



COMUNE DI GENOVA

N. 31

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta pubblica del 22 luglio 2008

VERBALE

CCCLXI

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL CONSIGLIERE NACINI AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO ALLA VENDITA RIGUARDANTE L'ALBERGO A QUATTRO STELLE "VILLA DUE PALME" ATTREZZATO PER PERSONE DIVERSAMENTE ABILI.

NACINI (P.R.C.)

“Il 28 marzo 2006 avevo presentato un'interrogazione alla quale aveva risposto l'Assessore Veardo in merito alla chiusura dell'albergo, alla sospensione di 10 lavoratori ma, soprattutto, al fatto che la struttura riprendesse l'attività.

L'albergo era specializzato per i diversamente abili; ero presente all'inaugurazione a Vesima e mi ricordo i tanti problemi per ottenere l'abilitazione speciale.

In conclusione sono anni che l'albergo è chiuso e mentre nel 2006 l'assessore si augurava che entro qualche mese le questioni si sarebbero risolte, adesso i giornali ne riportano la vendita ad una società.

Domando se ci sono stati dei vincoli specifici per l'albergo. Io credo che sia necessario cambiare la variante urbanistica.

Questa associazione, che gestisce anche Crocefieschi, mi pare che all'epoca abbia ottenuto dei finanziamenti pubblici, per non dire europei. Io chiedo se quei soldi pubblici sono rientrati nel pubblico.

E' un problema soprattutto della Regione, però il Comune ha quello delle varianti, e noi non sempre siamo interpellati".

ASSESSORE PAPI

"Lei fa riferimento ad una cosa datata nel tempo: quando questa Giunta si è insediata l'albergo delle "Due Palme" era già chiuso. Da quello che io so la chiusura dell'albergo non ha nulla a che vedere con impedimenti legati a varianti urbanistiche. La struttura era stata presa dall'AIAS; era stata riorganizzata e ristrutturata; doveva servire come albergo per persone disabili. Questa struttura non è riuscita minimamente a stare sul mercato, motivo per cui l'AIAS l'ha venduta. Trattasi quindi di una faccenda all'interno della quale non ci sono responsabilità dirette da parte del Comune di Genova.

Diverso è il discorso di Crocefieschi. E' una struttura che è stata affidata ad un nuovo gestore in quanto l'AIAS non era assolutamente più in grado di mantenerla ed è stata ridotta perché c'era un problema di autorizzazione, il Sindaco di Crocefieschi non l'aveva data. Nel passaggio ora è una struttura diversa, con 25 persone e dove il Comune di Genova si è preso l'onere di fare alcuni lavori per poter avere l'autorizzazione. La struttura è stata affidata ad un altro soggetto che ha risposto ad una gara che gli uffici hanno fatto.

Il Comune di Genova con l'ASL 3 ha sistemato tutti i 39 ospiti in altre strutture: ne sono rimasti 25. Nel contratto con il nuovo gestore c'è una clausola sociale motivo per cui tutti i lavoratori sono passati a questa nuova struttura salvo chi, volontariamente, ha scelto di recidere il contratto.

Questo per quanto riguarda Crocefieschi. Per quanto riguarda l'albergo "Due Palme" non posso che ripetere che quando sono arrivata io il tutto era stato già compiuto. Oggi la struttura è stata venduta e non credo che ci siano quindi da parte nostra possibilità di fare altri interventi".

NACINI (P.R.C.)

"Ringrazio l'assessore e devo ammettere che in realtà era un problema della Giunta precedente anche se è una sconfitta politico-sociale che riguarda tutti, perché una delle migliori strutture a livello europeo ha avuto sei, sette mesi di vita.

Mi preoccupa il fatto che l'AIAS ha avuto dei finanziamenti pubblici, pertanto chiedo di fare un controllo".

CCCLXII

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEL CONSIGLIERE COSTA AI SENSI DELL'ART.
54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO
COMUNALE, IN MERITO SITUAZIONE DEL
MONUMENTO DEI MILLE A QUARTO.

COSTA (F.I.)

“Circa un anno fa avevo avuto modo di discutere questo argomento in Consiglio con un'interpellanza. Chiunque può vedere il monumento dei Mille a Quarto fasciato, con le impalcature, illuminato a giorno anche di giorno, non si vedono quasi mai persone che ci lavorano: è una situazione che va avanti da quasi due anni.

Il tutto era iniziato con le celebrazioni e ad oggi le impalcature ci sono ancora e la luce è sempre accesa. Un anno fa avevo avuto assicurazione da parte dell'assessore competente che si sarebbe adoperato a far sì che il problema fosse risolto. Anche se era un'operazione non diretta dal Comune, comunque ha sempre delle potestà.

Parliamo sempre di risparmio energetico e al di là dello spreco e della cattiva immagine, c'è anche un cattivo esempio ed una rappresentazione della città non esaltante.

Ho presentato questo articolo 54 per sapere a che punto si è e che cosa si intende fare per accelerare la risoluzione di questo problema che ormai è diventato insopportabile”.

ASSESSORE CORDA

“La prima fase di restauro che è costata al Ministero dei Beni Culturali e alla Sovrintendenza € 80.000,00 aveva comportato la natura di cantiere didattico. Questo spiega il perché di una struttura intorno così grossa anche rispetto alla lavorazione che in essa è stata realizzata. Questa struttura doveva consentire una sorta di cantierabilità, quindi la possibilità per gli alunni delle scuole di vedere il restauro in atto.

Tutto ciò premesso rispetto agli impegni assunti nel gennaio 2008 è stata cambiata l'illuminazione che c'era prima in quest'area di cantiere. Ad oggi l'illuminazione è stata trasformata in illuminazione crepuscolare ed è attiva solo nelle ore notturne. Questo è quanto mi hanno relazionato gli uffici, ovviamente sarà mia cura verificare l'illuminazione durante le ore diurne.

Le impalcature sono rimaste perché è stata finanziata, sempre da parte del Ministero dei Beni Culturali, l'ulteriore tranche di € 200.000,00 che

dovrebbe rendere possibile l'ultimazione del restauro complessivo del monumento e del piedistallo.

Sono stati già nominati il responsabile unico del procedimento e il direttore lavori. Il cantiere poteva essere aperto con la nomina del responsabile del procedimento e del direttore lavori e i fondi sono stati finanziati.

E' intervenuta una circolare del Ministero per sospendere tutte le attività di restauro in corso. Questo significa che i nostri uffici entreranno in contatto con la Sovrintendenza per capire e per verificare la possibilità che quest'opera di restauro venga spacchettata o, comunque, per verificare la possibilità di procedere sul cantiere perché non sarebbe solo un problema dal punto di vista estetico ma anche per il consolidamento del monumento stesso.

L'apertura delle luci sarà verificata immediatamente”.

COSTA (F.I.)

“Quanto lei ci ha detto fa cadere le braccia. E' passato più di un anno da quando l'iniziativa è partita e ad oggi non si sa ancora se sarà ultimata. Non si comprende come non sia possibile dare una “lavata” ad un monumento, oltretutto non si vede nessuno lavorarci.

Lei faccia le verifiche ma la luce è accesa. Sono soldi pubblici, 80.000,00 euro prima, 200.000,00 euro dopo. Bisogna sapere anche quanto inciderà su queste cifre il costo dei ponteggi perché sono in affitto.

La invito assessore a responsabilizzare i responsabili affinché questo lavoro sia completato nei tempi giusti, eventualmente con richiami o sanzioni”.

CCCLXIII

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEI CONSIGLIERI PRATICO' E GRILLO G. AI
SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL
CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A PIAZZA
COLOMBO ISOLA PEDONALE AL POMERIGGIO.

PRATICO' (A.N.)

“Ho presentato questo articolo 54 urgente per la presunta, mi auguro, pedonalizzazione di Piazza Colombo. Ho la firma di tutti gli operatori del mercato orientale che sono contrari a questa pedonalizzazione.

Da una mia verifica risulta che quasi tutti i mercati rionali hanno un parcheggio attiguo. A mio avviso se noi cominciamo a pedonalizzare la città si arriva alla morte di tanti commercianti.

Tanti anziani si recano al mercato orientale e mi sembra esagerato quando si dice che ci sono le macchine in seconda o terza fila perché non è vero.

Sono d'accordo sul fatto che ci vorrebbe più rigidità da parte del vigile nel far spostare le macchine posteggiate in seconda fila, ma pedonalizzare Piazza Colombo mi sembra eccessivo.

Ci sono molte preoccupazioni perché i commercianti hanno il loro spazio attinente alle varie entrate del mercato di Piazza Colombo, quindi non è problema del commerciante bensì dell'utente. L'utenza è anziana ed avere un parcheggio a pagamento non mi sembra opportuno.

Io farei degli studi anche se il Comune un giorno dice: "Costruiamo l'autosilos" e un giorno dice "No". Cito il famoso progetto autosilos di Piazza Dante per 600 posti moto, non si è fatto più nulla perché il Comune lancia la pietra vede come vanno le cose e poi la ritira.

Mi sembra quindi eccessivo pedonalizzare Piazza Colombo che è una zona già pedonale, Via Galata, Via S. Vincenzo, soprattutto per l'utenza giornaliera che ha il mercato orientale di Piazza Colombo".

GRILLO G. (F.I.)

"Io, invece, ho molto apprezzato l'iniziativa dell'Assessore Scidone e dell'Assessore Tiezzi relativamente all'ipotesi di pedonalizzazione di Piazza Colombo. Essendo un frequentatore di questa zona ed avendo raccolto dalle attività commerciali che insistono sulla piazza vecchie proposte condivido questa ipotesi di lavoro.

L'ipotesi sperimentale se non vado errato dovrebbe partire a settembre e dovrebbe avere una durata giornaliera soltanto pomeridiana.

Rispetto alle questioni poste da parte del collega che mi ha preceduto noi saremmo molto interessati a capire come si è proceduto in merito ai due progetti che a suo tempo erano stati presentati sul parcheggio interrato strettamente correlato al mercato orientale, visto che a suo tempo ne avevamo parlato e c'erano state delle audizioni. Non c'è dato conoscere né la ristrutturazione del mercato con il relativo parcheggio né come, quando e chi potrà realizzarlo.

Considerato che lei assessore il 24, l'ho letto sui giornali, parteciperà ad un'assemblea pubblica con l'Assessore Tiezzi e con gli operatori commerciali della zona, le sarei grato se a settembre ci potesse riferire circa le prospettive concrete sull'assetto di questa piazza che io ritengo, in allargamento al quadrilatero, dovrebbe diventare zona pedonale".

ASSESSORE SCIDONE

“L’idea di pedonalizzare la zona di Piazza Colombo nasce da una riunione alla quale ho partecipato insieme all’Assessore Tiezzi presso il Municipio Centro Est con la presenza dei commercianti della zona, non c’erano gli operatori del mercato orientale, e dov’era rappresentato anche il Comitato dei residenti della zona. La richiesta di pedonalizzazione è stata unanime. Non c’è stato nessuno in quella riunione che abbia espresso anche il minimo dubbio sulla pedonalizzazione.

Debbo dire che io non vado quasi mai in centro con l’auto, una volta dovevo caricare in macchina una cosa pesante in Piazza Colombo ho atteso un’ora un posteggio libero ed ho visto delle situazioni indescrivibili: doppie file, triple file, clacson, rumore, smog, i mezzi merci in Via Galata, tratto Piazza Colombo – Via Settembre a lisca di pesce che ostruivano completamente i marciapiedi impedendo il passaggio ai disabili, alle carrozzine, ecc. Questa è una situazione insostenibile! Se poi vogliamo parlare di estetica ricordiamo che Piazza Colombo è una piazza anche monumentale che meriterebbe un trattamento diverso rispetto a quello attuale.

E’ vero, però, che ci sono molte esigenze da contemperare comprese quelle degli operatori del mercato orientale (se una persona va a fare la spesa al mercatino rionale con la macchina in pieno centro sinceramente è da condannare e non è da agevolare, perché ci può andare con il mezzo pubblico o a piedi, altrimenti la fa al mercatino sotto casa).

Noi abbiamo previsto delle fasi. La prima è quella che parte subito ed è immediata: la regolamentazione in maniera più puntuale ed efficace con una vigilanza più attenta della sosta dei mezzi merci. Noi intendiamo regolamentare le soste merci proteggendo il marciapiede di Via Galata con dei paletti in modo che possano sostare solo a raso e non a lisca di pesce e non facciamo altro. Dopodiché c’è la vigilanza più attenta, io vorrei che i cittadini lo sapessero che d’ora in avanti non verrà tollerato un comportamento da parte degli automobilisti e dei motociclisti in quella zona che non sia consono alle regole del Codice della Strada.

La seconda fase sarà quella della pedonalizzazione. Sarà sperimentale, sarà solo nelle ore pomeridiane con accesso consentito solo ai residenti e a chi ha i passi carrabili o i garage nella zona; sarà fatta solo ed esclusivamente dopo che se ne sarà discusso in Commissione consiliare e dopo che ci sarà un’assemblea pubblica nella zona dove tutti quelli che gravitano e risiedono nella zona potranno esprimere la loro valutazione sull’eventuale pedonalizzazione.

Credo che ci saranno le garanzie per tutti di poter esprimere la propria opinione e noi valuteremo con attenzione, lo farà anche il Consiglio in sede di

Commissione, se sarà il caso o meno di proseguire. In ogni caso sarà una sperimentazione”.

PRATICO' (A.N.)

“Sono d'accordo con quanto ha detto l'assessore in merito alla regolarizzazione tramite i vigili della sosta mezzi in Piazza Colombo.

Sulla seconda fase, lei ha detto che c'erano i commercianti e che all'unanimità è stata decisa la pedonalizzazione, ma ricordo che ci sono anche tanti operatori del mercato e che bisogna ascoltare anche loro. Visto che ci sarà questa sperimentazione chiedo che il Comune inviti anche gli operatori del mercato.

Giustamente quello che abita a 20 metri va bene che non prenda la macchina, però le persone che arrivano da fuori è giusto che abbiano la zona parcheggio perché da lì i posteggi sono distanti.

La prego nella fase sperimentale di coinvolgere anche gli operatori del mercato orientale”.

GRILLO G. (F.I.)

“Per quanto riguarda Piazza Colombo sono soddisfatto della risposta dell'assessore. Mi auguro che lei riferisca all'Assessore Tiezzi che a settembre sarà opportuno, necessario e urgente fare il punto sul mercato orientale riferito alle opere di ristrutturazione e alla verifica dei vecchi progetti per quanto riguarda il parcheggio”.

ASSESSORE SCIDONE

“Nella prima fase dove noi andremo a regolamentare le soste, la sosta per merci sarà solo dalle 09.00 alle 13.00 e questo va nella direzione di aiuto ai clienti. Nel resto del giorno diventerà zona “isola azzurra”, per cui i clienti potranno accedere per fare i loro acquisti”.

CCCLXIV

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEL CONSIGLIERE BASSO AI SENSI DELL'ART.
54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO
COMUNALE, IN MERITO A DISAGIO
AMBIENTALE DI VIA DELLE FERRIERE.

BASSO (F.I.)

“Questa interrogazione richiama una mia precedente interpellanza dell'ottobre scorso. L'assessore aveva risposto con imbarazzo perché c'era un palleggiamento di responsabilità tra Comune, Provincia e ARPAL - che non aveva ancora risposto a ripetute richieste e che a tutt'oggi non mi risulta abbia ancora risposto - ed aveva assicurato un intervento che c'è stato, seppur in misura molto limitato mi riferiscono gli abitanti della zona, con una sorta di pulizia di autospurgo.

La realtà è che da qualche settimana la situazione è peggiorata perché hanno ceduto gli argini a fianco del torrente, gli idrocarburi si sono riversati nei terreni circostanti, permane il percolato nel torrente.

Vorrei sottolineare che questo torrente porta l'acqua nel Polcevera dove ci sono le prese d'acqua dell'Acquedotto Nicolay, quindi è un problema che riguarda in primo luogo gli abitanti di Pontedecimo e poi tutta la città.

Vorrei sapere a che punto siamo, cosa ha fatto il Comune in merito. La situazione è ulteriormente aggravata dal fatto, mi riferiscono sempre gli abitanti che hanno raccolto più di 500 firme già inviate al Comune, alla Provincia e alla Procura della Repubblica, che sembra siano in corso le autorizzazioni per il rilascio alla riapertura di alcune delle cisterne che avrebbero dato luogo a questa situazione. Gli abitanti sono estremamente allarmati.

Per la pulizia di questo torrente non si può intervenire in modo sporadico ma bisogna farlo in modo definitivo, a meno che non sia un pozzo di petrolio così avremmo risolto tantissimi dei nostri problemi”.

ASSESSORE SCIDONE

“La documentazione scritta è a disposizione di tutti i consiglieri. Tralascio tutto quello che è successo prima di ottobre.

La Provincia di Genova il 13 marzo 2008 aveva convocato una riunione con le due società “KEROTRIS” e “HOT PONTOIL” e dove la prima non si presentò. La Società “HOT PONTOIL” assunse nuovamente l'impegno a svolgere tutte quelle indagini di cui si era assunta l'impegno e che non aveva ancora fatto. Erano indagini che ci avrebbero consentito di capire da dove

proveniva questo inquinamento: c'era una sentenza del TAR che annullava l'Ordinanza della Provincia che imponeva alle società di pulire il sito perché non vi era la certezza di chi fosse ad inquinare e quale fosse la causa dell'inquinamento.

Di fronte a questa ordinanza di annullamento del provvedimento della Provincia avevamo chiesto alle società di fare ulteriori accertamenti per individuare la causa dell'inquinamento e le responsabilità. Senza questa certezza il Comune non poteva intervenire d'ufficio per disinquinare e non sapendo chi inquinava non poteva addebitare le spese, quindi sarebbero rimaste in carico ai cittadini di Genova.

Il 14 marzo il consulente di "HOT PONTOIL" ha fornito delle informazioni: periodo aprile-maggio avevano già fatto alcune attività previste nel programma che avevano presentato al Comune e alla Provincia e che avrebbero proseguito.

Il 20 giugno la "HOT PONTOIL" informava che a seguito delle intense piogge il torrente Riccò aveva divelto il sistema di vasche (il 6 giugno prima della piena erano state pulite). Non appena le condizioni del torrente in piena lo avrebbero permesso la società avrebbe posto in essere nuovi interventi di messa in sicurezza.

Il fenomeno di fuoriuscita di idrocarburi per la ditta si era arrestato. Avevano eliminato la vegetazione dall'area, continuavano le indagini e confermavano che stavano accertando le cause del fenomeno.

Il settore Igiene e Ambiente, la nostra Polizia Municipale sabato 19 luglio si recava presso il torrente Riccò per verificare la situazione e ci comunicava che all'atto del sopralluogo non sussistevano infiltramenti di idrocarburi nell'alveo ma la situazione, ovviamente, non è risolta.

Questione relativa alla nuova autorizzazione. L'autorizzazione è di competenza della Provincia, pertanto noi non siamo in grado né di negarla, né di darla. Abbiamo modificato con variazione al Piano Urbanistico Comunale la disciplina relativa all'area dove c'è la "KEROTRIS" in Via S. Quirico; abbiamo indicato la necessità che gli interventi debbono essere compatibili sotto il profilo ambientale.

Abbiamo subordinato l'eventuale riattivazione del deposito petrolifero a: la chiusura totale con divieto di qualsiasi riattivazione dell'impianto di Via delle Ferriere 2; riattivare l'oleodotto di collegamento con il deposito al fine di limitare la movimentazione di veicoli pesanti e lo stoccaggio di prodotti petroliferi; subordinare gli insediamenti produttivi a specifiche valutazioni in sede di progetto e verifica puntuale del rispetto della normativa ambientale".

BASSO (F.I.)

“Credo che dopo un anno gli abitanti di Via delle Ferriere abbiano diritto ad un intervento radicale definitivo.

Il Comune, a mio avviso, dovrebbe intervenire accollandosi le spese e poi nel tempo risalire alla proprietà sulla quale rivalersi: se aspettiamo di accertare di chi sono le responsabilità l’acqua di Genova continuerà ad essere inquinata.

Chiedo un impegno forte da parte dell’assessore e della Civica Amministrazione a risolvere il problema una volta per tutte, perché non vorrei ritrovarmi nel tempo a dire che gli argini si sono nuovamente rotti. Salvo il pozzo di petrolio al quale vorrei partecipare”.

CCCLXV

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEI CONSIGLIERI DE BENEDETTIS E BRUNI
AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO
DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO
PERICOLOSITA' DELLE STRADE CITTADINE A
SEGUITO DEI CONTINUI FURTI DI TOMBINI.

DE BENEDETTIS (LISTA BIASOTTI)

“Ogni giorno sui giornali si legge di furti di ghisa, tombini, alla Foce (8), a Cornigliano (12), a Sestri (10), a Certosa (20). Questo vuol dire che i ladri sono sicuri di agire indisturbati e che la città è poco controllata e sorvegliata.

Come mai dopo un mese non si è riusciti a prendere neppure un ladro? O questi si travestono da Adolfo Celi, Montagnani, Tognazzi, nel film “Amici Miei”, si mettono la tuta dell’ANAS prendono i tombini e se ne vanno, oppure si fermano con un camioncino, uno fa il palo l’altro arranca la copertura di ghisa e se ne vanno.

Bisogna fare qualcosa al di là delle coperture immediate perché i buchi che rimangono sono pericolosi sia per i pedoni, sia per gli automobilisti, sia per i motociclisti”.

BRUNI (P.D.)

“Voglio segnalare la nuova moda dell’estate: furto dei tombini. A Genova nel mese di luglio si sono verificati 15 furti in Via Brin, Via Ariosto,

Via Della Pietra a Certosa, 8 in Via Casaregis, 12 in Via Tonale a Cornigliano e 10 in Via Siffredi.

Questo non è un fatto isolato della nostra città, bensì è un fenomeno che si sta verificando in molte città italiane. A Roma un malvivente ha sottratto individualmente 260 coperture. Che fine fa la refurtiva? Risulterebbe che la ghisa venga rivenduta in parte nel basso Piemonte e in parte nei paesi dell'est alla cifra di circa 20/25 euro a pezzo. Cosa se ne fanno di questi tombini? Vengono utilizzati per ottenere, inverosimilmente, del ferro dolce.

Questo è un atto criminale che per la nostra città rappresenta sicuramente un piccolo danno economico, ma in realtà è un grave pericolo per l'incolumità dei cittadini: la mancanza della copertura dei pozzetti e dei tombini può determinare una grave insidia sia per i pedoni, sia per chi utilizza mezzi meccanici per gli spostamenti. Pensiamo alla presenza di un pozzetto scoperto sul manto stradale non segnalato quale insidia possa rappresentare per un motociclista, soprattutto durante la notte con la possibilità di lesioni personali gravi e addirittura il decesso.

Alla luce di quanto sopra mi sembra indispensabile che la città, tramite la Giunta e il Sindaco, debba prevedere un piano per arginare questo fenomeno sin dall'inizio perché come già evidenziato tale fenomeno potrebbe assumere delle dimensioni non controllabili. Come si può fare? Con campagne di monitoraggio, di repressione in collaborazione con le Forze dell'Ordine e della Polizia Municipale e stimolando anche i singoli cittadini a segnalare i nuovi eventi.

Si chiede, pertanto, al Sindaco e alla Giunta quali siano le politiche e i programmi previsti in merito a quanto sopra”.

ASSESSORE SCIDONE

“Abbiamo ben presente il fenomeno, ho qui la lista data da A.S.Ter.

Noi abbiamo già provveduto a dare indicazioni alla Polizia Municipale affinché le pattuglie notturne nelle zone in cui c'è stato un maggior verificarsi di questi episodi prestino particolare attenzione a furgoni e a movimenti strani. Abbiamo allertato anche le Forze dell'Ordine chiedendo loro di fare delle indagini sulle possibili destinazioni di questa refurtiva.

E' vero quello che lei ha detto, cioè che molto spesso finiscono nelle fonderie, quindi non ritengo impossibile fare anche qui dei controlli.

Questo è il classico buon modo di utilizzare la videosorveglianza. Noi crediamo che in autunno riusciremo ad installare le telecamere delle quali vi ho già parlato e crediamo che con queste sia possibile fare un monitoraggio senza bisogno di posizionare un vigile ad ogni strada.

Bisogna monitorare queste situazioni perché i ladri agiscono con furgoni, quindi con targhe riconoscibili e dalle quali è possibile risalire al

proprietario. Penso che in autunno con l'installazione delle telecamere riusciremo a superare il problema”.

DE BENEDICTIS (LISTA BIASOTTI)

“Se aspettiamo l'autunno non ci sarà più un tombino. Bisogna fare qualcosa prima.

Bisogna pattugliare tutta la città e fare in modo che i furti non avvengano in altri posti”.

CCCLXVI

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DELLA CONSIGLIERA TASSISTRO AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A GRAVE SITUAZIONE INERENTE ALCUNE IMPOSSIBILI STABILIZZAZIONI CONTRATTI DI LAVORO ATIPICI SU FONDI NON ISTITUZIONALI PRESSO L'UNIVERSITA' DI GENOVA.

TASSISTRO (P.D.)

“Questo articolo 54 nasce da un appello che la Signora Sindaco non ha voluto ignorare: sto parlando di circa 500 precari, bibliotecari, amministrativi, tecnici, ricercatori, che presto non avranno un lavoro. Questo per una serie di concause, lavoro precario portato agli estremi con conseguenze di un lavoro iperflessibile, recenti normative che non agevolano, anzi, Legge Finanziaria con Circolare n. 5 che norma la stabilizzazione dei precari all'interno della Università, D.L. n. 112/2008.

Ricordo che quest'aula in modo unitario si era dichiarata a favore per tutto quello che riguardava la stabilizzazione dei precari e, soprattutto, all'Università, in quanto rappresentanti nel Consiglio di Amministrazione.

Analoga proposta è stata presentata in Giunta Regionale e accettata all'unanimità.

Chiediamo all'assessore competente di farsi parte attiva presso il Governo, l'Università, l'ANCI, le istituzioni che hanno rilevanza non solo locale ma anche nazionale, al fine di poter individuare quello che può essere un processo di stabilizzazione del personale e che venga garantita la continuità dei servizi che rischierebbero altrimenti di essere interrotti o, comunque, pesantemente limitati”.

ASSESSORE RANIERI

“Raccolgo l’invito della consigliera Tassistro. Mi sento di assicurare i precari sul fatto che questo Comune farà tutto quello che è in suo potere per cercare di risolvere il problema.

Questa situazione nasce dal combinato disposto di alcune leggi e dall’ultima manovra economica del Governo. Richiede la modifica di orientamenti nazionali ed anche di alcune scelte finanziarie fatte sull’Università.

E’ una situazione a livello nazionale anche se a Genova trova un momento di particolare acutezza, perché da quello che ho potuto vedere i numeri di Genova sono fra i più alti.

Lavoreremo esplorando tutte le possibilità sia nel confronto con l’Università, sia premendo sul Governo, sia prendendo tutte le iniziative opportune assieme all’Associazione Nazionale dei Comuni facendo proprio l’ordine del giorno già approvato in Regione.

A volte si fanno scelte pensando che siano fondamentali per risolvere il problema del precariato e poi a volte ci ricadono addosso come *boomerang*. La misura presa dalla Finanziaria 2008 che diceva che si può accedere al contratto di collaborazione coordinata e continuativa solamente con la laurea specialistica, chi l’ha proposta l’ha fatto per risolvere il problema del precariato, cioè per evitare che le Università continuassero a fare contratti di collaborazione coordinata e continuativa indipendentemente dai progetti per lavori che non hanno niente a che spartire con la collaborazione coordinata e continuativa. Questo, purtroppo, si ritorce poi contro i “co.co.co” presenti che non hanno la laurea specifica.

Credo che una cosa che potremmo esplorare è come trasformare questi contratti di collaborazione coordinata e continuativa in contratti a tempo determinato. E’ l’unica possibilità che abbiamo con le normative di legge per provare a risolvere il problema.

Questo, però, richiede scelte di una serie di attori e di soggetti che bisogna conquistare pazientemente e avere le condizioni per poterlo fare. Una condizione è quella finanziaria. Con una manovra finanziaria che sull’Università non aumenta le risorse ma le taglia pesantemente e con la misura che si possono assumere le persone solo a copertura del 20% del *turnover* si rischia di bloccare percorsi di stabilizzazione in qualche modo già avviati.

Questo è il quadro non incoraggiante. Vi assicuro che per quanto riguarda me e la Giunta Comunale faremo tutto il possibile per esplorare tutte le strade di risoluzione. Io mi impegno a discutere di questo con l’Università, con l’ANCI e a portare, se possibile, la nostra posizione anche a livello di discussione parlamentare.

Sono lieto che i precari abbiano visto nel Comune un luogo in cui discutere e portare le loro esigenze, faremo il possibile per non deluderli”.

TASSISTRO (P.D.)

“Vorrei ringraziare l’assessore per aver dato una risposta esauriente e molto onesta. Credo che questo sia un buon esempio di amministrazione”.

CCCLXVII SITUAZIONE E PROSPETTIVE DEL PORTO DI GENOVA.

GUERELLO – PRESIDENTE

"La seduta vede, come punto unico, la situazione e prospettive del porto di Genova. Così come richiesto da tanti consiglieri siamo addivenuti a questa seduta monotematica e, a nome di tutto il Consiglio, della Giunta e mio personale, dò il benvenuto al Presidente dell'Autorità Portuale Luigi Merlo e lo ringrazio per aver accettato il nostro invito a questa seduta monotematica.

Si tratta di una seduta fortemente voluta, essenziale per la nostra città, con il porto che è la città stessa, ne costituisce la storia ed è un valore aggiunto straordinario. Ha dei problemi ma anche delle grandi prospettive e credo che ciò sia del tutto evidente anche nel documento che è stato allegato alla convocazione e cioè il nuovo Piano operativo triennale 2008/2010 – programma di mandato, che mi è sembrato organizzato in maniera molto chiaro e che ha permesso a tutti noi di venire a questa seduta più informati e più pronti a interloquire col Presidente.

Credo che sarà una giornata importante e costruttiva per tutti e che possano, in seguito al dibattito, emergere grandi spunti e di fornire, come Consiglio Comunale, un valore allo sforzo comune di portare questa nostra città, anche attraverso l'attività del nostro porto, più avanti possibile. Ogni decisione presa nell'Autorità Portuale ha delle ripercussioni di profilo sociale, sull'economia e sullo sviluppo dell'intera città e, quindi, sarà una seduta particolarmente importante sotto tutti questi profili. Ciò detto darei la parola al Presidente dell'Autorità Portuale, Luigi Merlo".

LUIGI MERLO (PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE)

"Ringrazio il Presidente Guerello, il Consiglio Comunale, la Giunta e quanti hanno ritenuto utile un confronto con l'Autorità Portuale.

Ritengo questo passaggio, per quel che riguarda l'Ente che rappresento, molto importante; un passaggio non formale, non tipico, perché raramente, se non quando viene discusso un nuovo piano regolatore portuale, vi è un confronto in Consiglio Comunale con la presenza diretta del Presidente dell'Autorità Portuale, credo che invece debba divenire un momento di contatto non episodico ma strutturale alla luce, soprattutto, delle connessioni e della rilevanza che lo sviluppo del Porto ha nei confronti della città.

Lo dico con un grande rispetto istituzionale soprattutto nei confronti dell'Amministrazione Comunale che, a mio avviso, deve avere un ruolo importante e diretto significativo nello sviluppo del Porto. Dico questo senza alcun timore di invasioni di campo perché non sarebbe un atteggiamento comprensibile né responsabile; lo dico anche per aver fatto l'Amministratore Comunale ben consapevole della distinzione dei ruoli ma nella necessità di un'alleanza strutturale positiva e collaborativa fra l'Autorità Portuale e gli Enti di Governo locale perché solo in questo modo si riesce a dare una corretta risposta alle esigenze complessive delle comunità.

Credo che l'ordine dei lavori preveda una mia relazione e poi la possibilità, che credo che sia l'elemento più interessante e rilevante di confronto rispetto a quesiti che mi possono essere posti. Non è facile sintetizzare un disegno strategico come quello che riguarda il Porto di Genova e ho ritenuto opportuno, grazie alla disponibilità della Presidenza, il piano operativo triennale perché, all'interno di quel documento, vi sono contenute le linee guide rispetto ad un disegno che il comitato portuale ha approvato e che rappresenta non solo un adempimento formale previsto dalla legge n. 84/94 che prevede l'approvazione del Piano Triennale ma mi ha voluto dare una veste diversa, più complessa, di una sorta di bilancio di mandato.

Il mandato del Presidente dell'Autorità Portuale dura 4 anni e quindi, al momento del mio insediamento, ho voluto in qualche modo caratterizzare questo documento con una impostazione più corposa rispetto alla mera procedura burocratica che la stessa norma prevede. Ho quindi ritenuto distribuirlo perché, come forse avrete già avuto modo di leggere, è piuttosto corposo e, quindi, in questa sede sarebbe stato complicato illustrarlo pienamente. Ne darò sintesi rispetto a quelli che sono i punti che ritengo più rilevanti e significativi e più meritevoli del confronto in questa sede. Questo documento ha rappresentato anche una novità perché ho voluto dividerlo in due parti: una, molto sintetica, di fotografia, di analisi che definirei istituzionale e politica, e una più prettamente tecnica di disegno strategico e sviluppo.

Ho ritenuto, con una sorta di anomalia, precedere il documento tecnico con questa mia riflessione personale perché la situazione del porto di Genova, come noto a tutti, non è di ordinarietà. Non si tratta di un piano triennale qualunque ma di un piano triennale che si va ad inserire in una fase difficilissima e tra le più complicate, forse, che questo porto ha vissuto. Un

tentativo, quindi, di approfondire ed esaminare le ragioni che hanno determinato questa crisi strutturale del porto, a mio modo di vedere doveva essere fatto.

L'ho fatto con queste pagine, che trovate nell'introduzione e che in maniera sintetica, qualcuno ha definito eccessivamente severe ed implacabili, che hanno tentato di dare una spiegazione possibile, non l'unica, ma un tentativo di analisi e di autocritica rispetto a quella che è la situazione del porto di Genova. Tale situazione di critica e di difficoltà è esattamente anche quello che emerge dall'inchiesta che è in corso da parte della Procura (non sta a noi pronunciarsi su quelli che saranno gli esiti penali della vicenda) ma l'indagine dà un contributo, a mio modo di vedere molto utile rispetto a una fotografia, a dare un quadro identitario chiaro di quello che si era venuto a generare all'interno del Porto come un sistema che oggi è completamente superato e che va superato attraverso una nuova capacità istituzionale dell'Autorità Portuale e degli Enti che governano la Regione, la Provincia e il Comune, di costruire un nuovo modello di porto secondo le nuove esigenze del sistema.

La fotografia è implacabile perché dà l'idea di un porto frazionato, di stampo feudatario, di una divisione del territorio di gestione pubblica che è il Demanio, quindi un bene prezioso della comunità, che viene affidato attraverso una parcellizzazione e non attraverso un disegno strategico capace di consolidare la capacità di crescita e sviluppo di uno scalo come quello di Genova. Paradossalmente un porto, che è il simbolo massimo dell'efficienza e della globalizzazione, nel caso di Genova si è chiuso, ha cercato di avvitarci in una politica di conservazione e di autogaranzia che, in qualche modo, l'ha indebolito strutturalmente nei confronti della competizione del mondo. Non è l'unico caso perché se noi ragioniamo di molti ambiti che riguardano il settore dei trasporti nel nostro paese, seppure con vicende decisamente diverse ma con caratteristiche simili (cito il caso di Alitalia e di Tirrenia), vedremmo che alcune realtà che sino a 20 anni fa primeggiavano ed erano fra le prime 6, 7, 8 realtà mondiali nei propri ambiti di crescita, non solo hanno avuto una frenata improvvisa ma sono precipitate in una crisi strutturale, in particolar modo per due ragioni: la prima non saper cogliere le novità e aprirsi al mercato (nel caso di Alitalia la rivoluzione del low cost, ad esempio) e, secondo, il fenomeno di litigiosità e di competizione interna fino a diventare un elemento di devastante battaglia senza alcuna possibilità di crescita.

Qualcosa di simile è avvenuto nel porto di Genova ed è stato un effetto dirompente e devastante che oggi, in qualche modo, dobbiamo recuperare in chiave positiva cercando di partire da quel presupposto per costruire le base e le fondamenta di questa realtà che, nel frattempo, deve andare avanti, deve affrontare un'emergenza ma che, contemporaneamente, deve pensare con forza e determinazione alla propria crescita ed al proprio sviluppo.

Ci sono degli elementi che vanno tenuti come quadro di riferimento, non come attenuanti ma per comprendere la crisi strutturale. Il porto di Genova non

ha mai superato il passaggio traumatico fra CAP e Autorità Portuale e se, ancora oggi, siamo a ragionare della non completa attuazione della riforma dettata dalla legge 84/94, una legge datata 14 anni or sono, le ragioni le troviamo dal fatto che avevamo una realtà gestionale, che era il CAP, che era uno strumento di potere totale di gestione del Porto e di fortissima autonomia. C'è una frase che dà l'idea di questo percorso: quando si ragionava della riforma l'allora presidente del CAP, d'Alessandro, disse: "Ho una bomba atomica e cercano di darmi un fucile a tappi".

La concezione era quella perché il CAP non era solo l'Ente di programmazione e di gestione di territorio ma era l'Ente di governo diretto del porto e anche della sua capacità organizzativa, della sua visione di sviluppo, della prima azione di terminalista e quando c'è stato questo processo che ha cercato di omologare al basso la portualità, perché il limite della legge 84/94 è stata quella di mettere insieme il porto di Genova con il porto di Augusta, cercando un livellamento di un sistema che non può essere livellato, evitando uno sforzo complessivo di una riforma più articolata verso un processo di modernizzazione, questo elemento di riforma verso il basso oggettivamente dalla comunità portuale genovese è stato osteggiato. Quindi quel processo che si è venuto a determinare e a costruire, lo si è costruito e determinato attraverso dei tentativi che spesso cercavano di sostituire alla norma le consuetudini, gli accordi alle capacità innovative, la conservazione rispetto all'apertura del mercato.

Questo ha via via mantenuto una possibilità uguale di crescita grazie comunque alle caratteristiche che il Buon Dio ha dato a questo territorio ma che non sono state completamente espresse rispetto a quella che era la potenzialità esprimibile. Questa fotografia, poi, ha fatto sì che il mondo internazionale, che ha preso atto della inaccessibilità del porto di Genova, ha cercato di mantenere, di porre delle bandierine per mantenere una presenza sul proprio territorio ma senza investire in maniera determinata per dare un'esplosione a questi traffici.

Questo stesso mondo oggi guarda con attenzione al processo che è in trasformazione perché se Genova cambia loro sono pronti non solo a tornare, ma anche a investire in maniera molto significativa e ancor più rilevante, rispetto al passato, perché sono pronti a guidare questo processo di trasformazione che riguarda il porto di Genova. Sotto accusa non è un elemento, ma è il sistema e quello che va cambiato è l'Autorità Portuale, il sistema terminalistico, l'organizzazione del lavoro. Non c'è nessuno che si deve sentire sotto accusa, non c'è un imputato, ma l'imputato è il sistema che si è generato e la capacità che dobbiamo avere tutti noi, e questo è ancora più complesso perché quando c'è un imputato c'è un colpevole e rimosso il colpevole la situazione si può normalizzare, se sotto accusa è un sistema la responsabilità di tutti noi è generare un nuovo sistema capace di tenere tutti insieme questi soggetti e costruire con questi soggetti un percorso nuovo con quelli che

operano all'interno del porto ed essere capaci di guidare, insieme a loro, un processo di trasformazione essendo tutti consapevoli fino in fondo che questa fase deve essere gestita con attenzione, intelligenza e disponibilità al dialogo.

Su questa la responsabilità primaria certo tocca in primo luogo al presidente dell'Autorità Portuale, ma individuando insieme una rotta condivisa e costruendo su quella rotta un progetto di grande trasformazione, non evitando però questa autocritica. Non è facendo finta che queste difficoltà non esistevano che si dà un contributo reale al porto di Genova e la discussione in Consiglio Comunale credo che serva a rimuovere qualche reticenza e ad accantonare, dopo che abbiamo fatto questa analisi e ragionare insieme verso il percorso da intraprendere e da costruire. Su questo, devo dire, molti segnali positivi sono venuti in questi mesi di difficoltà e a questo proposito devo ringraziare la Sindaco e la Giunta che ripetutamente, in molti passaggi delicati e di lavoro positivo, hanno avviato insieme all'Autorità Portuale questo percorso di rinnovamento.

Per questo ho cercato di dare una fotografia, che è anche di speranza, che indica chiaramente quali sono le possibilità e i momenti di crescita del nostro Porto che partono da alcune scelte che devono essere compiute qui e da alcune scelte che dipendono da altre entità. In questo momento è iniziata al Senato la discussione sulla legge n. 84/94 di riforma ma sono 7 anni che il Parlamento tenta di riformare questa legge e, fino ad oggi, non c'è riuscito.

C'è la necessità di dare una fortissima accelerazione. Non è escluso che ci possa essere una riforma in due tempi rispetto ad alcuni elementi che non sono più rinviabili di emergenze quotidiane che vive l'Autorità Portuale di Genova ma che cominciano a vivere molte Autorità Portuali. Oggi ho appreso che la Regione Sicilia ha deciso di eliminare l'Ente Porto di Messina che ha un consiglio di amministrazione di 12 persone e un unico dipendente.

Questo per dire quale sia ancora il sistema, forse eccessivamente burocratico e non sempre lineare, della gestione dei beni demaniali ma per dire che occorre un percorso, soprattutto su questo punto di vista, che dia quelle risposte che oggi non sono venute. All'interno della legge n. 84/94, all'art. 18, era previsto l'emanazione di un regolamento fondamentale che doveva regolare, su scala nazionale, le concessioni; a 14 anni di distanza questo regolamento non è stato mai emanato, cosicché ogni autorità portuale produce regole proprie totalmente diverse una dall'altra (Genova diversa da Savona, Savona diversa da La Spezia, La Spezia diversa da Livorno). Mentre c'è un'interlocuzione globale sempre crescente e si riduce il numero degli operatori mondiali attraverso le aggregazioni c'è il frazionamento della gestione territoriale. E' la debolezza strutturale del pubblico rispetto alla necessità di un'interlocuzione con la globalizzazione che, invece, dovrebbe rappresentare una politica nazionale dei trasporti, della logistica, della portualità, che dovrebbero essere un tutt'uno con la capacità di sviluppo della dimensione locale.

C'è una contraddizione che deriva dal quadro normativo a seguito della riforma del Titolo V, perché quando fu approvata la legge n. 84/94 non c'era ancora la riforma del Titolo V, e oggi abbiamo un conflitto latente fra i poteri dello Stato e i poteri delle Regioni in fatto di normative concorrenti, tra cui quella portuale. Questo è un elemento che va sanato immediatamente per garantire una politica nazionale ma anche un valore riferito alle autonomie locali; una capacità di autonomia finanziaria per i porti perché noi siamo competitivi se abbiamo gli stessi strumenti e le stesse armi dei nostri concorrenti che non sono i porti italiani ma quelli stranieri e tutti i porti stranieri, siano spagnoli o dei Paesi Bassi, hanno un'autonomia finanziaria che serve per investire celermente e velocemente non solo per le operazioni portuali ma per le infrastrutture e per il disegno logistico.

Questi, quindi, sono alcuni degli elementi che il sistema paese deve saper cogliere (anche se siamo fortemente in ritardo) ma è la dimensione giusta per poter recuperare. Questa è la dimensione nazionale e quello che chiediamo al Parlamento è di approvare in tempi brevi questi provvedimenti. Alcuni di questi devono avere una cascata sulla dimensione locale (penso soprattutto per quel che riguarda l'organizzazione interna la capacità di agevolare l'esodo incentivato dei dipendenti dell'Autorità Portuale per garantire un rinnovamento, perché un altro elemento legato al CAP è che gran parte dei dipendenti che provengono dal CAP, e che sono ottime persone, sono lavoratori con capacità operative perché erano impegnati in banchina ed oggi c'è una necessità di maggiore capacità di "governance" negli elementi di progettualità, di ricerca finanziaria, di capacità di crescita dei modelli di sviluppo e non di gestione di banchine operative.

C'è, quindi, la necessità di trasformare anche l'organizzazione interna e, quindi, deroghe alla pianta organica e agevolare l'esodo incentivato dei dipendenti dell'Autorità Portuale che hanno una media di età superiore ai 50 anni. C'è la necessità di assumere questi provvedimenti operativi in tempi brevi per poter dare atto al nostro processo che abbiamo avviato.

Per fare questo dobbiamo ridisegnare complessivamente l'assetto portuale. Come dicevo prima il nostro è un porto decisamente frazionato, con 700 concessioni, molto parcellizzato, difficile da gestire e non improntato a una dimensione di grande capacità di movimentazione ed efficienza. Il primo elemento è la riorganizzazione dei lay-out interni, la capacità di razionalizzare gli spazi, di dare efficienza, di migliorare gli strumenti di collegamento interno ed esterno al porto e, quindi, le prime operazioni legate all'infrastrutturazione ferroviaria interna al porto con il superamento delle aree che oggi non sono ancora infrastrutturate, con l'elettrificazione completa del porto e, poi, il tema che oggi lambisco, perché non intendo su questo discutere perché ci porterebbe lontano, delle grandi infrastrutture e del piano che noi tutti conosciamo.

C'è un tema di razionalizzazione e sviluppo delle aree. Oggi non c'è un utilizzo ottimizzato di tutte le aree portuali e credo che già oggi la potenzialità del porto sia molto più rilevante di quello che esprime. C'è un tema di efficientamento di sistema legato all'informatizzazione e, ad esempio, ai livelli di organizzazione doganale. Abbiamo attivato procedure sperimentali di preclearing nei giorni scorsi, abbiamo candidato Genova a sperimentare nel porto lo sportello unico doganale che dovrebbe essere varato dal Consiglio dei Ministri prossimamente, abbiamo emanato una circolare per ridurre il tempo di sosta dei contenitori all'interno del porto perché quella non può essere una rendita per i terminalisti e la merce deve arrivare e deve ripartire e la rendita deve arrivare dalla movimentazione e non dalla sosta, dall'attività di terminalisti e non di parcheggio perché solo in questo modo si riesce a rendere massima l'attività portuale ed avere un valore aggiunto anche per i lavoratori che devono vedere riconosciuti un livello ed una qualità di salario decisamente migliore e diversa.

Questo è un meccanismo che comporta una diversa organizzazione ma anche una consapevolezza molto maggiore rispetto alle responsabilità dei singoli. Quello che è accaduto ieri al terminal di Voltri è gravissimo e che sia nata improvvisamente un'associazione di operatori dell'autotrasporto che, senza il rispetto delle leggi e delle norme del codice di autoregolamentazione, decidano di bloccare un terminal in maniera autonoma per 15 ore, arrecando un danno pesantissimo al porto di Genova credo non possa essere un episodio che debba, da un alto, passare sotto silenzio ma che si possa ripetere perché se si dovesse ripetere credo che sarà dovere dell'Autorità Portuale assumere nei confronti della autorità competenti tutte le azioni possibili.

Noi siamo aperti al dialogo, al confronto, alla capacità di interlocuzione con ogni soggetto, ma non è possibile che non vi sia un fenomeno di deregulation. Sento che qualcuno vorrebbe esportare conflitti che riguardano anche altre province con il blocco del porto di Genova attraverso manifestazioni di questo tipo che non saremo più disponibili a tollerare. C'è un problema di rispetto delle regole, delle norme e della responsabilità dei singoli e del destino di un porto che, con grande fatica, sta cercando di recuperare una propria immagine lesa a livello mondiale e anche una propria efficienza che deve trovare un recupero pieno.

Questo è il grande tema della gestione e del superamento della transitorietà; c'è poi il tema del futuro, della crescita, dall'emergenza alla capacità di sviluppo, e questo è forse il tema che, in maniera molto più rilevante, riguarda il rapporto e la relazione con gli Enti e, soprattutto, con l'Amministrazione comunale. Da questo punto di vista che la svolta significativa può essere rappresentata da questa sfida che lanciamo, primi in Italia e forse tra le prime realtà in Europa, di un tentativo nel quale io credo molto, di copianificazione fra il Comune e l'Autorità portuale, che avvieremo nei prossimi

giorni all'interno di Urban Lab, per ragionare insieme del nuovo piano urbanistico comunale, del nuovo piano regolatore portuale e che rappresenta una grandissima sfida.

Fino ad oggi, infatti, tutti i porti hanno progettato un loro piano regolatore portuale e hanno cercato di imporre alle comunità locali. Non sto qui a discutere e a ricordare le vicende di Voltri, i conflitti, anni di battaglie, alla nascita dei comitati. Non è successo solo a Genova ma in gran parte dei porti italiani e in quelle realtà dove il dialogo preventivo è venuto meno e si è cercato di imporre un disegno a discapito di una comunità locale. Credo molto in questo tentativo preventivo di un dialogo, di un confronto e della costruzione di una progettualità condivisa che deve portare un grande livello di innovazione perché un altro elemento che dobbiamo sottolineare è che la portualità, a parte il passaggio dalle attività di rinfuse alla rivoluzione dei contenitori, che è ormai datata 50 anni or sono, è uno dei luoghi dove c'è meno attività di ricerca e di introduzione di tecnologie e dato che il tema degli spazi è un tema delicato ma non è un tema infinito perché non è che possiamo pretendere di utilizzare sempre un bene prezioso come quello del territorio o di conquistare perennemente spazio al mare, dobbiamo porci il tema di introdurre elementi di ricerca e di innovazione per far crescere il porto senza avere elementi di pesantissima invadenza rispetto alle questioni ambientali territoriali.

E' questa la grande sfida e se vogliamo, da questo punto di vista, è l'attenzione che stiamo ponendo, come Comune e Autorità Portuale, a questo progetto City che ci è stato manifestato, che non è promosso da noi ma che abbiamo visto con particolare interesse. Credo anche che dovremmo, con grande sincerità, porre un limite massimo a coloro che stanno presentando questo progetto ormai da diversi mesi per dire se nell'arco di pochi mesi questo progetto è realmente praticabile o no.

Non deve essere, infatti, l'eterna discussione illusoria nella quale ci misuriamo per anni ma deve essere la possibilità concreta che verifichiamo di introdurre un meccanismo rivoluzionario nel sistema portuale mondiale e capire se, come dicono, se realmente questo progetto, che ha un valore di alcuni miliardi di Euro, può essere autofinanziato e che, quindi, può rappresentare quell'elemento di grande innovazione che attendiamo. Se così fosse bene, ma se così non fosse dovremo cercare di percorrere un'altra strada all'interno di questo percorso istituzionale tecnico che insieme abbiamo avviato; così come credo che cogliamo con grande attenzione e grande opportunità, e dobbiamo recuperarla in una chiave di dinamica complessiva di alleanza coi territori, la grande opportunità che ci deriva da Expo 2015, una grande opportunità per ridisegnare in maniera diversa l'alleanza del Nord e, soprattutto, questo collegamento con Milano che sarebbe un elemento aggiuntivo per sottolineare, ribadire e rafforzare la nostra battaglia per ottenere il terzo valico.

E' all'interno di questo disegno strategico che si misura la capacità di Genova di crescere, di costruire la propria dinamica, che non deve avere tempi infiniti perché i modelli di sviluppo danno una capacità temporale sul Mediterraneo di qui al 2020, per cui di lì a quel periodo dovremo essere in grado non solo di aver pensato ma di aver realizzato gran parte dei progetti che determinano la crescita del nostro sistema portuale attraverso l'efficientamento dei servizi, attraverso una consapevolezza di mercato e attraverso la capacità di introdurre quelle novità che oggi da Genova non possono partire.

Riepilogando, per ottenere questo, la discussione si deve portare sulla capacità di un quadro normativo e credo che potremmo, visto la peculiarità che ha Genova, ipotizzare la possibilità di sperimentare nuove formule gestionali. Qui ci sono alcune coincidenze positive, quali il fatto che qui, più che altrove, si è dimostrata la carenza strutturale della norma vigente e qui, più che altrove, c'è una comunità locale e delle istituzioni che credono nello sviluppo del porto e la volontà di rischiare anche verso elementi di novità dal punto di vista progettuale ma, anche, di novità istituzionale.

Guardate, sarà sfuggito a molti di voi, che noi siamo rimasti l'unico paese in Europa dove il meccanismo di finanziamento dei porti avviene in maniera indiretta ed essendo rimasto l'unico paese visto che vi era ancora la Lettonia ed ora è rimasta solo l'Italia, questo meccanismo comporta la possibilità che, prima o poi, qualcuno consideri il trasferimento delle risorse dallo Stato all'Autorità Portuale come possibili aiuti di Stato e questo determinerebbe l'incapacità di investimento da parte delle autorità portuali ed un blocco definitivo del sistema portuale italiano.

Da questo punto di vista abbiamo la necessità di essere coraggiosi, di non nasconderci dietro altro modelli ed altri sistemi praticati in altre realtà europee e, almeno, verificarle concretamente. Dico questo sapendo che su questa onda e su questo meccanismo Genova è sola perché il resto della portualità italiana ragiona in maniera diversa, cosa anche comprensibile perché gran parte della portualità italiana è una portualità che non ha più possibilità di sviluppo né territoriale, né di meccanismi, perché parte della portualità italiana è di tranchipment e ha esigenze diverse, e parte è di Regional Port che ha come destinazione finale un territorio molto limitato, mentre l'unica portualità italiana che ha un modello di sviluppo e di crescita per un bacino ampio è quella ligure e che, quindi, deve consolidare un'alleanza fra i 3 porti e, allo stesso tempo, costruire un modello fortemente innovativo e capace di attrarre nuove risorse e nuovi meccanismi di finanziamento.

C'è un ultimo capitolo che è particolarmente delicato (chiaramente ho ommesso molte parti ma cercherò di rimediare attraverso le vostre domande) e che riguarda la partecipazione dell'Autorità Portuale. Quest'ultima ha, negli anni, accumulato molte e variegate partecipazioni, alcune di realtà molto rilevanti quali l'aeroporto con il 60%, ha enti strumentali come Finporto,

presente in maniera significativa in stazioni marittime, in enti bacini e ha presenze in altre realtà minori. Qui il quadro normativo è molto chiaro e negli ultimi anni, con le ultime leggi finanziarie si è ulteriormente chiarito.

Ad esempio per quel che riguarda l'aeroporto vi era già una norma, contenuta all'interno della legge n. 84/94 che ripetutamente veniva interpretata come l'impossibilità per l'Autorità Portuale di detenere quote degli aeroporti. Attraverso la legge Finanziaria dello scorso anno si è venuto a determinare, di fatto, un combinato disposto che obbliga l'Autorità Portuale a cedere le quote entro il giugno del prossimo anno. Il tema è assolutamente delicato per la valenza che ha nei confronti di questa comunità.

Su questo mi sono ripetutamente misurato con il Ministero e la posizione, ad oggi, è assolutamente perentoria rispetto alla possibilità di detenere anche una quota simbolica per cui si pone il problema, che non è solo dell'Autorità Portuale, di una dismissione a cuor leggero di una quota considerevole e di un asset così importante, ma una discussione che deve passare con un confronto con le istituzioni per le modalità, per la scelta del partner, insieme all'altro socio che, in questo caso, è la Camera di Commercio oltre che una quota di un soggetto privato che è Aeroporti di Roma; un partner, quindi, con forti capacità di propensione alla crescita che sia in grado di mettere insieme gli asset di sviluppo e, soprattutto, quello che oggi rappresenta forse una grande opportunità, di abbinare la capacità dell'aeroporto col grande sistema crocieristico che sta crescendo e la capacità di intermodalità da questo punto di vista.

L'unica ragione che poteva motivare la presenza, seppur difendibile parzialmente, dell'autorità portuale era l'utilizzo dell'aeroporto per la movimentazione delle merci, ma è praticamente irrilevante ed inesistente per cui anche questo elemento ha di per sé una debolezza che difficilmente può essere motivata e giustificata. Elementi delicati dal punto di vista sociale sono Stazioni Marittime ed Interbacini (lo dico perché esistono preoccupazioni anche in quel caso da parte dei lavoratori), ma anche qui il tema è molto delicato e duplice perché Stazioni Marittime è di fatto un soggetto terminalista e l'Autorità Portuale, secondo la norma, non può essere soggetto in una realtà che è terminalista e, quindi, operatore portuale direttamente.

Questo elemento, quindi, è delicato. Mi pongo anche il problema, se e quando accadrà che avverrà l'uscita dell'autorità portuale dalla composizione societaria, di cosa accadrà in quella società. Perché quella società è composta oggi da operatori nel settore dei traghetti e delle crociere che sono in fortissima competizione perché c'è Costa e c'è MSC, c'è Grandi Navi Veloci e c'è Tirrenia. Quindi tutti gli operatori che quotidianamente si contendono quote di mercato sono costretti a cogestire un soggetto con partecipazioni societarie, tra l'altro, non omogenee.

Questo comporta, quindi, un elemento di grande delicatezza per cui, forse, da questo punto di vista, una sorta di modifica della norma che consentisse all'Autorità Portuale di avere una presenza minimale che rappresentasse una "golden share" e, comunque, un elemento di equilibrio e di governo della cosa pubblica potrebbe essere la soluzione che dà questo elemento di meccanismo. Qualcosa di analogo per Ente Bacini perché la privatizzazione di Ente Bacini rischia di consolidare, magari, una presenza forte locale ma impedire l'accesso ad uno strumento pubblico e a nuovi operatori.

Sono, quindi, elementi di equilibrio che devono essere affrontati. Non hanno molto tempo per essere sviluppati e ragionati ma occorre grande equilibrio e capacità di gestire questi passaggi con particolare attenzione. Noi contiamo, nell'arco di poche settimane, di procedere con la gara per l'individuazione di un advisor che ci accompagni in questi processi e che sia da supporto rispetto alla ricerca dei soggetti migliori per consentire all'Autorità Portuale e, allo stesso tempo, a queste realtà di svilupparsi e di crescere.

Per il momento mi fermo qui e resto a vostra disposizione".

GUERELLO – PRESIDENTE

"Abbiamo ascoltato questa relazione appassionata, estremamente interessante, ricca di spunti e dati, con una visione e una progettualità condivisa per un porto rivolto al futuro in sinergia con gli Enti locali e, come ha sottolineato il Presidente, con il Comune in particolare.

Mi sembra che abbia prefigurato un percorso tecnico e istituzionale in un quadro di alleanze territoriali estremamente valido con anche ipotizzate nuove forme gestionali. Una relazione, quindi, assolutamente importantissima.

Darei ora una notizia dal punto di vista dell'organizzazione dei lavori per la giornata. E' ora opportuno che vengano illustrati i documenti presentati, dopodiché avrei piacere che la Giunta potesse esprimere anche una sua posizione nell'ambito dei documenti e anche, ovviamente, sulla relazione del presidente dell'Autorità Portuale. Dopodiché i consiglieri comunali avranno 10 minuti ciascuno per intervenire, se lo vorranno, comprensivi sia dell'intervento sulla relazione che sugli eventuali ordini del giorno.

Il tempo eventualmente residuo, come abbiamo già fatto in altre circostanze, non è cedibile ad altri colleghi. Dopodiché, su domande specifiche, il Presidente dell'Autorità Portuale, come ha detto prima, avrà modo di rispondere.

Do ora la parola al consigliere Costa per l'illustrazione dell'ordine del giorno che lo vede come primo firmatario insieme ad altri consiglieri".

COSTA (F.I.)

"Ringraziamo perché una delle rare occasioni in cui in quest'aula si parla di porto con una presenza autorevole e con una relazione, che noi abbiamo avuto modo di leggere, del Presidente dell'Autorità Portuale, dott. Merlo, abbastanza coraggiosa perché nella relazione dalla quale abbiamo molto attinto ed estratto le motivazioni per il nostro ordine del giorno, emergono affermazioni forti e abbastanza determinate che è opportuno riportare. Quando il presidente cita la legge n. 84/94 dice che questa legge, ancorché ampia e che dà grandi potestà, è ancora incompiuta e di fatto incapace di attendere alle necessità del porto di Genova.

Anche nella relazione che ha fatto oggi fa riferimento alle mancate attuazioni di alcuni regolamenti di detta legge e chiede un intervento forte per modificarla perché siamo in una situazione di guado ed il porto di Genova, rispetto ai porti di altre nazioni non è in grado di attendere alle proprie necessità, tant'è vero che nella sua dichiarazione dice con estrema chiarezza che, allo stato di fatto, il porto di Genova è incapace di attrarre nuovi operatori globali, facendo riferimento alla parcellizzazione delle cose. In più ha accennato al fatto che la situazione attuale è più propensa alla difesa dell'esistente e impedisce un investimento per la crescita dello stesso porto.

Ha fatto poi altre dichiarazioni molto forti quale quella che si è creato un effetto negativo a catena che ha rallentato il già lento processo innovativo e che, di fatto, il porto di Genova è inadeguato, incrostato e autoreferenziale. Non solo, noi spesso abbiamo anche dibattuto, in assenza dell'Autorità Portuale, anche sotto lo stimolo della Giunta e del Sindaco, della volontà del Comune di intervenire sul porto. Non dimentichiamo che il porto è per la città la prima e più grande risorsa di Genova ed il Comune non può disattendere a questo grido di angoscia che proviene dall'Autorità Portuale affinché ci si metta le mani e la si sostenga per cercare di superare questa situazione di forte e grande disagio.

Noi abbiamo assistito a dei tempi in cui c'era una separatezza e, quasi, una tendenza ad essere due enti separati che talvolta hanno poco comunicato tra loro. La situazione di crisi è tale che è necessario un intervento di sostegno da parte della Civica Amministrazione.

Con questo ordine del giorno, quindi, richiamando queste affermazioni del Presidente dell'Autorità Portuale, che ringraziamo per il suo coraggio e determinazione per averle espresse, invitiamo il Sindaco affinché si vengano, una volta per tutte, calendarizzati in quest'aula degli incontri per delle informative, anche perché noi abbiamo nel comitato portuale dei rappresentanti del Comune, affinché la città venga informata degli sviluppi. Questo perché noi crediamo che la trasparenza, i rapporti comunicati e quello che avviene nel porto di Genova non possa più rimanere isolato all'interno del Palazzo San Giorgio ma deve essere trasmesso alla città perché si tratta di una risorsa troppo

importante non solo per la città, non solo per la Regione, ma per lo stesso Paese in modo tale che ci possa essere un intervento forte anche coinvolgendo le forze politiche, anche a livello nazionale, per superare queste difficoltà.

Invitiamo quindi il Sindaco, con i rappresentanti della Civica Amministrazione presenti nel Comitato Portuale, a calendarizzare due o tre sedute annuali in cui si informi sullo stato del porto di Genova, sulle sue problematiche e sui suoi progetti e i suoi obiettivi, anche temporizzandoli. Questo è l'ordine del giorno così come abbiamo rappresentato e che porremo all'attenzione del Consiglio Comunale".

GRILLO G. (F.I.)

"Mi ero preparato un intervento scritto che risparmio al Consiglio augurandomi che il documento che abbiamo presentato di periodiche riunioni di aggiornamento sulla relazione del Presidente dell'Autorità Portuale sia accolto.

Mi limito, quindi, a domandare se lei, Presidente, abbia valutato l'affresco di Piano e, quindi, se abbia già potuto esprimere una valutazione di prospettiva ma, soprattutto, di concreta realizzabilità anche perchè nella fase intermedia, peraltro in parte già avviata, lo sbocco non può essere che oltre appennino. Sotto questo punto di vista, quindi, devo chiedere a che punto è il programma dello scalo Alessandria smistamento e se la data di ottobre 2008 sarà mantenuta. Vorrei inoltre sapere se a gestire questo primo terminal oltre appennino saranno le Ferrovie dello Stato o gestori specializzati attraverso gare internazionali. E, poi, a che punto è la trattativa con le dogane sul regime doganale del retroporto.

Vorrei poi sapere se oltre all'accordo con lo scalo di Alessandria smistamento ci sono altre trattative per individuare altre aree da attrezzare a retroporto? Quali sono i rapporti con la società Rivalta Scrivia? Ho poi alcune domande che riguardano l'autoparco: il gruppo di lavoro di cui fa parte l'amministrazione Comunale ha terminato il suo compito? Sono state individuate soluzioni temporanee emergenziali e si è iniziato ad attrezzare l'area definitiva?

Ancora: è possibile conoscere la data in cui si attiverà questa struttura definitiva, senza spendere tempo e risorse attraverso insufficienti soluzioni temporanee? E poi ancora: per le aree siderurgiche di Cornigliano, lei, Presidente, a pagina 81 dice: "E' decisamente insufficiente, a nostro giudizio, per la trattazione di problematiche di aree riguardanti altissimo valore". Voglio ricordare che anche queste aree sono assoggettate all'indagine della Magistratura e allora vorremmo essere rassicurati circa il fatto che qualsiasi utilizzo sarà assegnato attraverso – ci auguriamo – gare trasparenti, accessibili a tutti gli operatori, ovviamente compresi quelli internazionali. Vi sono poi le problematiche, cui lei ha accennato nella sua relazione, relative al VTE.

Risparmio una lunga relazione, anche se contenuta nei dieci minuti perché mi auguro che incontri periodici come quello odierno possano essere calendarizzati nel tempo. Signor Presidente, la sua è una relazione interessante, ma soprattutto assoggettata a delle verifiche sul piano della sua concreta realizzabilità. Ovviamente quando parliamo di verifiche vogliamo guardare anche a ruoli, funzioni e provvedimenti che il Governo o il Parlamento dovranno in merito emanare”.

NACINI (P.R.C.)

“Ringrazio il Presidente dell’Autorità Portuale che ha fatto una relazione secondo me molto franca e anche autocritica rispetto ad un passato nel quale non era presente in qualità di Presidente. Io credo che questa sia una giornata in cui anche i consiglieri non solo possono integrare la documentazione fornita dall’Autorità Portuale, ma anche fare delle proposte analizzando in particolare gli ultimi quindici anni del nostro porto.

Noi abbiamo fatto un grande salto qualitativo per quanto riguarda le merci in particolare, mentre siamo andati indietro per quanto riguarda l’aspetto turistico che è quello che porta ricchezza.

Detto questo, vorrei cercare di analizzare la situazione confusa e disastrosa di questi ultimi anni. Per qualcuno sarà forse una provocazione, ma io credo che i primi affossatori di questo porto siano coloro che lo hanno mandato in crisi con una litigiosità giornaliera. A partire dal piano regolatore votato nel 2001, condiviso dalla Regione e dal Comune, non è stato fatto niente per acquisire spazi per le merci e questo per colpa di chi gestisce le banchine: ci sono nomi e cognomi che sono finiti addirittura nell’indagine della Magistratura, ma prima ancora c’è stato un blocco e come qualcuno giustamente ha detto, bisogna modificare la legge 84/94 per non dare più scusanti a nessuno.

Anche su questo vorrei dire in modo provocatorio ai colleghi consiglieri di provare ad utilizzare la nave – bus che va dal porto antico a Pegli e vedranno quante aree vuote ci sono nel porto. Quando va bene ci sono tre navi, le uniche sono un po’ quelle dell’armatore Messina, per il resto le aree sono vuote.

Lei sa che io abito a Ponente dove abbiamo fatto una battaglia per cambiare il piano regolatore, il VP5, e lei sa anche che siccome si dice sempre che c’è bisogno di aree viene sempre proposto di allargare il porto a Ponente. Fortunatamente la variante al VP5 votata tre anni fa ha bloccato la cosa.

Il problema è che noi abbiamo già delle aree e lo diceva anche lei. Noi abbiamo delle aree che possono acquisire molta merce ma non vengono utilizzate come si dovrebbe e qui vorrei collegarmi ai nuovi progetti. Quando nel 1994 c’è stata l’inaugurazione del VTE, la prima cosa che ho detto all’ex Presidente Gallanti è stata “Come mai in questa banchina non ci sono i binari ferroviari?” Questo vuol dire che chi scarica la merce deve fare due operazioni

invece di una, non occorre essere dei grandi tecnici per capire queste cose e questo è stato il vero grande dramma della nostra città perché è diminuito il traffico ferroviario ed è aumentato quello su gomma che ha creato grandissime problematiche non solo al porto ma a tutta la città ed al suo ambiente.

Anche su questo vorrei provocatoriamente fare una proposta alla signora Sindaco. Io ho avuto un'esperienza esterna al mondo dell'Autorità Portuale e ho capito che le nostre istituzioni contano per tre voti. Il Comune ha solo un voto e secondo me questa è una cosa incredibile perché se ci sono dieci terminalisti il Sindaco di Genova conta per uno e viene sempre messo in minoranza, così come la Regione e la Provincia. Io chiedo che il nuovo regolamento dell'Autorità Portuale sia paritetico e che ci siano possibilmente anche delle associazioni ambientaliste perché i temi dell'urbanistica, dell'efficienza portuale e dello sviluppo del porto all'interno della città devono essere affrontati anche all'interno del comitato portuale se non si vogliono avere poi delle conflittualità che noi a Ponente abbiamo avuto, che rivendichiamo, ma non siamo contro al porto e siamo stati i primi che con il Presidente Gallanti avevamo parlato di porto in comunicazione con l'oltre Appennino; noi dicevamo "porto verticale", oggi la Sindaco dice "porto lungo".

Noi ci ponevamo il problema del mare, che a Genova è sempre stato visto come area di scarico (riempimenti, ecc.) e non come una risorsa naturale per tutti, sia per il porto che per altre attività.

Vorrei poi sottolineare una cosa sul progetto City. Qui bisogna essere chiari perché non si possono chiedere sempre sacrifici infrastrutturali al Ponente. Oltretutto mi chiedo sempre perché non si fa mai la "bretellina", i famosi 2400 metri che porterebbero via il traffico del porto, e si parla sempre di altre infrastrutture. Quindi sul progetto City noi siamo d'accordo se si portano via delle merci ma non viene sottratto altro mare".

GAGLIARDI (F.I.)

"Presidente Merlo, come non essere d'accordo con lei? L'unico rammarico è che queste cose il Presidente dell'Autorità Portuale, allora CAP, avrebbe potuto dirle anche venti o trent'anni fa. Quello del porto, come tanti altri problemi di questa mia città che amo tanto, ma critico tanto per certi aspetti, sono i problemi che si portiamo dietro da trent'anni.

Io venticinque anni fa (facevo politica per diletto perché facevo un altro mestiere) feci due manifesti. Uno diceva "Il porto affonda" (mi dissero che i porti non affondano) e l'altro "Chi comanda in porto". Non mi dilungo, ma i titoli sono esplicativi: chi comanda in porto oggi sarebbe curioso saperlo e il porto affonda. Sono sempre i soliti problemi che riguardano il rilancio del turismo, Genova che deve essere collegata, e noi per arrivare a queste considerazioni drammaticamente dobbiamo toccare il fondo, stare con l'acqua

alla gola, e allora finalmente arriva un giovane Presidente, cui faccio tanti auguri perché anche in questo lei è in controtendenza (siamo tutti vecchi), che fino ad ora ha detto pane al pane inimicandosi un po' certi ambienti, è ovvio, quegli ambienti che in modo consociativo hanno gestito fino a ieri e vorrebbero gestire ancora oggi. Se ci fosse pane per i denti lo farebbero, credo che purtroppo i problemi siano sorti semplicemente quando si è visto che la vacca da mungere non aveva più latte. Allora si litiga e i problemi vengono fuori.

Lei ha detto, citando anche il titolo V della Costituzione e questa è una cosa intelligente, lo dico anche alla signora Sindaco: "Se il Presidente dell'Autorità Portuale troverà nel Comune di Genova (ribadisco "nel Comune di Genova, nel Consiglio Comunale di Genova) un appoggio leale, sereno, per il bene della nostra città che è certamente legato al futuro del nostro porto che ha subito tanti e tanti affronti". Nacini parlava prima degli spazi, ebbene, mica molti anni fa uno spazio naturalmente portuale, quello della Fiumara, è stato cementificato e questo spiega tutto; se un giorno mi si darà la parola, così, liberamente, ce n'è per tutti, anche per la mia parte e per me, però questa è una mia curiosità: ma perché la Fiumara che era un'area naturalmente portuale, con numerosi spazi, è stata destinata alla cementificazione come si rischia di fare con Erzelli.

Lei quindi ha fatto bene, lei ha le porte aperte per quanto mi riguarda e sarò io ad invitarla, se posso, ma credo che la signora Sindaco sarà sensibile. Lei deve avere nel Consiglio Comunale e nel Comune di Genova un appoggio fondamentale per il suo progetto che dovrebbe essere anche il progetto della mia parte politica, di questo Governo che ha come obiettivo la modernizzazione, il rilancio, la liberalizzazione di questo Paese. Io spero che questo appoggio arrivi. Certo, sia chiaro, che la logica di piangere a Roma non vale più, non ha più senso. Questa città ha molto da criticare Roma per altre situazioni, per quello che Roma ha tolto a Genova perché credo che sia una delle poche città che ha sempre dato in termini industriali e di lavoro. Certo, ha ricevuto molti finanziamenti, molti prepensionamenti, molti aiuti non produttivi, questo è il dramma, perché magari producevano voti e consenso, ma adesso siamo qui con problemi gravissimi e Genova è al centro di questi problemi.

Come ho detto, e come anche lei ha detto, bisogna riformare la gestione di questo porto, bisogna tagliare con il consociativismo e con questi comitati elefantiaci, incredibili: 28 rappresentanti, ha detto bene Nacini. Il Comune di Genova, che è l'istituzione fondamentale di rapporto e di supporto dell'Autorità Portuale ha un solo rappresentante e non è una questione di poltrone, ma di concetto e credo che anche questo si possa superare: contiamo un voto, ma lei venga qui e vedremo che invece di un voto ne avremo molti di più e saranno voti bipartisan. Spero che una volta tanto siamo tutti d'accordo; spero che prima o poi questo discorso della potenzialità di collegamento del nostro porto con l'oltrepennino venga sposata fino in fondo, sulle cose che può fare il

Governo certamente, ma anche su quello che può fare il Comune di Genova. Occorre fare delle scelte perché il problema di questa città, che secondo me è il problema della sinistra ma non voglio entrare in politica, è quello di sperare che i problemi si risolvano sempre da soli senza mai scegliere perché se scelgo scontento qualcuno e non mi vota più.

La bretella, o gronda, bisogna farla, signora Sindaco e bisogna indicare un tracciato; facciamo pure un dibattito monotematico e chiariamo questa cosa perché il problema è che se si parla di sicurezza del lavoro ci vogliono le infrastrutture e se per farle qualcuno viene danneggiato va indennizzato, così si fa nei paesi moderni, ma non si può bloccare un'infrastruttura importante, che riguarda il progresso e il lavoro di tutta la comunità, perché quattro Verdi che poi non ci sono mai (con tutto il rispetto per l'assente) bloccano lo sviluppo di una città.

Io la ringrazio quindi del suo intervento e, come avevo già detto anche pubblicamente, lei ha cominciato col piede giusto. Io mi dissocio su un fatto, e dico un'altra cosa che non so se è di sinistra: la dismissione del 60% dell'aeroporto. Sia chiaro: l'aeroporto di Genova non funziona, non perché non funziona l'aeroporto ma perché non funziona la città. Lo dico, tanto sono tutti di sinistra, comandano loro, tutti assunti da loro, però lo dico per onestà intellettuale, per poter poi dire quello che si meritano agli amici della sinistra: l'aeroporto è una stazione. Se a Genova non c'è più l'Italimpianti, l'Ansaldo, l'Elsag è dimezzata, non ci sono più attività economiche e siamo 600.000 di cui 300.000 prepensionati, è chiaro che l'aereo lo prendono in pochi e quindi non è colpa di una gestione, peraltro un po' clientelare e un po' raffazzonata che l'aeroporto ha, è semplicemente colpa di Genova che, appunto, non ha un porto come si deve che potrebbe costituire un collegamento per merci e non solo. Non è proprio campato in aria il discorso della proprietà dell'aeroporto, quindi, vendiamo la quota ma stiamo attenti perché (ecco la cosa di sinistra) le cosiddette privatizzazioni in questo Paese sono state fatte da un certo professor Romano Prodi che ha fatto delle schifezze e Genova le ha subite pesantemente. Poi un giorno qualcuno farà l'analisi e speriamo che la faccia come si sta facendo per il Porto di Genova, magari trent'anni dopo, ma speriamo che almeno la storia ci dia ragione.

Quindi una privatizzazione va bene, ma ci vuole un privato di mestiere perché l'architetto Piano diceva la grande sciocchezza (che non dice più) che l'aeroporto di Genova è insicuro e un aereo rischia di sbattere da un momento all'altro, per cui non vorrei che arrivasse un "palazzinaro", magari rosso o trasversale che adesso va molto di moda, ad accaparrarsi un aeroporto che è una grande ricchezza della città perché ci furono degli amministratori che furono previdenti; siamo una delle poche città importanti del pianeta che ha un aeroporto in centro città ed è una fortuna, le abbiamo tutte le potenzialità e le fortune noi, per questo non possiamo più chiedere niente a Roma.

Allora siamo attenti perché un conto è se ci va un imprenditore di mestiere, come a Napoli ad esempio, ma se ci va un “palazzinaro” non va bene, magari fa una bella speculazione e costruisce tante casette come hanno fatto alla Fiumara e a San Biagio. Quindi siamo veramente attenti perché Fiumara l’abbiamo buttata via e con il turismo siamo qui che arranchiamo. Venti o trent’anni fa si diceva “No alla città dei camerieri” e se andiamo a vedere le sciocchezze di quel periodo facciamo dei volumi su come farsi del male da soli.

Io la ringrazio ancora. Avrà il mio personale, modesto appoggio se andrà avanti su queste cose e spero anche di tanti altri amici del Consiglio Comunale in modo bypartisan. Le si sta dimostrando molto chiaro, molto leale e trasparente e questo le fa onore e non posso che farle tanti auguri”.

DELPINO (COM. ITALIANI)

“Grazie signor Presidente, e grazie soprattutto al nostro gradito ospite. Vorrei iniziare l’intervento ricordando cosa dissero due lavoratori storici del porto di Genova su un forum aperto tempo fa nel giornale cittadino: “Quello che vediamo è il porto delle botteghe, dove non ci sono regole sicure, dove la flessibilità è l’unico elemento che in qualche modo contribuisce al risultato economico”. Indubbiamente è un’osservazione classista e io la condivido quasi tutta e la consegno alla vostra riflessione.

Oggi il tasso medio di occupazione del porto è di 0,8 containers per metro quadrato quando nel resto d’Europa è di circa 3, ma anche a Spezia il tasso di occupazione è molto più elevato di quello di Genova. E’ un porto che si sviluppa poco, l’ha detto anche lei. Di fatto è una oligarchia dove i terminalisti si scambiano le navi l’un l’altro e di traffici nuovi in quest’ottica se ne vedono ma molto meno se paragonati ad altre situazioni.

Poi per noi che viviamo a Ponente sembra un porto padrone, invasivo, che ci lascia il dubbio se ci sia più beneficio o servitù. Forse sbagliamo, però è una percezione della quale dovremmo tener conto nel ridisegnare questa città e le sue infrastrutture. Siamo pertanto d’accordo sul significato del porto lungo o porto verticale e siamo soprattutto d’accordo sulla priorità data alle ferrovie, ricordando – e l’ha fatto in qualche modo Nacini – che a prescindere dal terzo valico bisogna rendere credibili le infrastrutture che già oggi ci sono e che potrebbero accogliere, come lei ben sa, 6 – 700.000 containers (lei ha parlato di 500.000), tenuto conto che c’è una riduzione del traffico siderurgico, già con le infrastrutture che oggi ci sono perché sono solo una decina i treni merci che partono dal sistema portuale genovese.

E ha ragione ancora Nacini quando propone con vigore il tema della seconda bretella, quella che si potrebbe fare dal “camerone” di Borzoli sulle linee attuali di traffico e che consentirebbe un aumento del 30% dei traffici, ma forse questo renderebbe vano il terzo valico.

Un altro ragionamento che vorrei fare è che in questa vicenda non trovo scandaloso pensare ad una specificità del porto di Genova, d'altronde l'ha detto anche lei. Ricordo una proposta un po' provocatoria del Console Tirreno Bianchi della compagnia Pietro Chiesa che auspicava un coinvolgimento a livello regionale, cioè una legge regionale (non si capisce bene se si possa fare o no) proprio per superare quella che lei ha chiamato un'omologazione al basso. I porti di Genova e della Liguria non possono dipendere per il loro futuro – diceva lui – dagli umori del Ministro dei Trasporti.

La legge 84/94 diciamo tutti che va superata. Io vorrei ricordare che c'è un altro punto di vista: essa ha danneggiato le compagnie, soprattutto alcune. Con l'unificazione del mercato europeo del '92 l'Italia si è trovata in una posizione di debolezza. Tralasciando tutta l'analisi sul sistema trasporti, diciamo che gli unici che fecero una "furbata", un'azione di forza per scongiurare una possibile invasione del mercato italiano da parte delle imprese del nord, furono proprio gli imprenditori che nel 1993 formarono l'associazione nazionale terminalisti.

Non è che le cose prima del '94 andassero bene. La verità è che gli enti portuali, così come erano stati pensati prima, proteggevano un po' tutti, soprattutto chi svolgeva attività di intermediazione anche se l'impero del male erano sempre considerati i lavoratori delle compagnie. Serve forse ricordare che all'istruzione di quella legge (84/94) contribuirono gruppi dirigenti di alcune compagnie di alcuni porti italiani e Genova non vi partecipò, fu estromessa.

Ogni porto – lo ribadiamo ancora – ha il suo modello, la sua tradizionale organizzazione del lavoro, la sua storia, la sua gestione della manodopera. Diciamo che con questa storia e questa attualità hanno ragione i lavoratori della compagnia unica nella difesa del loro salario e della loro dignità. Se alcune regole sembrano essere state forzate per portare ad una situazione di equità (quello che la legge 84 non ha fatto), lo si è fatto, come ha ricordato anche Farello in un suo articolo, alla luce del sole, in una chiara negoziazione, senza sotterfugi, con atti sottoscritti da amministratori e imprenditori portuali senza che nessuno obiettasse qualcosa. Per questo non possono essere i lavoratori ad essere bastonati mentre i soliti noti, i boiardi delle banchine, continuano a ricevere benefici. Di concorrenza se ne è vista poca; non vorrei sbagliare ma mi sembra che l'unica gara fatta sia quella di calata Sanità, negli altri casi ci sono stati degli atti di concessione. Lei ha detto che non è stato mai portato avanti il regolamento per l'attribuzione degli spazi. Diciamo che sotto il profilo formale è sostanzialmente tutto corretto, ma forse sotto il profilo sostanziale della concorrenza non vi è affatto correttezza.

Poi c'è un altro aspetto simpatico dal punto di vista dell'applicazione della legge. A chi lavora si chiede l'applicazione rigida mentre per le imprese la legge si interpreta. La legge stessa, se non ho capito male, nega alle società di gestire due terminal, ma creando una società finanziaria di comodo si può

aggirare questa legge. Lo stesso Burlando, che è stato Ministro dei Trasporti, ha benedetto un'operazione che poteva portare, ad esempio, alla cogestione della SEC e del VTE.

Se bastano le scatole cinesi e gli artifici per ottenere ciò che la legge nega, allora non vedo perché la stessa elasticità non possa essere applicata anche ai lavoratori. Se si vuole mettere ordine cominciamo dagli imprenditori che gestiscono da privati in un regime oligarchico un bene comune e si garantiscano innanzitutto i diritti del lavoro e di chi su quelle banchine opera da secoli.

Io non avrei altro da aggiungere. Le auguro anch'io buon lavoro e speriamo di avere un confronto molto più fitto su questi temi anche perché l'istruzione reciproca è sempre una cosa conveniente e che ci porta a conoscerci e capirci”.

BERNABÒ BREA (G. MISTO)

“Ringrazio il Presidente Merlo dell'illustrazione. Abbiamo sentito da lui delle parole molto chiare e anche, nella loro semplicità, molto forti che, come ha detto il collega Gagliardi, sicuramente avremmo voluto sentire molto tempo fa. Negli ultimi mesi abbiamo assistito a delle pagine tremende di storia portuale: la lotta all'ultimo coltello tra le varie componenti della vita portuale. Già all'inizio di questo ciclo amministrativo il Sindaco Vincenzi parlò del porto di Genova come porto delle nebbie. Sicuramente se riuscirà ad attuare il contenuto della sua relazione credo che effettivamente si riuscirà a dissipare queste nebbie che per ora sono molto forti e coinvolgono tutto e tutti.

Mentre noi discutiamo molto civilmente, qui fuori da palazzo Tursi si sono sentite ancora una volta le grida, forse un po' fuori dalle righe, della CULMV. Io qui ho un manifesto firmato apparentemente dal consiglio dei delegati della compagnia unica che è decisamente offensivo nei confronti della Sindaco e sicuramente non le rende giustizia quanto a ritratto perché noi sappiamo che la signora Sindaco è molto più bella, ma questo testimonia ancora le tensioni e il clima avvelenato che regna in porto.

Non voglio entrare nel dettaglio della sua relazione perché altri hanno più approfondite competenze, però credo che effettivamente se le indicazioni sono quelle che lei ci ha illustrato, questo Consiglio Comunale sicuramente, anche per quanto riguarda l'opposizione rappresentata da La Destra, sosterrà la sua azione. Certo che non invidiamo la sua posizione. E' chiaro che ci vorrà una forza d'animo veramente notevole per riuscire a contrastare gli attacchi e i tentativi di correzione di rotta e addirittura le contestazioni di questioni che sono oggi rimesse alla Magistratura e su cui quindi non dovrebbe essere concesso entrare nel merito. Purtroppo dobbiamo prendere atto che lo stesso Presidente della Regione Liguria è intervenuto pesantemente nelle note vicende del porto con uno slancio che sicuramente non gli ha giovato.

Comunque le diamo atto della sua coraggiosa presa di posizione e le assicuriamo, se sarà coerente con quello che ha detto, il nostro sostegno”.

MUROLO (A.N.)

“Io voglio ringraziare il Presidente Merlo per la coraggiosa relazione che rispecchia probabilmente una situazione, come diceva prima Gagliardi, che risale a decine di anni fa ma di cui magari la classe politica e dirigente della nostra città non ha mai voluto prendere atto con sufficiente realismo.

Detto questo, credo che sia opportuno passare dalle parole ai fatti, quindi invito il Presidente a partecipare ad incontri con le competenti commissioni per avere una maggiore attenzione anche da parte del Consiglio Comunale che nel precedente mandato aveva una commissione ad hoc sui problemi del porto che in questo mandato non ha, però ha delle commissioni che affrontano i temi dello sviluppo economico e dei traffici della città.

Il porto e Genova sono uniti non solo da un punto di vista economico, nel senso che è la maggiore industria della nostra città, ma anche dal punto di vista della vivibilità: quando si blocca il porto si blocca Genova; ogni volta che c'è un problema nel porto si riversa sulle strade genovesi e sui pendolari che devono raggiungere il centro e sono bloccati da mezzi pesanti su gomma che impediscono l'afflusso regolare in città.

Quindi quella fra Genova e il porto è una simbiosi, è un matrimonio che non si può e non si deve risolvere, anzi che bisogna rafforzare. Per rafforzare questo matrimonio occorre che l'Autorità Portuale ci dica, al di là delle competenze della Giunta e del Sindaco, cosa può fare un Consiglio Comunale, quali posizioni può prendere per rafforzare e rilanciare il porto nella direzione da lei indicata genericamente, ma in modo sufficiente per capire che sia una delle poche soluzioni effettivamente praticabili.

Quindi il mio invito ai colleghi del Consiglio Comunale, anche in base alla mozione presentata dal collega Costa, è di approfondire la discussione. Al Presidente Merlo chiedo di comunicarci nel modo meglio visto quali sono le iniziative che lui si aspetta dalla parte politica della città, e quindi dal Consiglio Comunale che rappresenta tutte le forze politiche, e cosa può fare in concreto un Consiglio Comunale, anche se alla luce della sua esperienza di amministratore sa che le competenze sono abbastanza limitate, comunque a volte anche una mozione bypartisan può andare incontro alle necessità del porto e allo sviluppo degli interessi di Genova”.

PIANA (L.N.L.)

“Grazie Presidente, anch'io ringrazio e saluto il Presidente Merlo. Ho letto con attenzione il piano operativo triennale e ho ascoltato con attenzione la

relazione che ha fatto oggi e devo dire che come molti dei colleghi che mi hanno preceduto anch'io la considero un'analisi critica, precisa e realistica che si pone però come obiettivi ambiziosi il raggiungimento, per esempio, dei 6 milioni di TEU in un ipotetico sviluppo del porto.

Pensiamo che per migliorare la situazione portuale attuale si debba dare più spazio e autonomia gestionale all'associazione degli operatori che devono però essere anche dotati di regole comportamentali precise e puntuali e che devono essere controllati da un'Autorità Portuale che non sia impositiva o ricattatoria come forse in alcuni casi è stata nel passato.

Pensiamo che la gestione dei terminal debba essere a carico dei terminalisti, che si debba uscire dalla logica dei finanziamenti pubblici e che in terminalisti debbano essere coloro che sono in grado di garantire un numero di addetti proporzionale al traffico del porto.

Per quanto riguarda le compagnie, forse si potrebbe ipotizzare una trasformazione in società per azioni di proprietà terminaliste come avviene in molti porti europei e non solo per uscire da una situazione che per alcuni aspetti è stata mostrata come illecite a fronte delle regole previste dalla Comunità Europea sempre in riferimento ai finanziamenti pubblici alle stesse.

Ho trovato molto interessanti le proposte di retroporto, la piattaforma di Alessandria, i riferimenti al terzo valico e sarei curioso di chiedere al Presidente, siccome queste questioni dovranno anche incontrare delle regole che gestiranno porto e retroporto, se ha già pensato al metodo per arrivarci.

Ho trovato molto interessanti le prospettive di dialogo con l'Amministrazione Comunale proprio per un'esigenza di vivibilità. La città, come hanno accennato altri colleghi, spesso ha vissuto, soprattutto a Ponente, la presenza dell'espansione portuale come l'aggravarsi di una situazione che ha portato più disagi che benefici per la città e per i suoi cittadini. Dobbiamo tenere conto di questi aspetti ma fare anche in modo che ci sia un'inversione di tendenza e credo che questo tipo di inversione si ottenga anche con la trasparenza nelle scelte e con la presentazione alla città di tutti i progetti che su queste strutture dovranno essere posti in essere.

Abbiamo bisogno sicuramente di una migliore gestione delle concessioni demaniali, di studiare assieme aspetti territoriali e di valutare con attenzione gli sviluppi delle strutture stradali e ferroviarie che interesseranno ampiamente questa modernizzazione.

Volevo approfittare di questa occasione anche per porre alcune domande alle quali magari il Presidente non avrà modo di rispondermi in questa sede, ma spero che lo farà in altre occasioni. Prima ho sentito parlare di necessità di investire sulla ricerca e sulla modernizzazione delle strutture; siamo in una città che è caratterizzata dal vento e tutte le volte che questo aspetto naturale ci riguarda ci ritroviamo ad un blocco totale perché la possibilità di operare sulle banchine si ripercuote in termini di viabilità su tutta la città. Quindi anche qua

secondo me sarà importante un impegno e un'attenzione particolare rispetto a queste problematiche.

Nel merito delle concessioni demaniali e della gestione degli spazi, volevo fare una riflessione non solo sulla gestione all'interno delle aree portuali, ma anche di tutte quelle aree demaniali di competenza dell'Autorità Portuale che dalla stessa sono gestite ed amministrare e che spesso vanno ad incontrare proposte ed iniziative del Comune. Prossimamente dovrebbe terminare, per esempio, la realizzazione della passeggiata di Voltri, una situazione molto dibattuta che ha visto anche l'esigenza di un dialogo con l'Autorità Portuale per determinate realtà che attualmente sono occupate da aziende, alcune anche importanti con un numero elevato di operai, che sono molto preoccupate proprio dai tempi di rinnovo delle concessioni e altre dovute al fatto che ci sono infrastrutture ormai abbandonate che spesso rischiano di diventare ricovero per nomadi, Rom, ecc. sulle quali sarebbe opportuno che l'Autorità Portuale intervenisse per decidere o di farne un uso utile, oppure di demolirle per evitare che diventino degli spazi che accrescono il disagio di determinate delegazioni.

Poi mi piacerebbe che sia la Sindaco che il Presidente dell'Autorità Portuale affrontassero, magari proprio in uno di quegli aggiornamenti che anche negli ordini del giorno del collega Costa e di altri si auspicavano, la questione del waterfront, la programmazione dei dragaggi, anche questi importanti per rendere più competitivo il nostro porto, e la realizzazione delle infrastrutture, in particolare del terzo valico.

Infine mi piacerebbe che il Presidente Merlo ci facesse sapere anche la sua posizione sulla possibilità, intravista e presentata in questi giorni dall'Amministrazione Comunale, di concedere spazi in Darsena per la realizzazione della Moschea”.

BASSO (F.I.)

“Anch'io desidero innanzitutto esprimere il mio personale apprezzamento al Presidente dell'Autorità Portuale per il documento che oggi è stato presentato, così completo con riguardo alla rappresentazione delle situazioni di estrema criticità odierna, per la chiarezza e il coraggio delle soluzioni proposte. Non mi pare un libro dei sogni, così come spesso siamo abituati a sentire in quest'aula, ma un concreto programma che se vedrà sinceramente impegnati tutti gli attori consentirà, pur nei tempi necessari, il rilancio del nostro porto.

Genova è conosciuta nel mondo principalmente per due peculiarità, auspicando che a queste possano presto aggiungersi il turismo e le nuove tecnologie: la città vicina a Portofino e, appunto, il porto. Spesso però porto e città hanno viaggiato su due binari paralleli, quasi da estranei l'uno all'altra.

Oggi è tempo che le due identità si compenetrino pur nelle rispettive autonomie, riconoscendo all’Autorità Portuale un preciso ruolo di soggetto regolatore del sistema portuale e garante delle regole.

La città per il passato, nel suo complesso, ha gravi colpe, avendo assecondato negli anni una sorta di immobilismo e di status quo, tanto sul versante dei terminalisti quanto su quello delle compagnie portuali. Il Comune dal canto suo ha sprecato aree vitali quali la Fiumara, Campi e spero che questo non succeda anche per le aree ex Ilva, che avrebbero consentito un sia pur limitato respiro ai traffici.

Il sistema portuale per altro verso, oltre a non aver coltivato le opportunità offerte dai nuovi operatori globali – mi riferisco in particolare ad “MSC Crociere” – nulla ha fatto per trattenere la maggiore compagnia di crociere a Genova, né ha risolto il problema dell’operatività delle gru in periodi ventosi determinando in quelle occasioni la paralisi del traffico in città.

Il problema del retroporto sembra oggi individuare una soluzione nel reperimento di nuove aree nel Basso Piemonte, ma ciò comporta l’immediata realizzazione di tutte le strutture e le infrastrutture di cui da troppo tempo si parla: il terzo valico, il bruco, la gronda autostradale, la bretella ferroviaria di Fegino e soprattutto per quel che riguarda direttamente il Comune il nodo di San Benigno con una completa separazione del traffico portuale da quello urbano e la realizzazione di un autoparco che consenta di alleggerire il traffico che assedia la città. Senza queste opere sognare i 10 milioni di TEU, come qualche tempo fa ha riferito il Sindaco, sarebbe pura follia e significherebbe soprattutto perdere il traffico del Far East verso l’Europa di cui Genova è l’approdo naturale.

Un solo accenno alla questione del lavoro. Non si può non sottolineare l’anomalia della situazione genovese rispetto al disposto della legge 84/94. Quest’anomalia ha bisogno di un intervento di riforma del legislatore sulla scorta delle altre legislazioni europee alle quali si accenna anche nel piano triennale. Su questo il Governo a partire dai Ministri Matteoli e Scajola e i parlamentari liguri del PdL sono pubblicamente impegnati. Per sopperire alle esigenze contingenti, non potendo allo stato essere utilizzati a causa dell’indagine giudiziale i fondi, frutto di pregresse intese, auspico soluzioni ponte che possono salvaguardare gli interessi dei lavoratori.

Un’altra osservazione fuori-sacco che potrebbe apparire una provocazione. Rivolgendomi al Presidente Merlo domando se abbia senso, oggi, in un sistema mondiale globalizzato l’esistenza di tre Autorità portuali nell’arco di 120 chilometri. Con riferimento poi al problema delle dismissioni accennato oggi dal presidente stesso, e che va incontro indubbiamente ad un’opera di razionalizzazione che ci vede come Gruppo assolutamente favorevoli, avremmo piacere, visto che molti di questi enti – di cui cito l’aeroporto ma potrei citarne

molti altri – hanno un interesse diretto nella città, che di queste possibili dismissioni il Consiglio fosse puntualmente aggiornato.

Concludo riaffermando l'impegno di Forza Italia ad ogni livello per il rilancio del porto, consapevole che ciò equivarrà allo sviluppo della città quale "capitale dello shipping del Mediterraneo" e ciò anche per tutte le ricadute che deriveranno dalle varie attività che attorno al porto si muovono."

VASSALLO (P.D.)

"Devo dire che effettivamente provo un po' di preoccupazione nel leggere l'ordine del giorno che parla di situazioni e prospettive del porto di Genova, un impegno grande che attiene solo in parte alla responsabilità dell'Amministrazione comunale, preoccupazione che mi si è accentuata nel corso di questo dibattito.

Ho sempre avuto, per antico vizio, difficoltà a ragionare senza poi concludere con un "compito a casa". Nella fattispecie un compito che non riguardasse il nostro ospite – che ringrazio di aver partecipato e di avere ascoltato anche con molta attenzione e compostezza, doti talvolta rare, le parole che sono state dette – bensì l'Amministrazione comunale che a mio parere deve e può fare qualcosa di più.

Ripercorro la relazione del Presidente dell'Autorità Portuale verificando un notevole sforzo nel mettere insieme le parole che ho ascoltato e sottolineato rispetto all'analisi dell'attuale difficoltà. Cito testualmente: "il porto di Genova che oggi è in parte inadeguato, incrostato, autoreferente e chiuso"; "l'Autorità Portuale è uno strumento destrutturato, lacerato al proprio interno, inadeguato e dal punto di vista organizzativo bisognoso di profondi cambiamenti".

Ora, di fronte a questa realtà tutto ciò che noi possiamo fare, tutte le cose che sono scritte qua dentro, tutte le parole di sostegno all'Autorità Portuale sono, a mio parere, insufficienti. Se questa è la situazione, peraltro all'indomani del record storico delle merci movimentate, tenuto conto che il 2007 detiene questo primato, c'è la necessità di fare da parte di tutti degli interventi che sono al di là della normale amministrazione e al di là di un qualunque disegno che possiamo razionalmente immaginare.

La fotografia è implacabile: "un sistema feudatario con affidamento che è avvenuto attraverso una parcellizzazione e non un disegno strategico". Allora la litigiosità è solamente un sintomo di un processo che non è avvenuto, perché noi abbiamo scambiato la privatizzazione con la liberalizzazione del porto. In realtà dopo la legge 84/94 non c'è stata una liberalizzazione delle banchine, perché i nomi sono sempre gli stessi; c'è stata, invece, una privatizzazione che non è evidentemente sufficiente e col passare del tempo ha portato a questa situazione.

Io non credo che la difficoltà sia stata nel passaggio tra il CAP e l'Autorità portuale. Ritengo, invece, che sia stata nel sistema che all'interno della realtà portuale si è creato, dove la politica non è immune. Nel rapporto tra l'economia e la politica. A questo punto dobbiamo anche considerare che la soluzione potrebbe non esserci e potrebbe darsi che siamo arrivati ad un tale punto di sviluppo delle altre realtà europee e di arretramento nostro che magari qualunque cosa noi possiamo fare lo facciamo per fare il nostro dovere, per assolvere alle nostre responsabilità ma non è una risposta adeguata visti i tempi di arretratezza che ormai abbiamo accumulato.

La verità è che tutti Governi che si sono succeduti dal '94 in avanti, compreso l'ultimo, si sono interessati alle vicende dell'Autorità Portuale ma non è mai stato fatto un intervento di apertura che prevedesse una via d'uscita su rotta al fine di liberasse quello stagno del porto di Genova e che permettesse l'entrata non solo di nuove merci ma anche di nuovi operatori, il tutto nell'ottica di una profonda discontinuità nell'ambito di questo settore tradizionale e importante dell'economia genovese. Tutto questo non c'è stato e se adesso noi non riusciamo ad intervenire sulle infrastrutture qualunque cosa possiamo fare sarà comunque inadeguata rispetto alle necessità.

Nel Piano operativo triennale sono stati appena accennati e individuati due strumenti: quello dell'introduzione di tecnologia che consente di velocizzare i servizi portuali e quello delle infrastrutture. Per quanto concerne il primo qualche passo si può fare, ma se non risolviamo il problema infrastrutturale qualunque parola che abbiamo detto adesso e che diremo poi sarà una parola inutile che non assolverà alla nostra responsabilità, perché continueranno a comandare quelli che comandano da sempre.

Noi dobbiamo pensare alle nostre responsabilità come Amministrazione comunale. Abbiamo affrontato il tema dell'attività portuale come un'attività economica e come tale con l'attenzione che è dovuta alla principale attività economica, tuttavia come Amministrazione comunale abbiamo su un altro versante delle responsabilità specifiche. Sono quelle che lei cita brevemente (ma che per noi sono aspetti fondamentali), a pag. 32, quando parla di collegamento infrastrutturale tra la realtà portuale e quella dell'Amministrazione comunale. Di queste faccio menzione dell'area delle Riparazioni navali e del nodo di Sampierdarena.

Ebbene, cari colleghi, io credo che su queste cose noi dovremo misurare la nostra responsabilità di amministratori comunali, non sulle cose che deve fare il Presidente dell'Autorità portuale a cui solitamente diamo "la benedizione" e un sostegno verbale. Su queste cose che attengono alla responsabilità dell'Amministrazione comunale ci possiamo e ci dobbiamo misurare con maggiore determinatezza di quanto non abbiamo fatto finora. La nostra responsabilità non si gioca sul piano della politica ma sulla capacità di

infrastrutturare non l'Autorità portuale ma una città che a breve odierà l'Autorità portuale per il fatto che esiste, viste le difficoltà di infrastrutturazione.

E allora probabilmente sarà opportuno non tanto promuovere una serie di incontri fra noi e l'Autorità portuale, e una serie di incontri coi nostri rappresentanti quanto dedicare una maggiore attenzione all'Amministrazione, a quelle che sono le nostre responsabilità che rivolgo prima di tutto a me stesso, alla Giunta, alla maggioranza e al Consiglio nel suo insieme. A mio parere, quelle attenzioni ci permettono di dire di aver fatto qualcosa e quindi danno un senso alla nostra presenza istituzionale. Altrimenti sarà stata un'ottima occasione di aggiornamento, avremo detto "bravo!" al Presidente dell'Autorità Portuale ma non avremo aiutato questa città."

CENTANARO (LISTA BIASOTTI)

"Presidente Merlo, intanto colpisce la flemma serafica con cui lei interviene sull'argomento quasi non fosse consapevole della polveriera sulla quale è seduto, d'altra parte leggendo la relazione che c'è stata presentata prima della seduta odierna e ascoltando le argomentazioni da lei ribadite in questa circostanza si deduce, invece, che lei ne sia perfettamente consapevole.

A lei compete una responsabilità enorme perché i soggetti coinvolti sono tanti. A pochi mesi dal suo insediamento nell'attuale posizione istituzionale che ricopre probabilmente è riuscito a persuadere anche coloro che si erano dichiarati scettici di essere la persona giusta. In questo senso credo di potermi associare a quanti sono stati favorevolmente colpiti dall'approccio che lei ha voluto dare al problema.

Credo che oggi sia una cosa riconosciuta da tutti. E' stato ribadito anche da parte dell'opposizione che spesso non è tenera in queste situazioni. La stessa opposizione probabilmente la considera veramente espressione bipartisan. Lei ha fatto determinate dichiarazioni e si sono lette delle cose nel Piano operativo triennale piuttosto che nella sua relazione in premessa citata che effettivamente trovano condivisione da tutti.

Sicuramente l'analisi che fa dell'esistente, della situazione che lei ha da poco preso nelle mani poco incoraggia. Ci sono situazioni veramente difficilissime e forse il suo compito istituzionale è proprio quello di dirimere e di cercare di trovare nella legittima espressione degli interessi coinvolti, che sono tanti e sono chiaramente spesso in conflitto, il modo per sintetizzarli in qualcosa che sia produttivo per il porto e per la città. E in questo senso il suo ruolo è importante al pari del ruolo di tutte le istituzioni, ciascuno nel suo ambito di competenza, per arrivare a risultati effettivamente ambiziosi. Certamente non si tratta del "libro dei sogni", tuttavia anche nell'arco temporale ipotizzato non sono cose di poco conto, tenuto conto della partenza e della situazione in atto.

I colleghi dell'opposizione hanno detto cose pienamente condivisibili dal nostro Gruppo che a sua volta intende esprimere assoluta solidarietà e condivisione riguardo a quanto da lei scritto in merito ai progetti che insistono sul porto di Genova. A questo punto non possiamo far altro che sperare che non sia di nuovo un rimpallo di responsabilità tra i diversi soggetti imprenditoriali ed istituzionali coinvolti che ancora una volta ci fa perdere un'occasione. Probabilmente non sarà l'ultima ma se Genova dovesse perdere anche i prossimi 5-10 anni diventerebbe senza dubbio una sorta di "cenerentola" nell'ambito della portualità, la qual cosa sarebbe un danno per tutti che non vogliamo nemmeno considerare.

Quindi vogliamo rivolgere un augurio di "buon lavoro" con l'auspicio che tutte le cose da lei ipotizzate possano trovare se non la realizzazione nell'arco del suo mandato quanto meno un punto d'inizio."

DANOVARO (P.D.)

"Ringrazio il Presidente dell'Autorità Portuale di aver accolto l'invito a questa seduta monotematica del Consiglio comunale concernente i temi della portualità genovese e non solo. Esprimo un apprezzamento innanzitutto per quel documento sul quale misuriamo anche il nostro dibattito di oggi che è il Piano operativo triennale approvato dall'Autorità Portuale. L'apprezzamento è ancor maggiore per la sincerità dell'intervento del Presidente dell'Autorità portuale stessa, intervento in cui si riconosce anche una radicalità dell'analisi rispetto ai gravi problemi che attraversano il nostro scalo e prospettive altrettanto radicali per il loro superamento e la risoluzione di tali problemi.

E' evidente che in un contesto internazionale che misura un aumento del traffico mondiale di oltre il 10% (misure analoghe si riscontrano nel nord Europa), in un bacino del Mediterraneo che cresce intorno al 7-7,5%, per la collocazione straordinaria che ha la città di Genova come terminale del Progetto TEN n° 24, il grande corridoio che attraversa interamente l'Europa, considerate le difficoltà oggettive che sta incontrando, i temi delle prospettive strategiche con i quali noi pensiamo di affrontare e risolvere il problema della nostra portualità sono decisive.

Noi scontiamo un ritardo competitivo estremamente significativo, ritardo legato ad una rete infrastrutturale ancora debole, legato altresì a delle normative che non sono più in grado di rispondere alle nuove esigenze imposte dai mercati sempre più globalizzati. Io credo che questo scenario sia ben presente al Presidente dell'Autorità portuale e che ci sia bisogno di un massimo sforzo per sostenerlo in tutte le iniziative che tenderanno a ricollocare il porto al centro dell'interesse non solo della nostra città ma degli impegni economici del nostro paese e dei suoi investimenti, per fare di Genova la base logistica

fondamentale al fine di intercettare traffici che provengono dal Far East e per dare nuove grandi importanti occasioni di sviluppo.

Insieme a questo io ho visto anche un elemento di grande concretezza sia nella relazione che nel documento. Una concretezza su alcuni aspetti della gestione all'interno del nostro porto che vanno sicuramente migliorati. Mi riferisco a quelle merci che da quando attraccano fino a quando escono dal varco doganale incontrano tutta una serie di problemi legati ad aspetti amministrativi, a capacità di coordinamento tra i vari soggetti che si occupano della movimentazione, problemi che sono ben riassunti in uno studio che è stato promosso dall'Associazione Spedizionieri denominato "Carta dei Servizi portuali" e che io credo possa rappresentare uno strumento ancora valido purché sia in grado di dotarsi anche di strumenti, per così dire, di coercizione che vincolino i vari soggetti che operano all'interno del nostro porto in modo che rispondano ad una serie di regole in grado di facilitare la movimentazione e la fluidificazione del traffico delle nostre merci. Ci sono poi degli aspetti di gestione delle aree, di infrastrutturazione per la movimentazione dei locomotori che indubbiamente possono rappresentare anch'essi una parte importante per consentire al nostro scalo una maggiore competitività nell'ambito della veicolazione delle merci e quindi la possibilità di intercettare nuovi containers.

Esistono, quindi, delle responsabilità del nostro agire, delle responsabilità dell'Autorità portuale rispetto alle quali riscontro una grande consapevolezza su come poter cercare di affrontarle, ma credo ci sia prima di tutto la necessità di rappresentare l'esigenza di questo sviluppo del nostro porto e della nostra città come un'esigenza nazionale di interesse nazionale. Non c'è scalo in Europa o nel mondo che non benefici di importanti straordinari investimenti per il sostegno della portualità e della logistica. Noi abbiamo bisogno di una programmazione certa e di investimenti certi e insieme ad essi abbiamo bisogno anche di discipline normative in grado di regolare in modo efficiente ed efficace la gestione delle Autorità Portuali.

E' un tema del legislatore, un tema che questo Governo sembra voler affrontare in modo deciso. Credo che sarà importante nella fase del dibattito il contributo che potrà avvenire dall'esperienza specifica maturata all'interno del nostro scalo, dalla specificità di Genova non solo per le dinamiche di organizzazione del lavoro che sono qui rappresentate ma anche per la straordinaria importanza di questo scalo. Ritengo che una nuova normativa sarà buona nella misura in cui saprà cogliere anche le specificità di scali importanti come il nostro perché si possano determinare soluzioni positive.

Alcuni passaggi importanti sono stati fatti, forse non sono quelli decisivi. Certamente quello dell'autonomia finanziaria dell'Autorità portuale è un primo passo significativo. Nell'ultimo triennio ci sono state una serie di misure che hanno consentito il reperimento diretto di risorse da parte dell'Autorità portuale. Tuttavia questa disponibilità nuova, che consentirebbe

forse anche una migliore e maggiore programmazione, si scontra con dei difetti di *governance* che noi abbiamo la necessità di superare per recuperare davvero quegli elementi di competitività rispetto allo scenario internazionale se non vogliamo rischiare di fallire.

Io penso che sia sentimento comune da parte del nostro Gruppo e della maggioranza intera quello di raccogliere l'invito espresso dal Presidente dell'Autorità portuale di lavorare insieme al fine di promuovere una programmazione unificata che tenga insieme le esigenze territoriali con la necessità di espansione e di sviluppo del porto. Penso, altresì, che nel lavorare insieme la nostra parte potrà essere altrettanto significativa nella misura in cui noi riusciremo a rappresentare presso il Governo e il Ministero competente, nonché le Commissioni Parlamentari che stanno discutendo la modifica della legge 84/94 tutta una serie di provvedimenti in grado di risolvere sia le nostre specificità, sia il complesso dei sistemi portuali italiani.

Io credo che questo dispositivo che presentiamo come ordine del giorno vada in questa direzione e penso che tutti gli elementi che concorrono a definire un quadro normativo certo per l'esercizio efficiente ed efficace dell'Autorità portuale debbano fornire anche strumenti certi a quanti lavorano nell'ambito portuale perché si risolva una situazione di incertezza che si è protratta per lungo tempo soprattutto per i lavori. Quindi immaginare un quadro normativo certo significa dare certezze a quei lavoratori che spesso rischiano con loro lavoro all'interno del porto per garantire i traffici e lo sviluppo dell'economia della nostra città e del nostro paese.

Ritengo che la presenza odierna di Merlo testimoni la volontà e la necessità di lavorare insieme in una fase molto difficile del nostro scalo. Noi rischiamo di perdere un'opportunità di crescita, nonostante i grossi problemi che sono all'ordine del giorno delle cronache cittadine, tuttavia questo scalo sta resistendo. Abbiamo bisogno di un grande aiuto, forse da soli non ce la facciamo, comunque è importante che adesso il paese decida quali sono le sue priorità, su che cosa vuole investire e quali sono gli strumenti che potrà mettere a nostra disposizione per vincere le sfide della globalizzazione nel comparto dell'economia marittima.”

JESTER (P.D.)

“Un ringraziamento particolare al Presidente Merlo per la relazione coraggiosa, trasparente, significativa e lungimirante. Una relazione supportata da un Piano triennale che presenta delle proposte concrete nei modi e nei tempi e quindi ci dà la speranza di un vero cambiamento. Tali proposte appaiono in linea con il progetto del Sindaco di Genova che vede nel porto un elemento centrale per lo sviluppo della città e quindi meritano senza dubbio un appoggio istituzionale non solo da parte del Comune – dove la dialettica potrà migliorare i

rapporti – ma anche da parte delle varie istituzioni a livello nazionale ed internazionale per supportare l’Autorità portuale nel rinnovamento normativo finalizzato ad un maggiore snellimento e ad una maggiore operatività.

Desidero soffermarmi su un’attività collaterale a quella portuale ossia l’attività cantieristica e delle riparazioni navali. Queste attività sono tradizionali nella storia di Genova e significative, hanno un valore importante sia sotto il profilo occupazionale che della produzione di ricchezza, sia direttamente sia attraverso un indotto, sia attraverso la possibilità di portare a Genova nuove iniziative che lavorino in questo campo. A ponente abbiamo la Fincantieri che occupa uno spazio un po’ limitato tra l’aeroporto e Pegli, e a levante le Riparazioni Navali strette tra la Fiera e il Porto Antico. A proposito di queste ultime ancora recentemente abbiamo appreso dalla stampa la consegna di un mega yacht da parte dei “Cantieri Mariotti”. In merito a queste iniziative voglio semplicemente richiamare all’attenzione del Presidente Merlo sottolineando l’opportunità che vengano considerate nel piano di sviluppo della città e dell’occupazione.”

LAURO (LISTA BIASOTTI)

“Ringrazio il Presidente Merlo di essere venuto e di aver parlato francamente della spaventosa situazione di immobilità portuale. Immobilità dovuta alle istituzioni che da quasi 30 anni fanno “orecchie da mercante” sulla paralisi economica della città. Le cose ora devono mutare dal loro tragico immobilismo. Poco per volta ci sta scivolando tutto: ci sta scivolando tutta l’utilità del porto di Genova e l’utilità per la crescita della nostra città. Mancano gli snodi ferroviari in porto e quindi le navi optano per Vado Ligure. Manca il terzo valido e le autostrade del mare non considerano Genova come punto nevralgico dell’economia europea.

Il porto va dragato assolutamente perché prima o poi le navi non riusciranno più ad entrare. Nel frattempo anche la cantieristica “scappa”: leggo in un’intervista apparsa su un giornale dedicato al settore marittimo il 21 luglio u.s. che il presidente di uno dei cantieri più importanti del nord Italia paventa non tanto la chiusura ma comunque lo spostamento di nuove costruzioni fuori porta. Questo terrorizza, spaventa perché se a Genova ci sfugge di mano anche la cantieristica sarà un vero disastro.

Presidente Merlo, le vorrei rivolgere una domanda in merito alla questione dell’ *advisor* e della gara d’appalto necessaria per tale consulente che lei ha citato a conclusione del suo discorso. Non comprendo se il motivo di ciò stia nella mancanza di competenze all’interno dell’Autorità portuale per rimboccarsi le maniche e riuscire a risolvere questo problema o se sia da ravvisare altrove. Abbiamo forse sempre bisogno di qualcuno esterno e magari questo a sua volta avrà bisogno di qualcun altro?

Vorrei capire come possiamo risolvere in maniera efficace e assolutamente propositiva la situazione, tenuto conto che il requisito più importanza del porto sta nella sua utilità prima ancora che nella sua estensione.”

FARELLO (P.D.)

“Naturalmente ringrazio, anche a nome di tutto il Gruppo, il Presidente Merlo per il suo intervento e per la disponibilità offerta, che ritengo assolutamente sincera, di un confronto più costante e stretto tra l’Autorità portuale e il Comune di Genova. Credo che questa non sia stata una disponibilità formale ma sia stata una dichiarazione politica, di cui anche noi in Consiglio Comunale dovremo farci carico in modo tale che non decada nel silenzio, nella sottovalutazione e nella trascuratezza.

Molti colleghi sono intervenuti prima di me e hanno toccato temi importanti, permettendomi quindi di non ritornarci, però credo che ci siano alcuni punti di natura politica che vanno svolti oggi in una sede come questa. Avremo la possibilità di sentire la Sindaco anche a proposito degli ordini del giorno che sono stati presentati e probabilmente anche l’opportunità di risentire il Presidente Merlo nell’espressione di un suo giudizio in merito al dibattito che si è svolto in questa seduta.

Noi abbiamo vissuto tante fasi, dagli anni ’80 ad oggi, di trasformazioni all’interno del porto. Il Presidente Merlo ne ha citate alcune soffermandosi in particolar modo su quello che ha comportato la legge 84/94, ma credo che noi abbiamo vissuto anche nel recentissimo passato alcuni elementi su cui forse è bene concentrare la nostra attenzione. Abbiamo vissuto la fase che dal nome dell’allora Presidente dell’Autorità portuale definisco “fase Novi” contraddistinta da una forte conflittualità tra l’ente regolatore e alcuni operatori del porto, e queste conflittualità ha sicuramente rappresentato una criticità nelle dinamiche di sviluppo.

Noi, oggi, per motivi molto diversi da quelli che hanno determinato in allora quella conflittualità tra l’Autorità portuale e gli operatori, viviamo il rischio di una fase di conflittualità tra l’ente regolatore e il mondo del lavoro portuale. Un rischio che ancora non si è concretizzato e che ciononostante ritengo sia opportuno cogliere oggi in maniera corretta e dire al Presidente dell’Autorità portuale che questo Consiglio comunale sostiene le sue iniziative per conservare quello che è un valore fondamentale non soltanto in porto ma in ogni realtà produttiva: la pace sociale.

Diciamoci le cose come stanno. L’ha già detto il Presidente Merlo e voglio ribadirlo: il porto di Genova ha vissuto con regole proprie, diverse dalle regole che erano state scritte nelle norme, e tutti erano d’accordo ad avere delle regole proprie. Il caso della Compagnia Unica e dell’organizzazione del lavoro nei confronti della legge 84/94 è oggi oggetto di discussione politica, ma voglio

ricordare, pur con dispiacere, che questo è un porto dove si è fatta una gara per assegnare un terminal e il giorno dopo che era stato assegnato si è chiamato quel vincitore e gli si è detto “no, ti diamo un’altra cosa, perché quella cosa che tu hai vinto dobbiamo spartircela tra quelli che ci sono già”. Questo è stato fatto alla luce del sole, tuttavia è stato fatto. Quella eccezione che prima citava il Presidente Merlo era la regola, probabilmente perché le regole erano inadeguate o non sufficientemente adeguate alla realtà che qua si era creata. Una realtà che, però, oggi è un blocco conservativo e corporativo da tutti i punti di vista.

Sono contento che il Presidente oggi abbia detto che tutti sono coinvolti in questa dinamica. E allora tutti dobbiamo fare in modo che questa dinamica venga superata. Ma vorrei che fosse chiara una cosa in un dibattito come quello di oggi: il superamento di questa fase non è indolore. E’ una circostanza in cui tutti rinunciano a qualcosa, non è certo una fase nuova in cui tutti possono guadagnare qualcosa rispetto alla situazione precedente. E’ una fase in cui si mischiano le carte e in cui qualcuno perde delle posizioni di rendita, e di solito perdere delle posizioni di rendita non fa piacere a nessuno.

E’ quindi compito della politica e delle istituzioni, in particolar modo di quelle che fanno parte del Comitato portuale, prima fra tutte il Comune di Genova che ha nel porto la sua attività produttiva principale, la consapevolezza che questa conflittualità va ovviamente gestita, in quanto non deve sfociare in immobilismo. Tutti devono rinunciare a qualcosa e tutti devono far fronte a quello scenario globale di cui prima si è parlato e di cui ha bene tratteggiato alcuni elementi il consigliere Danovaro nel suo intervento.

C’è un altro punto che, a mio parere, è stato sottolineato in maniera insufficiente. Ci sono altri porti in Europa – alcuni colleghi del centro-destra amano ricordarlo spesso – che in questi anni hanno investito molto di più del nostro porto, ma è un po’ provinciale ritenere che tutte queste cose si risolvano solo ed esclusivamente a Genova. Genova deve fare la sua parte e la classe politica deve sicuramente avere il coraggio di fare delle scelte, su questo non ci sono discussioni, per lo meno dal nostro punto di vista. Ma pensiamo davvero che determinati interventi infrastrutturali, determinati interventi di strategia di sviluppo possano essere risolti a Genova? Anche se ci fosse l’autonomia finanziaria, ricordiamoci che altri porti europei sono cresciuti perché i sistemi nazionali hanno creduto nella portualità come un motore di sviluppo dell’intero paese.

Nella fattispecie non è soltanto un problema di Genova. Lo diceva prima il consigliere Vassallo: tutti i governi nazionali che si sono succeduti negli ultimi anni, indipendentemente dal colore politico, hanno identiche responsabilità. Nessuno ha detto con chiarezza – e ovviamente secondo noi la risposta è positiva – se la portualità è un asse strategico nazionale su cui si investe, e allora vuol dire che non sono necessarie 22 Autorità portuali in cui smazzare le risorse ma ci vogliono pochi porti su cui si investe seriamente, così

come nessuno ha detto chiaramente se il Porto di Genova è un porto di interesse nazionale e che quindi gli investimenti si fanno sul porto di Genova non perché Genova si gioca la partita a poker con Ravenna piuttosto che con Venezia o Napoli all'interno delle dinamiche "romane" ma perché è chiaro che dal porto di Genova passa un asse di sviluppo nazionale.

E' per questo che noi spingiamo perché ci si agganci al "Corridoio 24", è per questo che noi stimoliamo a tentare di fare le cose che ci competono, di cui cito l'accordo del 5 maggio u.s., votato dal Consiglio Comunale, che prevede un retroporto ad Alessandria. Ma pensiamo davvero che anche con l'autonomia finanziaria possiamo fare il terzo valico? Dico questo non certo per creare un alibi, ma perché è una scelta nazionale. E a mio parere occorre compiere questo sforzo di chiedere un chiarimento, esigere un chiarimento sulla strategia nazionale in merito alla portualità per verificare in particolare il ruolo di Genova. Le risposte possono anche essere negative e in tal senso sarebbero a nostro avviso sbagliate.

Un'altra questione che purtroppo non è indolore. Noi abbiamo puntato al cosiddetto "porto lungo" ma la vera capacità è quella di reperire spazi non a mare, nel retroterra che purtroppo non si trova nella nostra regione ma nella regione oltre le alpi marittime. Spazi per la nostra possibilità di crescita. E' anche vero – la qual cosa traspare anche dall'intervento del Presidente Merlo – che abbiamo bisogno anche di un "porto largo". Un porto che se non si allarga nei riempimenti si allarghi quanto meno nella *governance*. Noi davvero possiamo pensare che ci possano essere tre autorità portuali in un territorio che va da Savona a La Spezia? Pensiamo davvero che questa portualità possa essere gestita con tre livelli istituzionali diversi, se vogliamo davvero investire una risorsa strategica per questo scalo e per questo motore di sviluppo?

Infine se questo è il quadro allora le scelte devono essere conseguenti anche dal punto di vista della città. Io penso che questa città, con questa Amministrazione, con il programma presentato dalla Sindaco Marta Vincenzi, con le Linee programmatiche votate a settembre dello scorso anno da questo Consiglio comunale, abbia fatto una scelta importante che non era mai stata fatta: la scelta di dire che è il porto l'asse di sviluppo principale di questo territorio, non alla pari con altri e ovviamente non in competizione con altri, tanto è vero che non rinunciamo alla grande industria innovativa, così come non rinunciamo allo sviluppo del turismo culturale e a tante altre cose. Ma il porto, lo ripeto, è l'asse di sviluppo principale, la sede in cui si costruisce una dinamica di sviluppo e di crescita della nostra città.

Ebbene, se questo è vero, e noi oggi intendiamo ribadirlo, allora bisogna mettere la parola "crescita" al primo posto, perché quello davvero in cui questa città penso non possa credere (anche se qualcuno in quest'aula legittimamente l'ha sostenuto) è una città che si accontenta delle merci che ci sono e sviluppa tutto quello che intorno alle merci può crescere (l'Università legata alle

professioni del mare, i servizi, i centri direzionali di questo o di quell'altro). Questo pensiamo che sia una scelta sbagliata, di retroguardia. Il porto è asse strategico se cresce nella dimensione delle merci che è in grado di accogliere, anche all'interno di un sistema più vasto, purché cresca il prodotto. Non c'è servizio senza prodotto, anche in questa dimensione industriale.

Allora io credo che quello che ci ha detto, oggi, il Presidente e cioè che noi abbiamo bisogno di players più grossi che sappiano reggere la globalizzazione sia quello che chiude il cerchio, ma è necessario essere consapevoli che i players più grossi bisogna andarseli a trovare, offrire loro opportunità e crescita di sviluppo e che, essendo grossi, hanno le spalle larghe per cui qualcuno di quelli piccoli che ci sono oggi non ci starà più. Questo bisogna saperlo tutti.”

CECCONI (F.I.)

“Voglio ringraziare il Presidente Merlo per la sua relazione che ho ascoltato con molto interesse. Prendo atto delle difficoltà cui lei va incontro. Finora abbiamo ascoltato il consigliere Farello che ha fatto solo della demagogia dimenticandosi che è da 25 anni che il porto lo governa la sua parte politica facendo tutto quello che vuole. Il porto ha iniziato, quindi, il suo declino circa 20 anni. Ha poi avuto una certa ripresa con Magnani e siamo arrivati alla situazione attuale che vede il porto chiuso da una barriera difficile da abbattere ossia la gronda.

Lei sa benissimo, in quanto era consigliere regionale ai tempi della Giunta Regionale Biasotti, che i soldi non mancano in quanto lo stesso Biasotti aveva fatto aumentare la tariffa autostradale per avere finanziamenti. Ciononostante non si è fatto nulla e ancora oggi l'autostrada è spesso bloccata e quindi si blocca il passaggio. Per non parlare poi del terzo valico! In proposito voglio evidenziare che è inutile fare accordi con Alessandria se non siamo in grado di abbattere l'ostacolo che ci separa da Alessandria. Ma questo purtroppo rientra in tutta la demagogia che viene fatta qui dentro.

La sua relazione è stata interessante. A Genova abbiamo la fortuna di avere il Ministro Scajola, l'On. Bornacin nella Commissione competente per materia, il Sen. Grillo Presidente di Commissione e soprattutto il nostro Consigliere comunale Sen. Musso (che purtroppo è impedito a partecipare a questa seduta non essendo stato deciso di spostare le sedute di Consiglio al lunedì). Ebbene, noi abbiamo la fortuna che Musso è nella commissione preposta alle infrastrutture che sta lavorando in merito alla riorganizzazione in ambito portuale.

Voglio invitare il Presidente Merlo a promuovere, nel mese di settembre, una conferenza programmatica alla quale invitare i suddetti esponenti. Io mi rendo conto che le difficoltà che sta provando lei in questo

momento sono state già provate da Novi e così pure da Gallanti, che peraltro ha fatto il bello e cattivo tempo con l'appoggio di tutta la sinistra. Il porto non ha avuto sviluppo perché, ripeto, è in mano alla sinistra da 25 anni. I portuali non vogliono lavorare solo 10 giorni al mese, vogliono lavorare realmente ed essere pagati! Io le ho fatto una proposta che è quella di fare subito una Conferenza. Se lei non è in grado, vorrà dire che la organizzeremo noi ma alla presenza del Ministro Scajola, con il Presidente di Commissione Consiliare Grillo, con Musso, Bornacin.... INTERRUZIONI magari venisse la Carfagna perché, oltre ad essere brava, è anche un Ministro e darebbe lustro alla città!

Io le suggerisco questo, a parte la demagogia che viene fatta in quest'aula: facciamo subito questo, subito a settembre, vediamo di fare atti concreti!

Comunque, Presidente Merlo, la ringrazio per la sua presenza, perché almeno oggi ho avuto un po' di chiarezza".

COSTA (F.I.)

"Dopo l'accurato intervento del collega che mi ha preceduto, e visto che c'è la volontà da parte di tutti di fare in modo che il porto superi le sue difficoltà, intervengo per mozione d'ordine perché vorremmo chiedere agli estensori dell'ordine del giorno n. 2 un momento di incontro - subordinato ad una sospensione della seduta da parte del Presidente - per vedere se è possibile trovare una composizione per far sì che oggi escano dei documenti con il più ampio consenso possibile, cercando di trovare una soluzione comune.

Il collega Cecconi ha evidenziato alcuni problemi anche relativi allo stato di tensione che c'è in città e ha citato tante realtà presenti in Liguria che possono aiutare in questo senso, e questo significa che c'è la volontà anche delle forze di opposizione ad assumersi le responsabilità per cercare di superare i problemi del porto di Genova".

GUERELLO – PRESIDENTE

"Prima di concedere la sospensione vorrei comunicare ai colleghi consiglieri che non ho prenotazioni di interventi, per cui alla ripresa dei lavori decideremo come procedere".

Dalle ore 17.30 alle ore 17.55 il Presidente sospende la seduta.

CAMPORA (F.I.)

"Ci siamo visti con i colleghi della maggioranza e abbiamo ritenuto fosse assolutamente opportuno che da questo Consiglio potessero uscire due

documenti supportati all'unanimità, o comunque dal maggior numero di consiglieri possibile.

Questi documento hanno una serie di peculiarità positive perché individuano la strada che si dovrebbe intraprendere: parliamo della riforma della legge 84/94, della necessità di fare in modo che il porto cresca attraverso interventi legati alle infrastrutture, in modo che il porto non rimanga strozzato; parliamo della sicurezza sul lavoro, della garanzia anche per i livelli occupazionali e soprattutto dell'utilizzo in maniera idonea del demanio, in maniera tale che possa rendere più possibile.

Sulla base di queste valutazioni è stato raggiunto un accordo sul secondo ordine del giorno a firma Marcello Danovaro, che credo sia già stato depositato presso la Presidenza".

GUERELLO – PRESIDENTE

"Premesso che abbiamo ancora da sentire la signora Sindaco sull'argomento, c'era la disponibilità del Presidente dell'Autorità Portuale di chiarire i punti che erano stati segnalati, per cui se voi foste d'accordo darei di nuovo la parola al Presidente dell'Autorità Portuale prima di concederla alla signora Sindaco".

LUIGI MERLO – PRES. AUTORITÀ PORTUALE

"Intanto vorrei ringraziare il Consiglio, ed è un ringraziamento formale ma, credete, sincero e molto forte, per le parole che ho ascoltato ma soprattutto per lo spirito con il quale sono state pronunciate da parte dei consiglieri tutti, parole che mi sono di conforto: da stasera mi sento meno solo perché ho percepito un clima molto positivo in questi mesi in città, ma un'attenzione da parte del Consiglio Comunale è certamente un momento di supporto importante.

Cercherò, e mi scuso se non sarò puntuale su tutto, di dare risposte alle domande che mi sono state poste dai consiglieri.

Guido Grillo ha posto una serie di questioni alle quali cerco di dare risposta. L'Affresco di Renzo Piano, su cui credo dirà qualcosa anche la signora Sindaco: credo che abbiamo fatto un passaggio molto importante e fortemente innovativo. L'Affresco di Renzo Piano è un'idea suggestiva di visione, non è uno strumento urbanistico, non è uno strumento di pianificazione, è la condizione e il presupposto per avviare un ragionamento, era - come ribadito più volte - uno strumento che non aveva un committente e questo era un forte limite dal punto di vista dell'impostazione. Stiamo cercando di trasformare quella suggestione in fatti concreti, aggredendo e affrontando le singole questioni. Per questo useremo lo strumento di "Urban Lab" e per questo stiamo già lavorando su alcune questioni centrali: penso al tema di Multedo, di Porto

Petroli, di Fincantieri che, nell'arco del tavolo che abbiamo avviato congiuntamente, cominciano a dare delle risposte, quindi tra pochi mesi saremo nelle condizioni di dare risposte di concretezza da questo punto di vista. Come sapete l'Autorità Portuale ha annunciato, e lo farà in modo formale, che andrà allo scioglimento dell'Agenzia del Water-front per confluire, attraverso lo strumento di una convenzione, nell'attività di "Urban Lab".

Per quel che riguarda tutta la parte della logistica, su Alessandria l'obiettivo è quello della realizzazione, entro il 2010, come previsto nella convenzione siglata da tutti i soggetti. Chi gestirà l'area? Quesito giusto e corretto, sul quale c'è un confronto aperto. Ad oggi non c'è un quadro normativo che regola questa ipotesi, quindi c'è una facoltà, perché non si tratta di area portuale ma di area autonoma, e questo è anche uno dei temi sui quali si discute rispetto alla riforma 84/94, ossia se far ricadere anche quelle aree sulle stesse regole; tuttavia ad oggi l'area è in disponibilità delle ferrovie, quindi le ipotesi in campo sono due: o una gestione esclusiva da parte del gruppo ferroviario, che trova moltissime riserve ed obiezioni da parte degli operatori portuali, oppure una forma di gestione mista che consenta l'attivazione dell'area attraverso una co-gestione, per singoli ambiti, di questa area che è circa 250 mila metri, e consenta un divisione di ambito tra coloro che andranno ad investire, perché occorrono molte risorse pubbliche (e su questo ci sono disponibilità da parte della Regione Piemonte), ma occorrono anche risorse private soprattutto per l'infrastrutturazione. Quindi da questo punto di vista io sono ottimista, in quanto si è avviato un tavolo di lavoro con tutti i soggetti che credo nell'arco di poche settimane daranno risposte concrete.

Per quanto concerne il regime doganale non c'è alcun problema perché l'importante è che ricada nel regime doganale di Genova, non in quello piemontese, soprattutto per quel che riguarda l'attività degli operatori portuali, e da questo punti di vista abbiamo già avuto garanzie precise da parte dell'Agenzia Generale delle Dogane, da parte del Direttore Generale Peleggi, circa il fatto che tutte le attività saranno esattamente effettuate come avviene a Rivalta Scrivia, con le stesse modalità, quindi con la regolazione che avverrà direttamente da parte della dogana di Genova.

Per quel che riguarda l'auto-parco abbiamo definito il protocollo relativamente alla soluzione transitoria di Campi, e spetta all'Autorità Portuale, attraverso Finporto, accelerare gli investimenti soprattutto per l'ampliamento e il potenziamento dell'area; nel contempo abbiamo, come avete visto, la sopraelevata portuale e la vogliamo utilizzare per le vicende legate all'emergenza, emergenze traffico e vento, in modo da rendere più percorribile la viabilità di adduzione al porto e la viabilità cittadina.

Su Cornigliano voi sapete che le aree che vengono restituite a funzioni portuali sono circa 130 mila, non sono molte, e riteniamo che non siano assolutamente le aree utili per quel disegno che veniva ipotizzato anni orsono,

un grande disegno logistico, perché per quello sicuramente sarebbe necessaria disponibilità di aree ben maggiori. Quindi riteniamo che, attraverso la nuova viabilità che è realizzata e ipotizzata in quell'area e con l'auto-parco, riusciremo a differenziare in maniera significativa la circolazione di mezzi pesanti, senza incidere sul traffico cittadino. Questo sarà un enorme beneficio e quindi riteniamo di dover destinare circa il 50% dell'area quella funzione.

Sul resto dell'area stiamo ragionando se renderla compatibile per alleggerire l'attuale infrastrutturazione interna al porto, quindi per alleggerire il layout, per consentire quella maggiore organicità; se invece sarà resa disponibile, sarà messa, con procedure di evidenza pubblica, in gara. Nessun metro in disponibilità dell'Autorità Portuale d'ora in poi verrà assegnata se non attraverso procedure trasparenti e di correttezza pubblica. L'area non è ancora in disponibilità dell'Autorità Portuale, lo sarà, una volta completata la bonifica, a partire dal 2010.

Per quello che riguarda le questioni più generali, come quella dei siti evidenziata da Nacini, vado per sintesi: siamo stati molto chiari, lo ribadiamo, chiediamo in sei mesi di poter avere una verifica leale del progetto che ha molte variabili e, di per sé, è un soprattutto un progetto di infrastrutturazione trasportistica ad alta tecnologia, e quindi l'elemento di invasione a mare non è l'elemento caratterizzante, perché l'elemento caratterizzante è ben altro! Semmai, se per caso questo progetto fosse realmente realizzabile e funzionante, potrebbe restituire alla città altri pezzi di aree, perché il meccanismo è legato alla rivoluzione dell'avvio immediato della merce oltre Appennino, quindi il concetto stesso è assolutamente opposto rispetto alla dimensione.

Però, ripeto, il percorso è molto difficile, le verifiche tecniche da fare sono molte e chiediamo al gruppo di studio di accelerare la sua attività e renderci edotti se effettivamente parliamo di un progetto concretizzabile o se ci dobbiamo orientare verso altre strade.

Sulle questioni poste dal consigliere Gagliardi, soprattutto relativamente all'aeroporto, capisco le sue perplessità ma devo distinguere i due piani, ossia l'obbligo formale ad alienare le quote, e questo è un dato oggettivo e incontrovertibile, e la necessità di farlo con un'attenzione e una responsabilità rispetto al destino e all'individuazione dei soci che colgo come un invito, come un elemento importante da valutare.

Sulle questioni ferroviarie devo dire che si è parlato molto di infrastrutturazione, ed è un obiettivo da raggiungere ma devo dire che dobbiamo ragionare molto sulla liberalizzazione del mercato, lo dico francamente, perché quest'anno l'aumento del 40% delle tariffe ha determinato una diminuzione e non un aumento del sistema ferroviario in porto a Genova, quindi non c'è solo un problema di strutture ma anche di trazione, per cui questo è un elemento che deve rappresentare una delle responsabilità di priorità e programmazione.

Bernabò Brea ha posto l'accento sul tema della restituzione della dignità del lavoro, tema molto delicato che lascerò per ultimo cercando di dare una risposta complessiva.

Murolo chiedeva cosa può fare il Consiglio Comunale per aiutare l'Autorità Portuale e io rispondo che può fare quello che ha fatto oggi, nel senso di continuare questa attività di controllo e di stimolo: non pretendo da nessuno una delega in bianco ma una capacità di confronto costante e credo che il dibattito avviato oggi da questo punto di vista sia orientato in maniera molto positiva.

Il consigliere Piana lasciava processi rivoluzionari dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro e anche qui rimando ad una risposta complessiva.

Sulla questione della passeggiata di Voltri e sul tema del connubio delle relazioni tra l'Autorità Portuale e Comune di Genova dal punto di vista delle concessioni stiamo arrivando ad una definizione di molte partite; mi auguro che nell'arco di poche settimane tutte queste vicende che hanno avuto anche risvolti burocratici non semplici si vadano a definire.

Sulla moschea non abbiamo competenze perché non è territorio nostro, quindi, se Dio vuole, almeno quella me la risparmio!

Sul tema del vento ho già detto che stiamo approntando questo piano di emergenza legato non tanto ad ostacolare il vento, cosa impossibile!, ma teso ad informare in via preventiva tutti gli autotrasportatori per diminuire l'accesso, per orientarlo sia da Nord che dalle due riviere, utilizzando un processo di sistema informatico e prevedendo di utilizzare la sopraelevata portuale e altri spazi per la sosta temporanea.

Anche il consigliere Basso ha parlato dell'anomalia del lavoro, ha posto il tema poi ripreso da Farello di una Autorità Portuale unica: credo sia un tema suggestivo, ma oggi sarebbe impossibile, e lo dico per la mia esperienza avendo partecipato a tutti e tre i comitati portuali delle tre Autorità Portuali liguri, pensare ad una gestione unitaria! Credo si dovrebbe partire con la creazione del sistema per traguardare in maniera sostanziale l'ipotesi di una Autorità Portuale unica, ma attraverso la concreta possibilità di avere poteri maggiori, altrimenti sarebbe veramente un governo disarticolato con gli strumenti insufficienti che abbiamo oggi a disposizione.

Vassallo sottolineava l'eventuale contraddizione legata al record storico e alle esigenze di emergenza: non è una contraddizione, probabilmente dopo maggio e giugno Voltri arriverà ad un nuovo record, arriverà a 100 mila TEU mensili, dato clamoroso per le condizioni del VTE. Io ascrivo questa cosa al fatto che l'Autorità Portuale ha avviato la procedura di revoca della concessione e ha costretto Voltri a riorganizzarsi, ma se Voltri non avesse avuto il fiato sul collo e non avesse sentito la spinta di un processo di modernizzazione, non avrebbe mai attivato quelle procedure di emergenza che oggi consentono a quel terminal di funzionare meglio ed organizzarsi in maniera più rilevante. Quindi,

per essere ottimista sulle vie di uscita che chiedeva Vassallo, sono procedure anche di responsabilità diretta.

Centanaro si è soffermato sul tema dell'attenzione e della solidarietà istituzionale, e di questo lo ringrazio; Danovaro sullo scenario e sulla ricollocazione degli investimenti: ha posto l'accento su una questione sulla quale io faccio molto affidamento, ossia la "Carta dei Servizi", proposta che ho mutuato dalle categorie e che credo debba essere un obiettivo finale. E' un processo di autoresponsabilizzazione che garantirebbe meccanismi di efficientamento del sistema e snellimento delle procedure significative, e su questo io credo si debba lavorare molto.

L'altro elemento nuovo che abbiamo introdotto è il Bilancio Sociale che vorremmo attuare dal prossimo anno, per manifestare pubblicamente i vantaggi che sono generati dal sistema porto nella nostra realtà.

Jester ha posto il tema, che poi ha ripreso anche la consigliera Lauro, della cantieristica perché giustamente l'Autorità Portuale non governa solo la parte portuale ma anche la cantieristica e la nautica: sono elementi che noi vogliamo fortemente valorizzare sia in relazione al polo rafforzato del Salone Nautico sul quale daremo risposte concrete anche nel prossimo Comitato Portuale, sia dal punto di vista degli investimenti. Ho un cruccio rispetto al Piano Regolatore perché abbiamo messo in moto tutti gli altri interventi compreso, oltre che Betollo anche Ronco Canepa, e il mio cruccio riguarda la sesta vasca, i tempi di accelerazione, e qui abbiamo un problema serio di risorse perché mancano circa 70 milioni e su questo credo che un confronto reale con il Governo dal punto di vista delle risorse, rappresenti le priorità.

Il tema dell'Advisor, per rispondere alla consigliera Lauro, non è legato alla strutturazione interna, cosa che facciamo con risorse, ma è legato esclusivamente al tema della cessione delle quote delle partecipazioni. Questo sì, abbiamo bisogno di un soggetto terzo che sia in grado di fare delle valutazioni precise, che sia in grado di individuare gli asset di trasferimento, le modalità e le procedure: per questo ovviamente non esistono competenze interne per cui occorre un sopporto esterno che sia in grado di agevolare e costruire questo percorso.

Il consigliere Farello ha indicata un disegno politico ed una richiesta di confronto con il Governo sulla base delle richieste che abbiamo formulato come Autorità Portuale: non si tratta di chiedere al Governo un aiuto da emergenza, si tratta invece di chiedere al Governo una condivisione di responsabilità verso un processo di portualità, quella genovese, che dal nostro punto di vista è la portualità italiana. C'è stato un errore nel valutare, non solo da parte degli ultimi governi, la portualità italiana come la portualità di risposta - parlo di Gioia Tauro - ad una emergenza economica che riguardava il Sud del paese; la portualità non può essere in sostituzione di una emergenza economica e industriale. La portualità è un elemento di servizio a poli industriali esistenti,

non può surrogare una difficoltà di carattere economico. Per questo un porto di transshipment non può essere il volano economico di un paese: non concordo, ma lo faccio non in chiave polemica bensì dialettica, con il presidente Loiero che è andato a presentare all'ONU il porto di Gioia Tauro come un elemento di sviluppo, perché basta leggere in queste ore cosa sta succedendo a Tangeri e allo sviluppo dei porti africani per capire che non può essere quella la risposta. La risposta ad un sistema produttivo, economico, industriale, di sistema e del servizio, vale esclusivamente per il porto di Genova, in funzione del nord del paese, quindi è questa l'emergenza e la risposta che un Governo nazionale può dare, integrando questo progetto all'interno del progetto logistico nazionale.

Colgo questo elemento sulla questione dell'organizzazione del lavoro portando via due minuti, cercando di essere il massimo sintetico. E' un tema particolarmente delicato quello che è stato trattato: Farello ha parlato anche della pace sociale, e ho ricordato i consiglieri che hanno rammentato la questione.

Mi pare che in questo Consiglio Comunale si sia trattato con attenzione e rispetto per i lavoratori. Vi devo onestamente dire che quella dell'organizzazione del lavoro per me è, anche sul piano personale, una questione che mi sta particolarmente a cuore, che mi fa ragionare in maniera intensa e sistematica. Devo dire che ho sofferto a fare la parte dell'"affamatore dei lavoratori", perché essere descritto in questo modo è totalmente contro la mia storia, politica, istituzionale, sociale, quindi questo elemento per me è una ferita aperta. Credo che su questo tema ci debba essere un confronto molto schietto, sereno, che non ha tempi lunghissimi; l'elemento del dialogo e del confronto è necessario, quindi credo che il canale comunicativo con la Compagnia debba esserci in maniera assoluta e credo anche, come abbiamo dimostrato nella discussione di oggi, che sia un sistema che va cambiato.

Infine c'è un tema che va affrontato seriamente: per 14 anni un pezzo di legge non è stata applicata quindi il problema che onestamente si pone adesso è: applicarla ora a cosa può portare? è giusto applicare oggi oppure è il caso di accelerare i processi di trasformazione e far partire da Genova, come è avvenuto in passato, un processo di riforma che sia in grado di innovare? una riforma che da un lato sia in grado di salvaguardare l'elemento di autogestione organizzativa e dall'altra di dare risposte rispetto all'efficienza dell'organizzazione e delle risposte?

Lo dico anche perché spesso viene posta male anche la questione delle risorse della Compagnia: fatte salve le questioni giudiziarie, credo non sarebbe corretto pensare che ci sia una fase nella quale si va a fare un soccorso, un contributo, un benefit, perché questo sarebbe anche irrispettoso nei confronti dei lavoratori della Compagnia, lavoratori che svolgono un lavoro particolarmente difficile, rischioso e pericoloso. Qui si pone un problema di dignità e modalità di organizzazione del lavoro e, per fare questo, credo che la risposta possa

avvenire dalla politica, quindi dalla capacità di un confronto istituzionale che dall'emergenza genera un processo di trasformazione serio, e viene dalla politica e dalla dialettica delle relazioni con le parti sociali. Credo pertanto che sia il lavoro più faticoso e complesso che ci aspetta nelle prossime ore, ma credo che sarà il lavoro più positivo se riusciremo a concluderlo in maniera trasparente.

Infine colgo l'appello di Cecconi perché ho già attivato, e la risposta è già stata positiva da parte dei parlamentari, un tavolo dei parlamentari, e se si vuole tradurre in un confronto che oltre ai parlamentari trova una sede unica istituzionale, da parte mia c'è tutta la disponibilità".

SINDACO

"Credo che il significato importante della giornata sia proprio nel fatto che il Presidente dell'Autorità Portuale abbia potuto qui esprimere le sue idee, non farlo solo nella sede propria dove altre volte a me è stato possibile ascoltarlo e interloquire con lui, e mi riferisco al Comitato Portuale.

Mi sembra di grande valore il fatto che si sia arrivati ad ordini del giorno condivisi e che quindi sia emersa l'esigenza forte che volevamo esprimere ossia che il porto ha la città al suo fianco, perché Genova non considera il porto altro da sé, ma una parte di se, e importante: credo che oggi questo sia stato reso evidente.

La prima considerazione che volevo fare riguarda gli aspetti propri del rapporto tra il porto e la città e cioè gli aspetti urbanistici, quelli che mettono in relazione le aree, lasciate o da lasciare, su cui ragionare nel cambiamento della struttura organizzativa del porto e della riorganizzazione della città.

Come qualche consigliere ha ricordato questo continuerà ad essere, nelle Commissioni Consiliari ma anche nel nostro lavoro, il modo più diretto con cui interloquiamo con lo sviluppo del nuovo piano portuale, e su questo oggi credo sia stato chiaro ai consiglieri che il Presidente Merlo ha usato parole simili a quelle che impostammo durante la nostra prima Conferenza Strategica. Dicemmo che questa città ha bisogno di uno sviluppo del porto sostenibile, ha bisogno di non coniugare separatamente questi due concetti; la sostenibilità non può essere per non fare o a bloccare lo sviluppo, può essere per sostenere uno sviluppo e anzi, lo sviluppo quanto è più forte ed impetuoso e fa riferimento alla possibilità di interagire con investitori che abbiano e vedano una forza nazionale, tanto più questo ci consente di portare avanti un'idea di sostenibilità che sia molto all'avanguardia. Il Presidente Merlo ha fatto riferimento al lavoro di Urban Lab e il lavoro che abbiamo fatto in questi mesi è esattamente questo.

Non c'è più l'Affresco, come abbiamo detto tante volte, c'è un lavoro di condivisione che mette al centro l'idea che la città possa sviluppare i suoi traffici solo a patto di puntare sull'innovazione tecnologica, su un trasporto ferroviario più forte, magari liberalizzato o comunque pensato diversamente, su

un'organizzazione del territorio che non concede spazi a riempimenti o a invasioni, né a ponente né a levante, ma che nel suo rapporto con l'oltre Appennino trova quella banchina remota o magari quel porto lungo di cui abbiamo bisogno. E' in questa direzione che stanno lavorando il porto e la città e lo stanno facendo interloquendo attraverso Urban Lab.

Io volevo quindi che oggi su questo primo punto, anche simbolicamente, si ponesse davanti a tutto il Consiglio Comunale, perfezionandola poi il 31 luglio anche con l'architetto Renzo Piano, la sigla al protocollo d'intesa che abbiamo raggiunto, all'accordo di collaborazione che abbiamo sottoscritto e che riguarda appunto i temi urbanistici e la pianificazione. Questo per dire che la collaborazione iniziata continua, ed è per la prima volta un tema di Commissione-pianificazione come diceva il Presidente, non è semplicemente il parlarsi di volta in volta di questo o quel problema, che riguarda intanto per cominciare alcuni ambiti fondamentali. Questi ambiti sono Prà-Voltri e Multedo-Sestri, Cornigliano.

Prà-Voltri: per quello che riguarda la riqualificazione urbanistica del litorale e delle aree che sono contermini al litorale, con gli interventi stradali e ferroviari che sono previsti, la valorizzazione produttiva delle aree portuali, da conseguirsi attraverso la realizzazione del nuovo polo Ro-Ro e di un progetto di stretta integrazione ferroviaria tra il terminal contenitori e le aree retro portuale.

Multedo-Sestri: lì l'idea della nuova piattaforma petrolifera off-shore, il progetto di riconversione delle aree portuali di Multedo, la riqualificazione delle aree urbane di Sestri cominciano ad essere ipotizzati, disegnati, e c'è già un accordo con Fincantieri che il Comune di Genova a sua volta ha sottoscritto, in funzione dell'espansione verso mare delle attività della Fincantieri.

Cornigliano: terzo punto di collaborazione comune per la pianificazione delle aree ex siderurgico in funzione dello sviluppo di progetti logistico-portuali di riqualificazione urbanistica che siano correlati al nuovo sistema di viabilità a mare e al prolungamento della sopraelevata portuale, quindi come interfaccia..... lo so che non è la gronda ma è già qualcosa.

Porto Storico: sul porto storico il nodo viario di San Benigno che abbiamo ripensato e i nuovi raccordi con le aree portuali commerciali e con il porto passeggeri. La pianificazione dell'area concentre in previsione della dismissione della centrale ENEL, le opere portuali connesse e la valorizzazione dell'area della Lanterna.

Ponte Parodi: Ennebique e Ponte Parodi; il monitoraggio dei progetti attuativi dell'accordo di programma in funzione prioritaria della valorizzazione dell'offerta crocieristica.

Riparazioni navali e Fiera, piazzale Kennedy. La pianificazione unitaria della nuova viabilità di cornice dell'area in prosecuzione del tunnel subportuale e dei relativi innesti sulla viabilità urbana e portuale, riassetto conseguente del

layout delle attività produttive di riparazione e costruzione navale; pianificazione urbanistica dell'area Kennedy.

Questi sono i primi impegni e il primo serio progetto di lavoro comune, per cui avevo ragione che almeno la sigla sotto questo accordo raggiunto la mettessimo insieme.

Quindi sul tema del porto lungo, del progetto city ha già detto ampiamente il Presidente, sulla opportunità di non mettere in contrasto tra loro progetto city, terzo valico sul quale oggi sono un po' più ottimista sulla possibilità che prenda avvio, quindi possiamo anche guardare il progetto City con una tranquillità maggiore perché mai fin dall'inizio l'abbiamo pensato come sostitutivo, certo come integrativo, ma certamente se non c'è il terzo valico questa diventa l'unica salvezza; forse oggi ci può essere un po' più di speranza perché parta il terzo valico e staremo nei tempi che diceva il Presidente.

Dal punto di vista urbanistico di scelta di porto lungo, di riorganizzazione del territorio in funzione dello sviluppo portuale c'è piena sintonia e questo è un valore che il Consiglio ha colto e ribadito.

C'è un altro aspetto che è quello legato alla volontà comune di puntare su una città e un porto che innovano anche nel campo delle tecnologie avanzate, e qui c'è l'altra firma che volevo fosse apposta oggi qui, tutti insieme, che riguarda il protocollo di intesa "Genova Città Digitale" tra l'Autorità Portuale e il Comune di Genova, che è stata perfezionata dall'assessore Ranieri in questi ultimi giorni, per la parte del comune, e che istituisce un gruppo forte di approfondimento e di lavoro perché questo tema diventi unificante, preziosa carta da visita per una città che punti sull'innovazione.

Su questi punti c'è accordo, la ratifica in Consiglio serve anche a questo, per dire che andiamo avanti e poi c'è il tema cui accennava il Presidente Merlo, che avete riproposto nell'ordine del giorno, che io condivido per come è stato riproposto, ma che è certamente il più spinoso e ancora non risolto, ossia il tema della regolazione del porto e del sostegno economico alle compagnie portuali.

Guarda, Presidente, se è urticante per te, sapessi per me e per la mia cultura quanto è urticante il fatto di non trovarmi d'accordo con le posizioni che vengono assunte dalla CULMV! Però se oggi si è parlato di coraggio, io credo debba esserci fino in fondo, per cui lo dico perché mi pare giusto, non pretendendo che voi condividiate in toto la mia posizione: credo sia giusto che del porto si parli anche mettendo in conto questi argomenti che non sono solo quelli su cui c'è già accordo, ma anche quelli su cui bisognerà ragionare ancora. Io penso sia utile ricordare che le compagnie portuali italiane, in particolare quelle genovesi, sono portatrici di valori e testimoniano competenze professionali che le offerte di lavoro interinale altrimenti proposte o che le stesse case terminalistiche potrebbero o vorrebbero offrire, non danno. In termini di competenze professionali, pur nel quadro di una desueta capacità professionale, non curata in questi anni, e pur nel quadro di un cambiamento

delle tecnologie che impone a tutti un salto di cui forse oggi non c'è piena consapevolezza, tuttavia per l'organizzazione del lavoro, per i problemi della sicurezza, per la storia e la professionalità che hanno, le compagnie portuali sono ad oggi certamente meglio di quelli che sono i lavori interinali o le stesse possibilità tecniche messe in campo dai terminalisti autonomamente.

Queste centralità però sono recepite dalla legge, non è che la legge italiana dica altro, la legge italiana recepisce queste specificità e le recepisce nel quadro della normativa europea, quindi su questo non c'è proprio nessun contrasto: si è voluto dalla sentenza del 1991 in avanti il modo in cui il nostro paese ha concepito questa potenzialità. Le compagnie svolgono le funzioni di prestatori di servizio generale, sostenute dalla collettività portuale, per integrare le attività dei terminalisti; se ne devono avvalere tutti e le tariffe devono essere predeterminate.

L'articolo 17 non vieta all'Autorità Portuale di sostenere economicamente il servizio reso, questo deve essere chiaro, le compagnie possono optare per un lavoro diverso, diventare terminalisti, e in questo caso sono vietati gli aiuti pubblici. L'anomalia genovese è questa.

Quando si parla di un sistema, giustamente dice Merlo che è il sistema che va preso in considerazione della sua interezza, tuttavia bisogna dare dei nomi a questo sistema, altrimenti è solo il "sistema". Presidente, penso che noi i nomi li abbiamo dati, certamente i problemi non è dare la colpa o individuare la parte più debole del porto, i lavoratori, come i responsabili di questo sistema! Deve essere chiaro che nessuno deve prendersela con i lavoratori della Compagnia! Penso che si debba quantificare il costo del servizio di interesse generale che la Compagnia ha subito e che non ha potuto riversare sul sistema degli operatori; credo si debbano dare i soldi che spettano alla Compagnia portuale, perché è vero che la Compagnia avrebbe dovuto essere investita da un incarico formale a seguito di una gara specifica, è vero che questo non c'è stato, è vero che la procedura dell'art. 17 non è stata rispettata, ma a causa di questa violazione, che certamente non è imputabile solo alla Compagnia ma al "sistema" in cui ognuno ha le sue colpe e i suoi interessi, a partire dai terminalisti, dentro questa violazione, dicevo, non viene meno il buon diritto costituzionale al sostegno economico per un servizio generale che si attua prima e a prescindere dalle regole della concorrenza.

In questo quadro secondo me è possibile sanare la situazione, è giusto sanare la situazione, ma contemporaneamente è necessario che con autorevolezza si garantisca l'applicazione delle regole e dei principi europei. Ci vorrà un tempo per l'adeguamento, si chiede questo al Governo, se questo è il senso dell'ordine del giorno, se tiene conto che questa è l'esigenza di una città che non può vedere i lavoratori in sofferenza in un settore così importante, allora io lo condivido!

Se questa situazione di articolo 17, di articolo 16, se l'idea è quella di aspettare anche che cambi la legge 84/94, io dico lavoriamo insieme perché cambi la legge anche a partire dai conflitti, dalle perplessità, dai problemi che in questi anni, non risolvendoli, il porto di Genova, che è la portualità nazionale, ha posto in evidenza..... ma intanto senza regole sono a rischio i lavoratori.

Le regole bisogna rispettarle perché è dentro le regole che si deve trovare la soluzione, non fuori dalle regole: in questo senso io vorrei che non solo recuperassimo la prospettiva di un invito ai parlamentari perché si cambi la legge avendo in mente il caso Genova, ma anche che si trovasse la forza e la capacità di offrire delle soluzioni che siano "ponte" e che consentano il rispetto e quindi il pagamento della spettanza ai lavoratori ma, nello stesso tempo, fin da ora, l'impegno ad applicare la legge 84 e non a prescindere da essa.

Condivido gli ordini del giorno, ringrazio il Presidente Merlo per la giornata che ha passato con noi, e vorrei che firmassimo i due accordi".

GUERELLO – PRESIDENTE

"Prima di passare alle votazioni ci sono da firmare le bozze di accordo e collaborazione e le bozze di protocollo d'intesa

Mi sembra un momento molto importante sia nella sostanza che nella forma del momento scelto, e ringrazio la signora Sindaco e il Presidente dell'Autorità Portuale, proprio per aver scelto questa sede e questo giorno.... INTERRUZIONI consigliere, sta parlando sopra la mia voce ma non vorrei, in un giorno come questo, essere costretto a ricorrere al suono della campanella!.... INTERRUZIONI Al di là dell'interruzione del consigliere Costa, devo dire che la scelta di queste firme in sede di Consiglio è assai rilevante dal punto di vista simbolico

Passerei alla votazione dei 2 ordini del giorno, mentre, se non erro, l'emendamento è stato ritirato...".

BRUNO (P.R.C.)

"Presidente, si chiedeva di trasformarlo in raccomandazione".

SEGUONO TESTI ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTO

ORDINE DEL GIORNO N. 1

"IL CONSIGLIO COMUNALE

RICHIAMATA la relazione del Presidente dell'Autorità Portuale (prot. 41/2008) dalla quale emerge la necessità di una rapida trasformazione del

sistema di governo della più grande infrastruttura portuale del Paese in quanto la legge 84/94 viene dichiarata incompleta e non in grado di attendere alle necessità del porto di Genova. Questa norma viene considerata "incapace di attrarre nuovi operatori globali" e "più propenso alla difesa dell'esistente che all'investimento per la crescita", dove si è creato un "effetto negativo a catena che ha rallentato il già lento processo innovativo", determinando così "una gravissima crisi di sistema", ed ancora il porto di Genova è dichiarato per una parte "inadeguato, incrostato, autoreferenziale";

CONSIDERATA la responsabilità della civica Amministrazione a sostenere con determinazione e con assunzione di responsabilità il più importante scalo regionale e nazionale;

IMPEGNA LA SIGNORA SINDACO

A promuovere periodiche sedute di Consiglio Comunale dove i rappresentanti della Civica Amministrazione, presenti nel Comitato portuale, relazionino alla città le problematiche, i progetti, gli obiettivi e le prospettive del nostro porto.

Proponenti: Costa, Balleari, Viazzi, Cecconi, Pizio, Basso, Della Bianca, Campora, Garbarino (F.I.); Piana (L.N.L.); Centanaro (LISTA BIASOTTI); Bernabò Brea (G. MISTO); Praticò (A.N.); Lorenzelli (U.D.C.)".

ORDINE DEL GIORNO n. 2

"IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO l'obiettivo strategico definito nel Programma di mandato della Sindaco di realizzare a pieno la vocazione principale di Genova come "città-porto, base strategica di dimensione internazionale verso i poli di Zurigo/Basilea/Monaco di Baviera/Vienna e l'Europa orientale e aperta alle relazioni mondiali";

PRESO ATTO della Conferenza Strategica del 31 Ottobre per il rilancio del sistema portuale genovese e in particolare della centralità del progetto di "Porto lungo" che ha al centro la realizzazione delle opere infrastrutturali e portuali e retroportuali, finalizzate ad aumentare le potenzialità dello scalo in un contesto di armonizzazione del rapporto tra città e porto;

PRESO ATTO della Delibera del Consiglio Comunale del 17 aprile 31/2008 che approva il Protocollo di intesa in ordine alla realizzazione e gestione dello hub di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità d'accesso, sottoscritto il 5 maggio 2008;

della Delibera 12/2008 del Consiglio Comunale, Variante al vigente Piano Regolatore Portuale per l'ambito territoriale denominato VP5BIS;

della Delibera 88/2007 approvata dal Consiglio Comunale il 25 settembre 2007 relativa alle "Linee programmatiche" della Sindaco, che prevedono il rafforzamento dei collegamenti ferroviari e l'investimento nello sviluppo del traffico su ferro in alternativa a quello su gomma, a partire dal collegamento di Genova con il Corridoio 24, e che attribuiscono al sostegno dell'economia portuale un ruolo primario nel quadro delle azioni di "marketing territoriale";

PRESO ATTO del Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Genova, approvato nella seduta del Comitato Portuale del 28 aprile 2008;

TENUTO CONTO

delle Leggi introdotte nell'ultimo triennio in ordine a una maggiore autonomia finanziaria delle Autorità Portuali (tasse portuali di sbarco e imbarco delle merci interamente devolute alle Autorità, istituzione di sovrattassa di sbarco e imbarco per opere di infrastrutturazione, gettito della tassa erariale di sbarco e imbarco merci e tassa e sovrattassa di ancoraggio, addizionali su canoni, tasse e diritti per compiti di vigilanza e sicurezza portuale);

dell'Art. 1, commi 247-248 della Legge Finanziaria 2008 che prevede la destinazione dell'extragettito, dovuto all'incremento delle riscossioni dell'IVA e delle accise sulle operazioni nei porti, al potenziamento della rete infrastrutturale inter ed extra portuale;

delle proposte di Legge pervenute alle Commissioni Trasporti di Camera e Senato per la modifica della Legge 84/94, necessaria a migliorare la *governance* delle Autorità Portuali;

CONSIDERATO CHE

la portualità è uno dei settori strategici per lo sviluppo del "Sistema Paese", a sostegno del quale vanno confermate e implementate le risorse previste nelle Leggi Finanziarie 2007 e 2008;

a livello parlamentare e governativo vanno compiute scelte in relazione alla priorità dei sistemi logistici e portuali sui quali si intendono concentrare risorse finanziarie e investimenti necessari a sostenere la competitività globale, sfruttando le opportunità offerte dal bacino del Mediterraneo per intercettare i traffici provenienti dal Far East;

TENUTO CONTO che nell'ambito di un quadro normativo non più adeguato alle necessità dello sviluppo portuale, il "Patto per il lavoro" approvato dal

Comitato Portuale di Genova ha garantito in una fase della vita dello scalo le condizioni della sua crescita, insieme alla difesa dei livelli occupazionali e delle retribuzioni salariali e che può rappresentare un punto di riferimento da sviluppare per un nuovo modello normativo;

TENUTO CONTO dello stato di agitazione proclamato dai lavoratori della CULMV, con il sostegno delle OOSS, per il riconoscimento degli stipendi a seguito del lavoro prestato nell'area del Multipurpose;

TENUTO CONTO della lettera inviata dal Presidente dell'Autorità Portuale di Genova Luigi Merlo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché siano superate le attuali difficoltà in cui versa il nostro scalo e che i temi del suo rilancio siano un obiettivo prioritario del Governo;

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

- a farsi parte attiva presso il Governo e il Parlamento per una profonda revisione della Legge 84/94 in grado di determinare un quadro normativo certo, e adeguato a sostenere la competizione internazionale del nostro scalo portuale, individuandolo come strategico nelle priorità nazionali;

- a definire un quadro normativo in grado di conferire alle Autorità Portuali strumenti efficaci per un'efficiente gestione del sistema portuale;

- a sostenere una proposta di riforma in grado di garantire efficienza amministrativa alle Autorità Portuali,

- a sostenere l'iniziativa del Presidente dell'Autorità Portuale di Genova Luigi Merlo nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, affinché il Governo individui le modalità per superare le difficoltà in cui versa lo scalo genovese e garantisca i lavoratori;

- affinché sia data coerente attuazione agli strumenti individuati dal "protocollo sulla sicurezza in ambito portuale" firmato in Prefettura da Governo, Regione, Enti locali, Autorità Portuale e le parti sociali, allo scopo di assicurare i necessari interventi di prevenzione a tutele della sicurezza dei lavoratori;

- affinché siano utilizzati gli strumenti più idonei per accelerare i procedimenti, previsti dal Codice della Navigazione, di sdemanializzazione di aree che hanno assunto funzioni di carattere urbano.

Proponenti: Danovaro, Farello (Ulivo)

ORDINE DEL GIORNO n. 3 (ex emendamento n. 1)

IL CONSIGLIO COMUNALE RACCOMANDA LA SINDACO

Affinché garantisca una composizione paritetica del Comitato Portuale tra i gestori del porto e della città.

Proponente: Bruno (P.R.C.)"

Esito della votazione degli ordini del giorno nn. 1 e 2: approvati all'unanimità

L'ordine del giorno n. 3 (ex emendamento n. 1) viene accolto all'unanimità.

LO GRASSO (ULIVO)

"Voglio sottolineare una cosa: non si può escludere una dichiarazione di voto su un ordine del giorno. Comunque per protesta io me ne vado a casa".

INDICE

VERBALE SEDUTA CONSIGLIO COMUNALE DEL

22 LUGLIO 2008

CCCLXI INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL
CONSIGLIERE NACINI AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO
DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO ALLA VENDITA
RIGUARDANTE L'ALBERGO A QUATTRO STELLE "VILLA DUE
PALME" ATTREZZATO PER PERSONE DIVERSAMENTE ABILI.....1

NACINI (P.R.C.).....1
ASSESSORE PAPI2
NACINI (P.R.C.).....2

CCCLXII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL
CONSIGLIERE COSTA AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO
DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO SITUAZIONE DEL
MONUMENTO DEI MILLE A QUARTO.....3

COSTA (F.I.).....3
ASSESSORE CORDA3
COSTA (F.I.).....4

CCCLXIII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEI
CONSIGLIERI PRATICO' E GRILLO G. AI SENSI DELL'ART. 54 DEL
REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A PIAZZA
COLOMBO ISOLA PEDONALE AL POMERIGGIO.....4

PRATICO' (A.N.).....4
GRILLO G. (F.I.).....5
ASSESSORE SCIDONE6
PRATICO' (A.N.).....7
GRILLO G. (F.I.).....7
ASSESSORE SCIDONE.....7

CCCLXIV INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL
CONSIGLIERE BASSO AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO
DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A DISAGIO AMBIENTALE
DI VIA DELLE FERRIERE.8

BASSO (F.I.)	8
ASSESSORE SCIDONE	8
BASSO (F.I.)	10
CCCLXV INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEI CONSIGLIERI DE BENEDICTIS E BRUNI AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO PERICOLOSITA' DELLE STRADE CITTADINE A SEGUITO DEI CONTINUI FURTI DI TOMBINI.	10
DE BENEDICTIS (LISTA BIASOTTI)	10
BRUNI (P.D.)	10
ASSESSORE SCIDONE	11
DE BENEDICTIS (LISTA BIASOTTI)	12
CCCLXVI INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DELLA CONSIGLIERA TASSISTRO AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A GRAVE SITUAZIONE INERENTE ALCUNE IMPOSSIBILI STABILIZZAZIONI CONTRATTI DI LAVORO ATIPICI SU FONDI NON ISTITUZIONALI PRESSO L'UNIVERSITA' DI GENOVA.	12
TASSISTRO (P.D.)	12
ASSESSORE RANIERI	13
TASSISTRO (P.D.)	14
CCCLXVII SITUAZIONE E PROSPETTIVE DEL PORTO DI GENOVA. 14	
GUERELLO – PRESIDENTE	14
LUIGI MERLO (PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE)	14
GUERELLO – PRESIDENTE	24
COSTA (F.I.)	25
GRILLO G. (F.I.)	26
NACINI (P.R.C.)	27
GAGLIARDI (F.I.)	28
DELPINO (COM. ITALIANI)	31
BERNABÒ BREA (G. MISTO)	33
MUROLO (A.N.)	34
PIANA (L.N.L.)	34
BASSO (F.I.)	36
VASSALLO (P.D.)	38
CENTANARO (LISTA BIASOTTI)	40
DANOVARO (P.D.)	41
JESTER (P.D.)	43
LAURO (LISTA BIASOTTI)	44
FARELLO (P.D.)	45
CECCONI (F.I.)	48
COSTA (F.I.)	49

GUERELLO – PRESIDENTE	49
CAMPORA (F.I.)	49
GUERELLO – PRESIDENTE	50
LUIGI MERLO – PRES. AUTORITÀ PORTUALE	50
SINDACO.....	56
GUERELLO – PRESIDENTE	60
BRUNO (P.R.C.)	60
LO GRASSO (ULIVO).....	64