della città di Genova, perché in quel luogo lì non possono fare quello che chiedono, non si tratta di una cosa di poco conto perché al di là del fatto che è un cospicuo interesse economico del porto di Genova continuare ad avere gli attracchi di materiale chimico, questo materiale serve ad una serie di aziende che si trovano nel nord-ovest e quindi, voglio dire, ha un interesse anche il paese a continuare ad avere dei costi ridotti per l'approvvigionamento di questo materiale, però Ottolenghi dice chiaramente sui giornali, ma lo ha detto anche a me de visu, "Se continua così io me ne vado da Genova perché tanto ho già Marsiglia, ho già Ravenna, se mi fanno fare una cosa che costa troppo e non posso fare l'innovazione tecnologica con espansione che ritengo necessario fare me ne vado da un'altra parte dove mi consentono di fare questo".

Ora, se davvero è iniziato questo percorso per decidere, non c'è bisogno di convincere me perché sono già convinto di dove devono andare, noi siamo coinvolti come Amministrazione? Non ho mai sentito in Consiglio Comunale discutere di questa cosa se non quando io ero Vicesindaco e lo proposi a questa stessa sala, un percorso che dica definitivamente di sì. Io non ricordo bene la 84/94, ho qualche limite, concludo, è l'ultima domanda, ma quando un terminalista ha due terminal non contigui, la cosa è concessa dalla 84 94 o no?

## REMUZZI (Presidente)

Do la parola all'Assessore Maresca.

## ASSESSORE MARESCA

Grazie, Presidente. Mi fa piacere che questa Commissione sia una Commissione lunga con tanti dibattiti, sono contento e spero di farne il più possibile per andare più tecnicamente a fondo in determinati problemi con appunto i nostri tecnici e ovviamente voi che potreste darci dei grossi contributi dal punto di vista appunto dell'impatto del porto sulla città, che è una cosa importante assolutamente.



## COMUNE DI GENOVA

Qua ci sono veramente tanti interventi che avete fatto, quindi io ritengo soltanto di intervenire su alcune questioni e su altre riterrei opportuno intervenire la prossima Commissione che penso che sarà a breve, quindi nello stesso mese di ottobre.

Parlando, appunto, delle Zes, le Zes sono una misura dotata dai due precedenti governi per il sud perché l'Unione Europea attraverso il trattato sul funzionamento dell'Unione Europea stabilisce che per determinati casi, tra cui quello delle regioni svantaggiate, si può derogare in materia di aiuti di Stato, in questo caso gli aiuti di Stato sono state create queste Zes, zone economiche speciali, significa che pagano, detto diciamo brutalmente, meno tasse perché erano in regioni particolarmente svantaggiate, quindi l'Unione Europea le ha concesse lì.

Siccome l'articolo 107 del trattato è un articolo che prevede altri eventuali casi di aiuti di Stato, su richiesta appunto del paese, di aiuti di Stato compatibili con il trattato su richiesta del paese di provenienza, è ovvio che ci possono essere ulteriori casi, come per esempio quello che ho appena detto sul corridoio Reno Alpi, che è un grande progetto europeo e quindi per consentire il funzionamento di un grande progetto europeo eventualmente l'Unione Europea potrebbe ritenere compatibili con la Normativa Europea sugli aiuti di Stato eventuali finanziamenti dello Stato verso determinati settori o regioni.

Questa è una cosa che deve fare il Governo, se il Governo riuscirà, riuscisse su ovviamente anche richiesta degli enti locali interessati a fare una cosa del genere io ringrazio questo Governo vorrei andare a Roma a parlare con il Ministro e con altri, ovviamente ci andrà il Sindaco probabilmente, però io sarei disponibilissimo a parlare di queste cose perché vuol dire che il Governo nazionale dà un grande peso alla nostra città, e questa è una cosa che ricordiamoci è ovvio che deve venire su richiesta comunque degli enti locali ma deve poi provenire da un accordo tra il Governo e lo Stato, ma questa cosa vale per tante altre cose importanti.

Noi abbiamo dato un impulso alla modifica della legge Delrio per la introduzione dei sindaci nel comitato di gestioni, ma la modifica della legge Delrio è una modifica che per ora non è stata ancora, non è avvenuta e come diceva il sindacato è una legge che non è servita a niente anzi ha peggiorato le cose su determinati aspetti, magari su alcuni l'ha migliorata magari dando un po' più di organizzazione all'Autorità di Sistema Portuale ma sotto altri aspetti l'ha peggiorato, ma è già stata fatta una richiesta anche mi sembra da questo Consiglio di una modifica della legge Delrio su determinate questioni, se il Governo vorrà dare seguito a queste nostre richieste sarà una grande vittoria per il comune di Genova e per tutti i porti italiani, quindi anche su questo sono d'accordo con il collega Ceraudo, bisogna assolutamente lavorare in sinergia.

Invece, per quanto riguarda le zone logistiche semplificate che qualcuno ha detto che probabilmente non serviranno a tanto, io invece sostengo che è vero che non sono misure come possono essere le Zes, io le preferisco chiamare free zone, perché le Zes sono per il sud, non sono misure che vanno ad incidere sul bilancio di eventuali imprese, quindi togliendo delle tasse alle imprese, le zone logistiche semplificate probabilmente daranno invece una grande mano alla



## COMUNE DI GENOVA

sburocratizzazione dei processi portuali, noi sappiamo che molte Grandi Navi preferiscono andare a Rotterdam, come già è stato spiegato, altre volte proprio non soltanto perché pagano meno tasse oppure, ma proprio perché a Rotterdam c'è una maggiore speditezza e velocità di tutti i processi doganali rispetto a Genova.

Se a Genova, se in Italia si riuscirà ad arrivare a quella velocità probabilmente saranno incentivati ulteriori imprese a venire a Genova e dire "a Genova ci si mette le stesse tempistiche di Rotterdam andiamo a Genova", e io in questo sono d'accordo con il Consigliere Putti, le infrastrutture, le grandi opere servono nel momento in cui arriva il traffico e ci sono quelle piccole infrastrutture che poi sono quelle fondamentali, quindi il terzo valico servirà, io spero che servirà sono a favore del terzo valico, soltanto se i traffici e le infrastrutture di riferimento... saranno in grado di supportare il terzo valico, perché altrimenti anche il terzo valico, io spero di no, non servirà a niente.

Quindi il terzo valico poi è fondamentale per un'altra grande opera europea che è il corridoio Reno Alpi, quindi anche questo, anche l'Europa poi dovrà fare una valutazione su questo.

Quello che il Comune può fare è quello che sostanzialmente è stato detto, zone logistiche semplificate su cui c'è un tavolo aperto, stiamo con Regione, Autorità di Sistema Portuale, Struttura Commissariale e stiamo perimetrando, abbiamo già perimetrato una parte di città e nelle prossime Commissioni, magari, attraverso una slide, come chiedeva il Consigliere Pignone, faremo vedere anche una perimetrazione eventualmente delle zone logistiche semplificate tra cui è previsto una mozione da parte del Consiglio proprio su questo argomento dal Consigliere Cassibba martedì prossimo e quindi adesso ci stiamo concentrando molto su quello, devo dire, perché anche il Decreto Genova ci ha dato questa possibilità.

Ci sono tantissimi altri argomenti, sulle allerte io, per esempio, so che se n'è occupato il collega Gambino, però una cosa di cui io sono assolutamente d'accordo con i colleghi è assurdo che i lavoratori del porto, che sono in porto, non possono godere degli stessi diritti per la tutela della sicurezza della città. Quindi, io, assolutamente, mi farò portatore dei loro interessi ora che ho gli strumenti per poterlo fare, perché avendo appunto una struttura un po' più importante, avendo poteri diversi, ne parlerò con il Sindaco, con il collega Gambino e cercheremo appunto di risolvere la situazione perché credo che sia una situazione importante.

E poi, io prima non è che volessi prendere ad esempio il porto di Rotterdam o Anversa per il lavoro portuale, la cosa è proprio questa, i nostri lavoratori non hanno nulla a che invidiare a quei porti, quindi se fossero messi nelle condizioni dal punto di vista nazionale e regionale locale comunque di essere, di lavorare in un porto all'altezza della città, in un porto che era anni fa ancora più grande, beh, a quel punto, tutte le nostre eccellenze possono andare avanti.

Quindi io adesso sto organizzando tutto con la mia direzione, siamo una direzione nuova, abbiamo già messo appunto su quali prospettive dobbiamo lavorare, su alcune stiamo già lavorando, però ce ne sono molte altre e mi auguro che nelle prossime Commissioni possano venire da questa aula oltre che richieste



**COMUNE DI GENOVA**

di informazioni anche dei suggerimenti eventuali anche dal punto di vista ambientale, come diceva il Consigliere Pignone, a cui potremmo dare un apporto anche all'Autorità di Sistema Portuale per quanto riguarda eventualmente l'utilizzo del moto ondoso delle onde per produrre energia elettrica nei terminal, il cui comune non è competente, ovviamente, perché lì si parla di Autorità di Sistema Portuale, però può dare anche dei suggerimenti, l'Autorità di Sistema Portuale obiettivamente credo che sulla elettrificazione delle banchine io so che si sta facendo però credo che la collega Giampietro sappia meglio parlare di questa cosa, quindi vi ringrazio.

**REMUZZI (Presidente)**

Grazie mille. Se non ci sono altri interventi, chiuderei qua per poi riaggiornare alla settimana prossima. Grazie. Arrivederci.

**E S I T O:**

Aggiornamento e prospettive future per lo sviluppo portuale. <u>Sono previste audizioni.</u>	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
---	-------------------------

Alle ore 13.13 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

IL SEGRETARIO

IL PRESIDENTE

IL PRESIDENTE

(Liliana Lunati)

(Marta Brusoni)

(Luca Remuzzi)

(documento firmato digitalmente)