



COMUNE DI GENOVA

N. 33

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta pubblica del 6 ottobre 2009

VERBALE

CDXXXVIII

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL CONSIGLIERE BRUNI, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A OCCUPAZIONE ABUSIVA CON MATERIALE DI CANTIERE DEL TRATTO DI STRADA DEMANIALE DI VIA TEGLIA ANTISTANTE I CIVICI 67 E 69.

BRUNI (U.D.C.)

“Il mio articolo 54 riguarda un tratto di strada demaniale di via Teglia, antistante i civici 67 e 69, che fu acquistata dal Comune di Genova con un atto a rogito del Vice Segretario Generale Mignone, n. 1814/5.6.29. Su tale area fino agli anni '30 sorgeva una costruzione che dopo l'acquisto il Comune demolì, avendo necessità di allargare la via Teglia per migliorare la viabilità verso i Giovi.

A seguito della demolizione, il sedime su cui insisteva l'edificio fa parte oggi della sede stradale. Con ordinanza sindacale 3528 del 19.11.63 il Comune di Genova ne ha disciplinato la sosta, mentre con delibera di Giunta 6268/86 il Comune ha preso atto dell'appartenenza di tale piazza al demanio stradale. Sulla piazza è sempre stata tracciata la segnaletica orizzontale e installata quella verticale volta a regolamentare la sosta dei veicoli.

La Polizia Municipale ha sempre sanzionato su tale piazza i veicoli in divieto di sosta. Il Comune di Genova ha sempre asfaltato la piazzetta ed ha addirittura risarcito un pedone che si era provocato delle lesioni cadendo nell'area in questione. Nel 2004 gli attuali proprietari del fabbricato

contraddistinto con i civici 69 e 71 hanno rivendicato la proprietà del terreno asserendo che ciò derivi dall'atto di acquisto del fabbricato (atto notaio Segalerba rep. 36356/5.5.2004).

Con nota del 10 gennaio 2007, il dirigente della sezione dei servizi patrimoniali del Comune di Genova ha chiesto all'Avvocatura del Comune chiarimenti in ordine alla proprietà di tale area. Con il parere n. 88 del 26.11.2007 l'Avvocatura ha concluso che la piazzetta in questione è di proprietà del Comune e che peraltro, trattandosi di bene demaniale, non può essere usucapitata.

In data 8.6.2009, dietro sollecitazione dei residenti del quartiere, in particolare del comitato di Teglia, si è tenuta una riunione tra i rappresentanti dei servizi dell'Avvocatura, della Manutenzione delle Strade, della Polizia Municipale e del Patrimonio al fine di reperire ulteriori elementi e valutare le iniziative volte allo sgombero di tale area. Con nota 280280 indirizzata agli uffici suddetti in data 8.7.2009, il direttore del servizio patrimonio, sport e demanio del Comune ha affermato la necessità di dare corso alle procedure meglio viste per il recupero del bene alla pubblica disponibilità.

Tenuto conto, quindi, che il fenomeno dell'occupazione abusiva di tale area è della massima gravità e deve essere impedito; considerato che l'area in questione è di importanza strategica per gli abitanti del quartiere e ritenuto che gli occupanti abusivi recano dei danni e da ben cinque anni non pagano il canone di occupazione; considerato che gli articoli 20, 21 e 211 del codice della strada dispongono che per questa strada debba essere ordinato lo sgombero, chiedo di sapere quali sono i provvedimenti che il Sindaco intende adottare per disporre lo sgombero in questione”.

ASSESSORE SCIDONE

“In relazione a quest'area, come diceva il consigliere Bruni, vi è un contenzioso in atto tra la Civica Amministrazione e i privati. Trattandosi di un contenzioso tuttora in corso non possiamo dare corso a provvedimenti di sgombero per occupazione abusiva poiché non vi è un provvedimento giudiziale che ci dia ragione e dica che effettivamente quell'area è nostra. Abbiamo valutato l'ipotesi di intervenire comunque poiché anche in area privata è vietato conferire rifiuti, ma abbiamo scoperto che c'è un sequestro giudiziario a carico del proprietario del materiale. Gli uffici mi informano che quel materiale è sotto sequestro perché di proprietà di un soggetto accusato di aver ucciso un ragazzo durante una lite avvenuta un paio di anni fa nel quartiere. La famiglia della vittima avrebbe chiesto il sequestro del materiale a titolo cautelativo in attesa del risarcimento, quindi non possiamo trattarla solo come un'occupazione abusiva perché c'è un contenzioso e non abbiamo ancora una pronuncia giudiziale che ci dia ragione e non possiamo sgomberare il materiale

considerandolo una discarica abusiva in area privata perché il materiale comunque è posto sotto sequestro dal giudice. È una situazione di stallo che speriamo si risolva al più presto possibile. Abbiamo pensato di chiedere all'Avvocatura se è possibile, nelle more del procedimento che riguarda il contenzioso tra la Civica Amministrazione e il proprietario, chiedere al giudice una qualche misura cautelare considerando la possibilità di pericolo per l'igiene e la salute pubblica”.

BRUNI (U.D.C.)

“Grazie, assessore, per la risposta. Mi rendo conto che ci sono dei problemi soprattutto relativamente all'igiene della zona, anche perché sono anni che non viene pulita. Le chiedo, se possibile, di essere informato sull'evoluzione della questione”.

CDXXXIX

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEI CONSIGLIERI BERNABÒ BREA, DELPINO,
GRILLO G., DE BENEDICTIS, GRILLO L. E
COSTA, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL
REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE,
IN MERITO A SITUAZIONE E PULIZIA DEGLI
ALVEI DEI TORRENTI GENOVESI.

BERNABÒ BREA (G. MISTO)

“Abbiamo tutti sotto gli occhi le immagini drammatiche di Messina. Lo stato dei torrenti che attraversano la nostra città desta fortissima preoccupazione nei cittadini. Ho presenti le recenti dichiarazioni dell'assessore Corda di fine settembre, però non sono tali da sopire l'allarme perché abbiamo anche presenti le risposte dei tecnici. Intanto sappiamo che le operazioni di pulizia del Bisagno vanno avanti a singhiozzo perché mancano ancora i finanziamenti per un tratto cruciale come quello che va dalla stazione Brignole alla Questura.

D'altra parte, oltre al Bisagno preoccupano anche i rivi, soprattutto quelli minori esemplificati dal Torbella e dal Geirato ove sono sempre mancati interventi radicali e risolutivi. Motivo di allarme è per me la dichiarazione di un tecnico di grande valore come l'ingegner Pinasco che sulla stampa cittadina ha dichiarato, riguardo ai boschi che crescono in mezzo ai torrenti: “In tempi normali va tutto bene, noi togliamo le piante con un diametro superiore ai 10 centimetri, quelle più sottili si abbassano quando arriva l'acqua”. Però lui stesso dice che, a parte il rischio evidente per l'igiene, va tutto bene salvo casi eccezionali. Ma, assessore, purtroppo in Italia i casi eccezionali stanno

diventando la norma, quindi non ci rassicurano queste parole. Noi dobbiamo essere in grado di affrontare anche i casi eccezionali, quindi la situazione dei nostri rivi è drammatica perché abbiamo a che fare con situazioni meteorologiche che si manifestano in maniera violentissima per cui le precauzioni ordinarie di questi tempi non sono più sufficienti”.

GRILLO G. (P.D.L.)

“Ogni anno nel nostro paese vi sono calamità di una certa importanza e drammaticità e ovviamente, come diceva il collega Bernabò Brea, i nostri concittadini che risiedono lungo i nostri torrenti sono allarmati e preoccupati anche perché sono memori dei fatti accaduti nel '70 con lo straripamento del Bisagno e 25 morti, nel settembre '92 con l'esondazione dello Sturla e anche qui dei morti.

Annualmente il mio gruppo ha sempre presentato delle iniziative consiliari tese a stimolare l'Amministrazione a riferire al Consiglio Comunale circa i provvedimenti posti in atto o programmati onde evitare calamità e purtroppo devo ammettere che non sempre le risposte avute hanno trovato concretezza di iniziative da parte della Giunta. I nostri torrenti sono ovviamente ricettacolo di rifiuti e in alcuni casi sono anche accampamenti abusivi di nomadi ed altri. Inoltre vi è la grande questione relativa ai miasmi che emanano da molti torrenti. Vorrei ricordare l'insopportabilità per i cittadini residenti nella zona di Borgo Incrociati, così come per quelli del Fereggiano, in modo particolare nella tratta che va dall'attuale copertura a largo Merlo. Situazioni insopportabili che sotto certi punti di vista dovrebbero stimolare, in questi casi sì, la Magistratura ad intervenire al fine di salvaguardare la salute dei cittadini.

Abbiamo letto poi in questi giorni le competenze della Provincia e del Comune, abbiamo registrato le dichiarazioni dell'assessore Scidone, dell'assessore Corda e anche dell'assessore Fossati della Provincia. Abbiamo appreso che il Comune spende annualmente circa 500.000 euro e abbiamo anche registrato la carenza di finanziamenti, in modo particolare quelli della Regione, per interventi di prevenzione al fine di evitare che i fenomeni richiamati non si verifichino.

Assessore, sarebbe opportuno che lei riferisse in una apposita riunione di commissione circa gli interventi effettuati nel 2009 e quelli programmati per il 2010. Inoltre chiederei una copia delle lettere e dei verbali di incontri che si sono tenuti con la Regione al fine di impegnare questa a produrre finanziamenti più consistenti. Ed infine una copia dell'ordinanza che – abbiamo letto sui giornali – sarebbe il frutto di un'intesa raggiunta tra il Comune e la Provincia e dovrebbe impegnare i frontisti dei torrenti ad intervenire anche sul piano economico. Sono questioni di una certa rilevanza che sarebbe opportuno discutere in commissione”.

DE BENEDICTIS (I.D.V.)

“Tutti sappiamo quanto Genova sia a rischio idrogeologico; è un pericolo reale che a cicli periodici viene sempre fuori. Da sempre però la nostra città non ha mai trovato le possibilità per mettere in sicurezza il sistema dei rivi e dei torrenti genovesi. Sappiamo che purtroppo, a cicli che si ripetono ogni circa vent’anni, Genova viene colpita da alluvioni che purtroppo a volte causano delle morti, come quella del ’70 e quella del ’90: se facciamo due conti, ci siamo.

Allora io dico: perché non cerchiamo di trovare le risorse per risolvere una volta per tutte questo problema? Sappiamo tutti che il Bisagno una volta era molto più largo; poi, a forza di costruire lungo le rive, si è ristretto ed è un fiume che non ha più la sua portata originaria ed è sempre costantemente a rischio. Chi si avventura sugli autobus verso la Val Bisagno sa che cosa succede lungo le rive del fiume, ci sono veramente delle giungle, ma ci sono anche nel Polcevera, nel Chiaravagna e negli altri corsi d’acqua.

Io so che lei è un assessore volenteroso e in gamba perché quando mi sono rivolto a lei per problemi inerenti ai giardini li ha sempre risolti in modo celere ed efficace. Vediamo adesso se riusciamo a mettere a posto una volta per tutto queste foreste”.

DELPINO (SINISTRA E LIBERTÀ)

“La nostra richiesta di notizie nasce da una certezza e da un’incertezza. La certezza è che la prima grande opera che la nostra Repubblica deve affrontare è la messa in sicurezza del territorio nazionale che si sta sfasciando, più del 60% è a rischio dissesto e i fatti del messinese sono lì a dimostrarcelo.

Anche il nostro territorio non è messo benissimo. Lascerei da parte il discorso del Bisagno sul quale sono stati fatti degli interventi strutturali; questo è un argomento che possiamo affrontare in un’altra circostanza, ma credo che la portata del Bisagno in questo momento sia aumentata: arriviamo più o meno alla portata della grande inondazione che ci fu il 7 ottobre 1970, quindi dal punto di vista degli interventi strutturali non direi che siamo in una situazione di trascuratezza. Del resto il nostro territorio ha avuto anche il beneficio, grazie all’ingegner Tizzoni quando era Vice Presidente della Provincia, di aver varato per primo alcuni piani di bacino ... interruzione ... evidentemente non sai cosa sono i piani di bacino: non ci sono i soldi, sono un insieme di norme che regolano un bacino in termini di interventi strutturali, di manutenzione, di divieti e di permessi.

Quindi direi che da questo punto di vista attenzione ce n’è, mancano le grandi risorse. Alcune risorse sono arrivate dallo Stato, ma occorre tenere la

guardia alzata anche sul tema della pulizia e della manutenzione. Alcuni torrenti di maggiore pericolosità penso siano di competenza della Provincia, come il Leiro, il Varena e il Polcevera; il Comune dovrebbe intervenire su altri come il Chiaravagna, il San Pietro, il rio Penego ed altri e poi dovrebbe intervenire anche come possessore diretto di fondi che confinano con il letto dei fiumi, cosa che dovrebbero fare anche i privati, i cosiddetti frontisti, e cosa di cui noi dovremmo farci carico come stimolatori e proponenti di consorzi per la pulizia.

Mi auguro che questi interventi di pulizia siano stati fatti o si facciano al più presto, che ci sia un programma, che non siano cose occasionali nel rispetto delle prescrizioni dei piani di bacino. Non potremo ridurre la frequenza degli eventi alluvionali, ma potremo sicuramente incidere sulla mitigazione del danno. Quindi chiedo anch'io notizie in merito, anche per quanto riguarda le risorse e i tempi d'intervento".

GRILLO L. (P.D.)

“È evidente che la confusione regna sovrana. Il tema è delicatissimo perché si tratta della sicurezza dei nostri concittadini. Viene segnalata la presenza di una forte vegetazione nei letti dei nostri torrenti e mi piacerebbe conoscere quali sono le iniziative, se c'è da preoccuparsi o meno, perché è evidente che temi di questo genere possono giustamente ingenerare preoccupazioni, però poi ci sono valutazioni di tipo sentimentale, che portano magari a creare allarmismo, e valutazioni di tipo oggettivo che aiutano invece a capire che tipo di rischio può comportare la presenza della vegetazione negli alvei.

Altro tema è il rischio idrogeologico più complessivo, bene accennato dal collega Delpino, a proposito del quale ci sono i piani di bacino e c'è tutto uno studio d'insieme. Però starei bene attento a fare certe dichiarazioni; per esempio in un intervento si è detto che ci sono state delle iniziative consiliari del gruppo PDL che avrebbero dato indicazioni che non sono state seguite dall'amministrazione. Su temi di questo tipo io direi che occorre usare prudenza perché non è che esistano i buoni e i cattivi, non è che ci sono quelli che fanno le iniziative per proteggere i cittadini e chi amministra invece li mette a rischio.

Quindi io chiedo, innanzitutto, di chi è la competenza della pulizia dei rivi; se c'è una competenza dei privati, perché spesso e volentieri nascono dei conflitti su questo tema. Per esempio, in via Casini, dove c'è un rio piccolissimo, a volte mi dicono “Ma lì non interviene l'Amministrazione, devono intervenire i frontisti”, quindi sarebbe importante dissipare questi dubbi e fare chiarezza su tutte le competenze”.

COSTA (P.D.L.)

“Qui si fanno tante chiacchiere e rischiamo di dividerci per schieramenti quando invece il problema è di buona amministrazione. Una buona amministrazione deve prevedere quello che avviene sul proprio territorio e provvedere a prevenire eventuali incidenti. Non solo, ma noi su questa partita della pulizia dei rivi, visto che purtroppo abbiamo avuto delle disgrazie, non possiamo lavarci le mani a fronte degli interventi che ha fatto il livello nazionale sul Bisagno e su altri rivi con investimenti di natura straordinaria, perché gli investimenti di natura straordinaria ci sono, ma poi se ci deve essere una manutenzione costante e tutta una serie di interventi complessivi molto più ampi di quella che è la semplice pulizia, quali piantare alberi sulle nostre colline, pulire sistematicamente le caditoie, ecc., che sono di competenza degli enti locali.

Io qui ho sentito quasi un palleggio di responsabilità tra Comune e Provincia. Non è questo il problema: noi siamo responsabili del nostro territorio; se qualcuno che ha la competenza su una specifica iniziativa non la fa, dobbiamo denunciarlo con forza, quasi penalmente perché se ce ne laviamo le mani alla fine poi il guaio c'è e chi paga sono i cittadini.

Quindi il senso delle nostre richieste è quello di chiedere se c'è un progetto complessivo che non sia un'iniziativa straordinaria ma una serie di iniziative che devono mantenere in sicurezza tutto il sistema. Non basta avere chiuso in un armadio un piano di bacino fatto anche bene; se poi non si fa niente, restano pie chiacchiere perché i piani di bacino c'erano anche a Messina dove è avvenuto il disastro, però se al piano di bacino non corrispondono i fatti, abbiamo solo chiacchiere.

Noi chiediamo quali sono le iniziative complessive volte a mettere in sicurezza il nostro territorio per evitare situazioni come quelle che si sono verificate in passato a Genova e come si verificano in altri territori nel nostro paese”.

PRATICÒ (P.D.L.)

“Io non ripeterò quello che hanno già detto i colleghi, ma le domando, assessore, se oggi esiste ancora A.S.Ter. perché ormai le società controllate dal Comune sono in perdita totale e mi chiedo se A.S.Ter. esiste perché in giro, in fatto di manutenzione, non si vede più nulla e i cittadini genovesi sono preoccupati.

Nel ciclo precedente avevo fatto presente all'assessore Seggi che vicino al ponte di Sant'Agata c'erano gli alberi alti circa 20 – 25 metri, addirittura uscivano fuori dall'argine. L'assessore disse che era tutto monitorato, che non

c'era pericolo per i cittadini. Dopo tre giorni ho visto numerose squadre di operai che finalmente pulivano il torrente.

Io mi domando che progetti abbia il Comune per la manutenzione dei torrenti, perché se voi andate a fare un giro sul bisagno vedete alberi, nomadi, uno stato di abbandono da far paura. Ci sono delle zone, caro assessore, dove la notte vanno a dormire dei nomadi, li abbiamo trovati vicino a Staglieno. Però dei nomadi ne parliamo sempre, tanto ormai sono cittadini genovesi grazie a questa amministrazione, ma cerchiamo veramente di pulire tutti questi boschi che si stanno creando dentro i torrenti. Io non so se voi assessori state chiusi negli uffici: prendete una macchina di servizio e fatevi un giro perché un albero, per arrivare a 10 – 15 metri, non è che impiega un mese, vuol dire che c'è una mancata manutenzione da parte del Comune. Il consigliere Grillo chiedeva di chi è la competenza: è del Comune e ne abbiamo avuto la prova quattro anni fa quando ho denunciato la presenza degli alberi e l'assessore Seggi ha mandato numerosi operai a pulire.

Il verde ormai è in stato di abbandono e ringraziamo i privati che fanno volontariato, ringraziamo anche tanti sponsor che curano i giardini, ma se esiste ancora qualche operaio dell'A.S.Ter., assessore lo mandi a pulire una volta per tutte il torrente. Per fortuna ora una parte è stata coperta, però non rischiamo la vita delle persone in caso di alluvione perché voi finché non ci sono i morti non fate nulla e questa è la dimostrazione di tante cose che il Comune non ha fatto”.

ASSESSORE CORDA

“Ho avuto occasione nel mese di settembre di dare ragione degli interventi che il mio assessorato, tramite la direzione del servizio Giardini, Verde e Strade, ha fatto in termini di programmazione annuale sugli interventi di manutenzione ordinaria e in alcuni casi straordinaria dei rivi genovesi che, come lei ha avuto modo di dire, sono di competenza del Comune di Genova ai sensi della legge 10/99. L'unica eccezione in termini di competenza manutentoria riguarda invece i torrenti Polcevera e Secca che competono alla Provincia. Quindi, esclusi questi due torrenti, gli innumerevoli rivi che sono presenti nel territorio comunale sono di competenza del Comune. Viene fatta salva – ricorda la legge – la responsabilità dei frontisti (in alcuni casi il Comune di Genova è anche frontista) per il mantenimento delle proprie proprietà che aggettano sugli argini e sui greti e che riguardano l'obbligo di qualunque proprietario o concessionario di mantenere il proprio bene in ordine talché non crei dei problemi alla pubblica incolumità.

Quindi, al di fuori di questi elementi, l'insieme degli interventi manutentori spetta agli enti locali. Come si comporta il Comune di Genova per quanto attiene al problema serio, che merita grande attenzione, del mantenimento della pulizia dei greti e degli argini? Attraverso un programma

di manutenzione annuale perché sicuramente il piano di bacino fa da cornice e quindi individua gli interventi strutturali, come diceva il consigliere Delpino, ma identifica anche la necessità degli interventi di manutenzione straordinaria e ordinaria.

Il Comune di Genova ha predisposto un piano di manutenzione ordinaria nel corso dell'estate e ha già incominciato a dare esecuzione a tutti quegli interventi nei greti dei nostri rivi che sono contenuti in un programma che vi verrà inviato, fermo restando il discorso di una commissione monotematica che potrebbe essere non solo sulla manutenzione ma anche un po' più ad ampio raggio, quindi sugli interventi strutturali, sulle manutenzioni straordinarie ed ordinarie, per fare un quadro complessivo.

Si tratta di un elenco di interventi che sono iniziati nel mese di agosto, sono proseguiti nel mese di settembre, sono in corso adesso e dovranno essere terminati nel mese di novembre. Tale elenco verrà inviato a tutti i consiglieri in modo che non si facciano soltanto affermazioni di principio, ma si entri nel merito con delle azioni che sono già state fatte, che sono in corso e che rientrano in questo programma che è anche conferito alla Provincia perché i fondi regionali di cui parlava il consigliere Grillo vengono erogati dalle Province sulla base del programma di manutenzioni che i Comuni producono ogni anno entro il 30 novembre per l'anno successivo. Noi quest'anno siamo già in grado di presentare le proposte per l'anno prossimo.

Insieme alla Provincia è stato fatto anche un discorso che affronta non soltanto la manutenzione dei frontisti per quanto riguarda i beni aggettanti sui fiumi, ma anche gli interventi di manutenzione nel verde per quanto riguarda situazioni di pericolosità, e parte prima con un avviso generalizzato a tutti i frontisti sulla base delle zone che vengono ritenute più pressanti e, in caso di inadempienza, prevede a monte, senza aspettare quindi il verificarsi dell'incidente, un accordo con l'ordine dei geometri per avere una situazione delle proprietà dei frontisti che ci consenta, almeno lungo certi rivi più importanti, di avere anche la situazione patrimoniale già pronta prima che si verifichi un caso di necessità.

Direi che è bene precisare una cosa. L'altra volta mi trovavo con la macchina del servizio Verde presso la foce del Varenna (le posso assicurare, consigliere Praticò, che io sono spessissimo in giro) e bisogna distinguere le situazioni di vegetazione arborea infestante dalla vegetazione corrente. Il riferimento fatto dall'ingegner Pinasco non è una sua teoria, è un accordo professionale che viene anche concordato con la Provincia per cui vengono eliminati dai greti gli alberi che hanno un diametro superiore ai dieci centimetri perché quelli costituiscono ostacolo. La foce del Varenna ha molte erbe infestanti, nessuna presenta queste pericolosità, cosa invece che è diversa per il Bisagno dove possiamo distinguere due tratti; quello da ponte Sant'Agata a ponte Feritore ha avuto l'anno scorso gli interventi di riprofilatura che

costituiscono uno dei due interventi manutentivi fondamentali per il mantenimento della pulizia del greto e degli argini. Questa parte a tutt'oggi risulta ben mantenuta, mentre è iniziata ed è in corso l'operazione di manutenzione per tutta la parte a monte del ponte feritore che è invece quella che presenta situazioni arboree più complesse e preoccupanti.

Il discorso che faceva l'ingegner Pinasco in quel caso, me presente, era riferito al fatto che noi trattavamo in quell'intervista delle manutenzioni, non degli interventi strutturali. Le previsioni di sicurezza sono tali per cui già gli interventi strutturali adempiuti garantiscono la tranquillità di poter procedere al futuro autunno in maniera professionalmente serena.

Sono fatti salvi volutamente da questo mio discorso, i casi in cui il verde – e non solo il verde – nell'ambito del greto e degli argini producono in effetti degli interventi di degrado ambientale che sono sicuramente censurabili e devono essere risolti, ma che non rientrano nella situazione della sicurezza”.

BERNABÒ BREA (G. MISTO)

“Io non sono soddisfatto perché oggi in Italia abbiamo a che fare con dei fenomeni alluvionali sempre più frequenti di violenza inaudita, non è che possiamo andare con la filosofia di Tizio o di Caio che dicono di far pure crescere alberelli purché non superino i dieci centimetri di diametro. Lo stesso ingegnere ha detto che, nonostante i problemi di carattere igienico, che comunque permangono, questa situazione va bene in tempi normali, infatti ha detto “salvo casi eccezionali”, ma l'eccezione oggi è la regola. Lei mi ha risposto in maniera burocratica, ma non è che noi stiamo facendo un'osservazione di principio, stiamo facendo un'osservazione pratica dettata dalla vista dello stato dei torrenti. Il cittadino è allarmato, quindi credo che voi vi assumiate una grossissima responsabilità sminuendo quasi la gravità della situazione e mi stupisco che i colleghi della maggioranza le diano man forte in questo perché su un problema così delicato fare gli avvocati del principe mi sembra veramente pericoloso. Comunque vi assumete una gravissima responsabilità”.

DELPINO (SINISTRA E LIBERTÀ)

“Io invece mi ritengo soddisfatto da quanto detto dall'assessore, ricordando sempre che la più grande opera che si deve fare in questo paese è la messa in sicurezza del territorio. Senza risorse adeguate il territorio nazionale e in particolare alcuni tratti del genovesato (penso al bacino del Bisagno) possono essere puliti, può essere fatta la manutenzione ordinaria, ma la manutenzione straordinaria e gli interventi strutturali non si possono fare e invece devono essere un progetto obiettivo di tutta la nostra repubblica.

Non escluderei nemmeno che alcuni oneri di urbanizzazione possano prevedere anche interventi sui rivi, ad esempio bacini di laminazione, laddove sono previsti dal piano di bacino, ed altro. Credo che quando l'assessore ci presenterà il documento che ci ha promesso potremo riaprire più dettagliatamente la discussione”.

GRILLO G. (P.D.L.)

“Caro collega Luciano Grillo, la confusione resta sovrana probabilmente per lei, eletto consigliere comunale soltanto da due anni, perché non dico che lei debba in tutti i casi informarsi, ma la stampa nei giorni scorsi ha addirittura elencato i torrenti di competenza della Provincia nell'ambito dei piani di bacino e quelli di competenza del Comune e quindi non è che la confusione regni sovrana, vi è uno stato di degrado dei nostri corsi d'acqua le cui responsabilità ricadono nel Comune di Genova e anche nei comuni del bacino a monte del Comune di Genova. Se analizza i comuni dell'alta val Bisagno, della val Polcevera ed altri, vedrà che questi comuni che fanno parte dei piani di bacino sono tutti amministrati in modo omogeneo come è amministrato il Comune di Genova.

Nessuno di noi ha inteso oggi strumentalizzare la questione. Noi abbiamo chiesto molto concretamente e in parte l'assessore l'ha recepito, di avere una relazione sugli interventi effettuati e quelli che si intendono effettuare sul territorio, conoscere l'entità di finanziamenti della Regione ed infine avere copia di ciò che si è convenuto fra Comune e Provincia per quanto riguarda i rapporti con i frontisti nei confronti dei quali il censimento avrebbe già dovuto essere fatto da anni e mi stupisce che per quanto riguarda le responsabilità dei frontisti nulla si sia fatto fino ad oggi”.

DE BENEDICTIS (I.D.V.)

“Assessore, io prendo nota dei suoi buoni propositi, li apprezzo, però credo che i fatti debbano seguire concretamente e soprattutto ricordo che mancano gli interventi strutturali come diceva anche il collega Delpino”.

GRILLO L. (P.D.)

“Io sono in Consiglio Comunale da soli due anni, qualcun altro c'è da più tempo, ma forse non ha capito che la stampa l'ho letta anch'io però evidentemente questa è l'aula dove gli assessori devono dare ufficialmente le informazioni. Forse i consiglieri comunali meritano questo tipo di rispetto e forse lei non ha colto questo, collega anziano.

Dico questo perché riconfermo lo stato di confusione non da parte dell'amministrazione che, da quanto abbiamo capito dall'intervento dell'assessore, ha ben chiaro il problema e sta cercando di fronteggiarlo.

Si rimandano alla Regione questioni di finanziamento e ricordo che il Bisagno sta aspettando ancora il finanziamento dello Stato rispetto al completamento della messa in sicurezza, e mi riferisco al tratto verso Brignole per il quale stiamo ancora aspettando la conferma dei fondi.

Alberi di 25 metri significa alberi alti come un palazzo di sei piani! Dire 25 metri non è proprio credibile, quindi il collega poteva limitarsi a parlare di alberi alti 3 – 4 metri!

Lei, consigliere, invita a non strumentalizzare, però dal tema della pulizia dei rivi è passato a parlare delle "centinaia di milioni di nomadi" sistemati nei rivi, ma a questo punto il problema passa dalla competenza del Comune di Genova al Ministero della Difesa: chiamate il Ministro La Russa, fate intervenire gli alpini che avete fatto arrivare a Genova, e così risolviamo definitivamente la situazione".

COSTA (P.D.L.)

"Ho rispetto e simpatia per il collega Luciano Grillo perché svolge un ruolo di fatto impossibile, ossia quello di cercare di giustificare e difendere anni, decenni, di cattiva amministrazione, di incapacità a gestire il territorio.

Noi abbiamo sollevato un problema che è percepito dai cittadini come fonte di preoccupazione, e la risposta che ci ha dato l'assessore non poteva che essere formale, istituzionale, ma quello che manca è la volontà di intervenire in maniera sostanziale: qualche collega, anche di maggioranza, ha evidenziato il fatto che questa è una risposta quasi burocratica.

Più volte è stato detto che uno dei problemi delle acque dei torrenti deriva dalla cattiva conservazione delle nostre montagne dove non c'è più un albero, non c'è pulizia, per cui quando c'è qualche evento meteorologico fuori dalla norma, si creano situazioni anche allarmanti.

Non vediamo questo tipo di preoccupazione da parte di chi dovrebbe avere cura di mantenere in sicurezza il territorio. Questo è ciò che vogliamo evidenziare. Invece riceviamo risposte strumentali perché, caro collega, quando lei dice che stiamo aspettando ancora un ultimo segmento di finanziamenti per la messa in sicurezza del Bisagno, non si rende conto che dovremmo fare un monumento al Governo che ha dato i soldi per quest'opera, altrimenti avremmo avuto responsabilità, come ente locale, di essere noi a metterlo in sicurezza! Invece dovremmo ringraziare del fatto che sono arrivati molti soldi per sistemare il Bisagno! Però questi interventi strutturali, se poi non c'è l'opera quotidiana di manutenzione da parte dell'ente locale, opera che non vediamo!, vengono vanificati e i soldi sono buttati al vento".

PRATICÒ (P.D.L.)

"Ormai è uso e consuetudine di questa maggioranza attribuire tutte le colpe di quello che succede di negativo a Genova!

Ammiro l'assessore che finalmente ha detto che gira per la città; l'ammiro pure perché ha detto che la parte nord del Bisagno necessita di lavori di manutenzione: finalmente qualcosa esce perché i giornalisti non sono pazzi, i fotografi non sono pazzi, vanno in giro per la città poi scattano fotografie e scrivono articoli di giornali dai quali emerge lo stato di degrado della città.

Chiedo all'assessore se, mentre circola per verificare lo stato delle cose nella città, si può fermare al ponte di Sant'Agata. Ci sono alberi altissimi, cespugli, perciò è evidente che lì non c'è manutenzione e la cosa preoccupa non poco gli abitanti che vivono nei pressi del ponte perché temono ciò che potrebbe avvenire in caso di nubifragi. Bisogna cercare di prevenire le disgrazie, assessore, facendo una corretta manutenzione.

La prego, pertanto, di fare in modo che la manutenzione venga fatta in modo da pulire radicalmente i letti dei fiumi perché non è possibile che, dopo l'intervento dello scorso anno, ci sia una vegetazione già così folta!

Preveniamo quello che potrebbe succedere!. Comunque ammiro il fatto che l'assessore ammetta che in certi punti della città c'è una cattiva manutenzione".

CDXL ESPRESSIONE DI CORDOGLIO DEL
PRESIDENTE PER I MORTI A SEGUITO DELLA
FRANA DEL 2 OTTOBRE 2009 NELLA ZONA
DEL MESSINESE E DEL PROF. GINO GIUGNI.

GUERELLO – PRESIDENTE

"Cari colleghi, purtroppo dobbiamo procedere a due commemorazioni che uniremo in un minuto di raccoglimento.

Innanzitutto il Consiglio Comunale di Genova e tutta l'amministrazione vogliono ricordare le vittime dell'alluvione che il 2 ottobre ha colpito e devastato alcuni comuni della provincia di Messina.

Secondo gli ultimi dati diffusi i morti accertati sarebbero 24, però purtroppo il numero è destinato ad aumentare perché infatti risultano esserci ancora molti dispersi le cui ricerche proseguono, con sempre meno speranze, tra fango e detriti.

Anche questa tragedia è dovuta non solo a cause naturali ma anche a gravi errori ed omissioni commessi dall'uomo. Come ha affermato il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, quest'ultimo disastro ambientale è stato

dovuto anche ad una situazione di grave dissesto idrogeologico in gran parte causato dall'abusivismo.

A nome del Consiglio Comunale e della civica amministrazione desidero esprimere alla popolazione di questi paesi così colpiti i sensi della nostra piena solidarietà e tutto il nostro cordoglio alle famiglie delle vittime: siamo loro vicini e condividiamo la loro costernazione e la loro sofferenza.

A questa terribile vicenda il Consiglio Comunale ha deciso di unire anche una commemorazione di un genovese illustre scomparso ieri a Roma, il giuslavorista Gino Giugni, nato nella nostra città il 1° agosto 1927. Fu professore di Diritto del Lavoro presso l'Università di Roma, ed è ricordato soprattutto in quanto "padre" dello Statuto dei Lavoratori del 1970. Fu professore e Presidente dell'Accademia Europea di Diritto del Lavoro. Ricordo che nel marzo 1983 fu gambizzato dalle Brigate Rosse e venne eletto senatore in quello stesso anno, e fu poi presidente della Commissione Lavoro di Palazzo Madama. Nel 1993/94 fu anche Ministro del Lavoro e della Sicurezza Sociale.

Presidente della Commissione di Garanzia e dell'attuazione della Legge sullo Sciopero dei servizi pubblici essenziali, era uomo equilibrato e coraggioso, particolarmente attento ai cambiamenti del mondo del lavoro, ed è stato veramente una personalità centrale nella vita italiana degli ultimi 50 anni.

Esprimiamo alla sua famiglia l'espressione del nostro cordoglio.

Per queste due commemorazioni chiedo un minuto di silenzio".

CDXLI

MOZIONE 01050/2009/IMI PRESENTATA DA
CONS. NACINI ARCADIO, DANOVARO
MARCELLO, FUSCO MARYLIN, PASERO
ERMANNIO, LECCE SALVATORE, BIGGI MARIA
ROSA, BRUNO ANTONIO, PORCILE ITALO,
BURLANDO ANGELA FRANCESCA, DALLORTO
LUCA, SCIALFA NICOLO, MALATESTA
GIANPAOLO, ARVIGO ALESSANDRO,
CAPPELLO MANUELA, DELPINO BRUNO,
FEDERICO ERMINIA, COZZIO LUISA, MANNU
GIORGIA, GRILLO LUCIANO, DE BENEDICTIS
FRANCESCO, JESTER GIORGIO, IN MERITO
RAFFORZAMENTO TRAFFICO SU FERROVIA

"PREMESSO CHE le "Linee Programmatiche" della Sindaco prevedono il trasferimento progressivo del traffico su gomma a traffico su rete ferroviaria;
PRESO ATTO CHE nelle Linee Programmatiche della Sindaco "Il Porto lungo" era uno dei punti prioritari per la città;

PRESO ATTO CHE il 5 maggio 2008 è stato stipulato il protocollo d'Intesa tra F.S. SpA, Regione Piemonte, Regione Liguria, Provincia di Alessandria, Provincia di Genova, Provincia di Savona, Comune di Alessandria, Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova, Autorità Portuale di Savona, Fondazione SLALA, Confindustria Liguria e Confindustria Piemonte, in ordine alla realizzazione dello HUB di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità d'accesso;

PRESO ATTO CHE la politica di FS SpA sembrerebbe quella di un abbandono di quote di trasporto merci, politica resa visibile dalla riduzione di impianti di raccordo, stazioni di smistamento, scali merci e molti binari secondari che sono stati dismessi ed asfaltati;

CONSIDERATO CHE principi ispiratori del Protocollo sono:

- Incremento del traffico ferroviario e riequilibrio tra i modi di trasporto;
- Politica dei trasporti inserita in una strategia generale con l'equilibrio e la tutela del paesaggio e il corretto utilizzo delle risorse territoriali;

CONSIDERATO INOLTRE CHE

è comune obiettivo la realizzazione di una rete di infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali destinate a sostenere lo sviluppo del sistema di trasporto delle merci;

Si richiamano accordi, intese e progetti posti in essere:

Accordo 12.9.2005 tra RFI, Trenitalia, FS e Autorità Portuale di Genova con l'obiettivo di porre in atto tutte le iniziative necessarie al pieno utilizzo delle capacità produttive delle linee ferroviarie al servizio del traffico portuale.

Il protocollo d'Intesa termina con l'avvio della sua realizzazione entro il I semestre del 2009 per conseguire la piena operatività entro il 2011.

Inoltre in un articolo apparso sulla stampa il 10.7.2009, Renato Midoro, docente di Economia e Gestione delle Imprese di trasporto dell'Università di Genova lancia il seguente allarme "... i container genovesi devono salire sul treno o sarà paralisi nel porto".

I SOTTOSCRITTI CONSIGLIERI COMUNALI IMPEGNANO LA SINDACO E LA GIUNTA

A realizzare gli accordi stipulati come sopra descritti e a dar loro priorità assoluta per il rafforzamento del traffico su ferrovia;

A sostenere la realizzazione del "porto lungo" come sviluppo del porto e la liberazione del traffico container della città;

Ad inserire nel Protocollo d'Intesa con le Ferrovie il raccordo ferroviario tra la bretella FS del porto di Prà-Voltri con le attuali linee di valico. Così come votato più volte dal Consiglio Comunale dal 21.12.2004 fino ad oggi.

Firmato: Nacini, Burlando, Delpino (Sinistra e Libertà); Danovaro, Pasero, Lecce, Biggi, Porcile, Malatesta, Federico, Cozzio, Mannu, Grillo L., Jester (P.D); Bruno (P.R.C.); Cappello, De Benedictis, Fusco Scialfa (I.D.V.); Dallorto (VERDI); Arvigo (La Nuova Stagione).

In data: 27 luglio 2009"

NACINI (SINISTRA E LIBERTÀ)

"Noto che ci sono molti banchi vuoti in aula, compreso quello della nostra Sindaco.

Siccome stiamo parlando di linee programmatiche, credo che questa sia una giornata importante perché chiedere all'amministrazione e agli enti promotori di protocolli di intesa lo sviluppo dei lavori sia una cosa importante. Già nel dibattito pubblico sulla gronda si è parlato esclusivamente, in certe sedi, di trasporto ferroviario, di empanse, di strategia, del futuro della nostra città. In tutte queste discussioni è emersa che una risposta qualificante al traffico, all'ambiente, e soprattutto al funzionamento del porto, è la ferrovia. Questo punto è nelle linee programmatiche della nostra amministrazione, e il trasporto su ferro è soprattutto un elemento fondamentale di strategia per il territorio.

Nelle linee programmatiche c'erano due punti fondamentali, ossia il porto lungo e il nodo ferroviario di Genova, nodo ferroviario importante per la divisione del trasporto tra traffico veloce e le merci. A me risulta che certe cose si stanno facendo: per esempio sul nodo genovese le ferrovie dicono che entro fine anno saranno iniziati i lavori di collegamento a levante tra Borzoli e Sampierdarena, in questo modo liberando la via costiera ferroviaria e trasformandola in metropolitana, cosa altamente politicamente di avanguardia.

Però vorrei anche dire che in questo dibattito persone responsabili, dirigenti delle ferrovie, dicevano che nei 650 milioni delle due tranches di lavoro sono sparite certe fermate. Da molto tempo noi vogliamo la linea metropolitana, e sono state fatte le due nuove stazioni, quelle di via di Francia e quella di Prà, infatti noi abbiamo il treno che arriva sul marciapiede: è importante che su una linea metropolitana ci siano fermate per esempio a Palmaro, Pegli Lido, Multedo, Sestri, Cornigliano, via di Francia.

Secondo i protocolli di intesa i lavori del nodo avrebbero dovuto iniziare nel 1996, per cui io chiedo chiarimenti sui tempi perché viviamo in una situazione drammatica a livello di traffico veloce, ma il disagio ancora maggiore lo troviamo nel trasporto delle merci: da una relazione del dottor Midoro si dice che non si cambia il modo di trasporto per le merci la città finisce nel caos totale, prevedendo per questo addirittura una data, il 2015.

Noi, firmatari della mozione, in particolare noi di Sinistra e Libertà, su questo vogliamo assolutamente stimolare l'amministrazione per farla andare avanti su questi progetti, affinché vengano realizzati in tempi giusti! Allora ci sono cose indispensabili: la prima è quella di munire il porto di rotaie ferroviarie! Con la legge 84 del 1994 sull'autonomia delle Autorità Portuali, fatta a Genova, abbiamo visto che dando dei terminal a dei terminalisti che in realtà sono autotrasportatori (Spinelli e Gavio), la prima cosa che si è fatta nel porto è stata quella di levare i binari, mettendo in crisi tutta la struttura trasportistica ferroviaria del porto, eliminando il collegamento tra il porto con le linee di valico. Avete visto le problematiche sul Campasso, le linee che non ci sono, le tracce che non vengono saturate: secondo questi dati ultimi, attualmente nelle linee di valico, che sono tre, c'è la disponibilità di cento tracce, e cento tracce nei tre valichi significa cento treni! Un treno può portare fino a 54 container, il che significa 5400 containers, cioè più container di quelli che oggi entrano nel porto.

Ecco perché sono strategici i 2,5 chilometri! E a chi, come Costa, parla del terzo valico, io rispondo che se abbiamo una linea ferroviaria in cui la velocità del treno è di 240 km/ora e ci fai passare anche il treno merci che non supera gli 80 km/ora, cosa significa questa cosa? significa che dopo circa cinque anni le merci non passeranno più dal terzo valico! Ecco perché è indispensabile, per non isolare la città, assumersi la responsabilità su certe infrastrutture!

Cosa chiedo alla mia amministrazione? chiedo il rispetto di questi protocolli, per esempio il raccordo con Alessandria, che vuol dire porto lungo! quando abbiamo fatto la battaglia contro i riempimenti, a Voltri abbiamo detto che vogliamo un porto verticale, si è parlato di "porto lungo" e ben venga perché la banchina non è solo quella dove si attracca la nave, la banchina è il posto dove si fa smistamento delle merci!

Ad Alessandria si diceva che nel primo semestre del 2009 sarebbero iniziati i lavori, per cui vorrei una risposta in merito dall'amministrazione. Si diceva che entro i primi del 2010 il porto sarebbe stato collegato con l'esterno: chiedo risposte anche su questo!".

CDXLII

RICHIESTA DI VERIFICA DEL NUMERO
LEGALE.

DELLA BIANCA (P.D.L.)

"Siccome siamo accorti che manca il numero legale, o meglio che senza la minoranza non c'è il numero legale in aula, considerato che questa è una mozione importante perché, dai toni che sta utilizzando Nacini, mi sembra che sia finalizzata a mettere uno stop alla discussione sulla gronda, e siccome non c'è neppure il Sindaco in aula, chiedo la verifica del numero legale".

Alle ore 15.22 risultano presenti, i consiglieri: Biggi, Bruno, Burlando, Cappello, Cortesi, Cozzio, Danovaro, De Benedictis, Della Bianca, Delpino, Federico, Frega, Fusco, Grillo L., Guastavino, Guerello, Ivaldi, Jester, Lecce, Malatesta, Mannu, Nacini, Proto, Scialfa, Tassistro, in numero di 25.

Il Presidente, verificata la sussistenza del numero legale, invita il Consiglio a proseguire la seduta”.

CDXLI DECADENZA ORDINI DEL GIORNO NN. 1 – 2
RELATIVI ALLA MOZIONE 1050.

Ordine del giorno n. 1:

"VISTA LA MOZIONE N. 1050/2009 DEL 15/09/2009

Evidenziato che la mozione nelle premesse richiama:

- Le “linee programmatiche” della Sindaco che prevedono il trasferimento progressivo del traffico su gomma a traffico su rete ferroviaria e che il “porto lungo” era uno dei punti prioritari per la città;
- Preso atto che il 5 maggio 2008 è stato stipulato il protocollo d’intesa tra F.S. S.p.A., Regione Piemonte, Regione Liguria, Provincia di Alessandria, Provincia di Genova, Provincia di Savona, Comune di Alessandria, Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova, Autorità Portuale di Savona, Fondazione SLALA, Confindustria Liguria e Confindustria Piemonte, in ordine alla realizzazione dello HUB di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità di accesso

Rilevato che il Consiglio Comunale nella seduta del 29 aprile 2008 ha approvato lo Schema di protocollo d'intesa tra le Ferrovie dello Stato Spa, le Regioni Piemonte e Liguria, le Province di Alessandria, di Genova e di Savona, i Comuni di Alessandria e di Genova, l'Autorità Portuale di Genova e di Savona, la Fondazione Slala, Confindustria Liguria e Confindustria Piemonte in ordine alla realizzazione e gestione dello Hub di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità di accesso;

Richiamato il contenuto degli allegati ordini del giorno approvati nella stessa seduta;

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

A riferire entro tre mesi al Consiglio Comunale circa gli adempimenti svolti e riferiti agli ordini del giorno in premessa evidenziati.

Proponente: Grillo G. (P.D.L.)".

Ordine del giorno n. 2:

"VISTA LA MOZIONE N. 1050/2009 DEL 15/09/2009

Richiamate le premesse della mozione relative alle linee programmatiche della Sig.ra Sindaco "la città accessibile"

Rilevato quanto previsto nei sottoelencati obiettivi:

- **INFRASTRUTTURE**
 - verifiche funzionali della proposta di Tunnel subportuale
 - progetto alternativo a quello proposto da Soc. Autostrade per il Nodo di S. Benigno, con obiettivo di alleggerimento dell' impatto ambientale
 - studi di fattibilità relativi a ipotesi di strada secante di attraversamento della città dal casello Genova Ovest a levante
 - carta strategica: disegno generale delle infrastrutture
 - carta dei progetti infrastrutturali su gomma
 - carta dei progetti infrastrutturali su ferro - metropolitana - ipotesi monorotaia - impianti verticali

Tranvia Val Bisagno: al fine di accelerare la realizzazione sono stati espletati gli approfondimenti giuridici per verificare la possibilità di affidare ad AMT la realizzazione del sistema in sede propria sull'asse Foce/Prato ipotizzando un primo lotto Brignole Staglieno. Sono state stabilite le relazioni con il Ministero Trasporti per verificare la possibilità di ridestinazione dei fondi disponibili per il prolungamento della metropolitana in Val Bisagno con la stesura di uno studio di fattibilità per realizzare 6,720 Km di linea fino a Molassana.

Via Morego: ultimata la progettazione; in corso la procedura espropriativa,

IMPEGNA SINDACO E GIUNTA

A riferire entro sei mesi al Consiglio comunale circa gli adempimenti svolti relativi agli obiettivi in premessa evidenziati.

Proponente: Grillo G. (P.D.L.)".

GUERELLO - PRESIDENTE

"Gli ordini del giorno nn. 1 e 2 relativi alla mozione n. 1050 sono decaduti per mancanza in aula del consigliere proponente.

FUSCO (I.D.V.)

"Chiedo una sospensione di 5 minuti dei lavori del Consiglio.

Dalle ore 15,28 alle ore 15,36 il Presidente sospende la seduta.

PISSARELLO – VICESINDACO

"Grazie, Presidente, per avermi dato la parola in questa sala che sta dimostrando, in questo momento, di non avere attenzione in un tema così importante e così cruciale per questa città.

Una volta tanto ci stiamo impegnando in un dibattito (ringrazio chi ha sollevato il tema con la mozione) che cerca di ragionare e traguardare un futuro per questa città. E' un tema che non vede impegnato solo il Comune, ma vede impegnati tutti i soggetti che operano in questa città; da una parte gli Enti pubblici (Regione, Autorità Portuale, Comune) e, dall'altra, importanti soggetti operatori; vede coinvolta la vera industria di questa città, cioè il suo porto.

Ci deve impegnare a discutere sulle sorti di una città che o si vota ad un immiserimento dei traffici e del suo sviluppo o cerca di guardare lontano, al lavoro e al futuro per i propri giovani e i propri figli. Guardate che parlare di infrastrutture significa parlare di queste cose e, quindi, mi spiace dover parlare solo voltato verso una parte dell'aula perché questi sono i temi che sento nel lavoro quotidiano e ce lo sentiamo tutti.

Allora, ragionare ad una infrastruttura importante come questa vuol dire ragionare sul futuro della città. Guardate che quelli che sono venuti prima di noi l'hanno fatto; qualcuno ha pensato, tanti anni fa, che ci volevano le tre linee di valico e le hanno fatte. Qualcuno ha pensato ad un porto e a delle banchina e le hanno fatte. Noi oggi dobbiamo avere la capacità di alzare lo sguardo e individuare le cose che riteniamo giuste per un futuro, per i nostri figli e per il lavoro dei nostri figli.

I miei figli andranno all'estero? Io non voglio che succeda per gli altri e dobbiamo farlo costruendo queste cose. Oggi volevo soltanto raccontare lo stato

delle cose e del lavoro che abbiamo fatto e lasciare al dibattito, alle idee e alla costruzione delle idee insieme perché vorrei che insieme si costruisca una linea su queste cose, che insieme si ragioni con la Regione Liguria, con il Governo, con l'Autorità Portuale e con le altre Regioni coinvolte (Piemonte e Lombardia).

Sono temi troppo grossi perché noi non costruiamo un sistema forte. Prendiamo questo come una momentanea vicenda che, spero, si possa ricomporre in un effettivo impegno su questi temi.

Come chiedeva il consigliere Nacini credo sia giusto che ci sia una breve informativa sulle vicende in corso su questo tema. Intanto partirei dai dati: come si diceva prima parlare di ferro significa parlare, da una parte, di merci e, quindi, di porto e, dall'altra, di passeggeri e, quindi, di mobilità urbana e non solo urbana perché noi non possiamo pensare di chiuderci nel nostro alveo dietro i nostri appennini ma avere una prospettiva di relazione forte con le città che hanno sempre costituito dei poli di riferimento quali Milano, Torino e la parte Nord-Occidentale del nostro paese.

Ferro, quindi, significa queste due cose: movimento delle merci e movimento delle persone. Per quello che riguarda le merci e, in particolare, la movimentazione dei container, oggi abbiamo un porto che sta avendo, come tutti i porti del mondo, una contrazione. Dobbiamo però fare sì che questa contrazione, che ci ha fatto perdere circa 200.000 container movimentati nel 2009 rispetto al 2008 e, ancor più, altri 100.000 Euro nel 2007.

Deve essere un momento che ci serve per ragionare e pensare ad uno sviluppo che, attenzione, non deve essere solo di numeri, di quantità, ma uno sviluppo fatto anche di qualità della nostra vita. Dobbiamo riuscire a dare contenuto alla parola "sostenibile" quindi se è vero che noi siamo in questa fase di contrazione e se è vero che oggi come oggi le merci si muovono sulla gomma per quasi l'80% delle movimentazioni che si fanno dal porto di Genova e verso il porto di Genova, dobbiamo operare perché si superino questi dati e questi numeri.

Oggi noi abbiamo circa 35 treni che si formano tutti i gironi ma abbiamo 3.500 articolati che si muovono tutti i giorni. Su questi dati, che sono attuali in un momento di contrazione del traffico, dobbiamo ragionare rimanendo pronti perché si utilizzino tutte le opportunità.

I numeri che dava Nacini, rispetto a quelli che mi risultano mi sembrano un po' ottimistici ma è vero che noi sulle attuali linee di valico abbiamo la possibilità di comporre un numero di treni quasi doppio all'attuale. Questo è possibile e questo dobbiamo far sì che diventi realtà e, quindi, che si muovano almeno il doppio degli attuali treni che si muovono oggi sulla rete ferroviaria, arrivando ad una diminuzione di circa 1.200 veicoli sul quotidiano.

Siccome, però, i traffici cominciano di nuovo a muoversi noi abbiamo la data del 2015 a cui dobbiamo in qualche modo prepararci perché per quella data si attende, anche a seguito di una serie di cose, anche un aumento della

movimentazione di contenitori e, quindi, un possibile raddoppio (circa 2.800.000 – 3.000.000 di contenitori rispetto al 1.600.000 attuali) e dobbiamo essere pronti a muoverli su ferro altrimenti questa città rimane paralizzato dal traffico su gomma.

Tutti dobbiamo avere grande coscienza di questa cosa e per affrontarla al meglio credo sia opportuno avere un quadro di riferimento complessivo. Le azioni devono essere tante e diverse e attuate da diversi soggetti; noi, come Comune, abbiamo il dovere di tirare le fila in maniera di unire tutti i vari pezzi".

DANOVARO (P.D.)

"Intervengo per mozione d'ordine. Mi scusi se la interrompo, assessore, ma trovo vergognoso che quest'aula sia completamente deserta per più di metà e quella metà riguarda i consiglieri del centrodestra.

Ci hanno chiesto, prima, una verifica sui numeri che ha dato esito positivo. Uno dei nostri consiglieri ha chiesto una sospensione per convincerli a ritornare in aula. Noi qua ci siamo, la maggioranza c'è e sta ascoltando una relazione importante su questioni infrastrutturali che riguardano il futuro di questa città. E' evidente che quel futuro non è d'interesse dei consiglieri del centrodestra".

PISSARELLO – VICESINDACO

"Stavo prima elencando le azioni che stiamo portando avanti e che dobbiamo concludere in tempo utile. Innanzi tutto il tema del porto lungo e i retroporto riguardo il quale stiamo lavorando perché ci sia un sistema di porto secco, al di là degli appennini, in modo tale che siano direttamente collegati, con un sistema di navettamento, con le banchine.

La logica è quella di avere una banchina al di là degli appennini, con le stesse regole e modalità della banchina tipica del porto. Il punto dove noi siamo decisamente più avanti è quello di Alessandria dove c'è una fondazione che sta operando, la Sla a cui noi partecipiamo, che ha messo a punto un'ipotesi di società a cui noi, con il consenso del Consiglio Comunale dovremmo partecipare.

La nostra proposta è sicuramente di partecipare perché dobbiamo essere presenti in questa società che deve attivare questo sistema che si può avvalere di quasi 1.000.000 di m², uno spazio assolutamente impensabile nel nostro territorio ma che invece è presente sulla pianura, dotato di quasi 250.000 m² di scalo ferroviario già esistente.

E' quindi un'azione a cui noi teniamo molto per cui credo sia importante la nostra partecipazione proprio perché questo può essere il primo punto di un

sistema di banchina legata agli stessi criteri pubblici di utilizzazione che vengono usati per il porto.

C'è un'altra realtà importante, questa volta privata, che si è quasi raddoppiata in questo tempo che è arrivata a Scrivia, per cui ci sono già due realtà, una privata già operativa ed una che si sta concretizzando, che si stanno concretizzando.

Noi riteniamo sia anche importante non abbandonare il discorso che riguarda il navettamento tra Voltri e Novi e, quindi, il progetto che va a sbucare a Novi. Queste tre polarità danno una prospettiva di sviluppo che la città di Genova non può assolutamente tralasciare.

Per fare questo occorre che ci sia un porto per cui noi stiamo lavorando positivamente con l'Autorità Portuale. Oggi possiamo dire che abbiamo già un quadro che riguarda già l'infrastrutturazione di binari in banchina e la elettrificazione che sta andando avanti, oltre ad una gara sulle manovre ferroviarie che è già stata approvata e che vede proprio oggi il termine per la presentazione delle manifestazioni di interesse.

Portare i binari in banchina significa concludere quelle due operazioni importanti che sono il riempimento di Calata Bettolo ripartito dopo anni di vicende, anche giudiziarie, faticosissime e il riempimento di ponte Ronco, la cui gara è stata approvata in uno degli ultimi comitati portuali.

Qui, quindi, l'obiettivo è creare ampi spazi di banchina e lì, con i binari e l'elettrificazione, avere immediatamente la possibilità di avviare il cosiddetto navettamento verso i retroporto.

Si tratta di una modalità di lavoro nuova, trattandosi di progetti che, come spesso succede, si sono aggirati negli uffici e che oggi finalmente hanno preso la strada della realizzazione. Il porto vuol dire anche una sistemazione di alcune altre realtà quali i cosiddetti parchi interni. A questo proposito c'è il progetto in via di attuazione sul parco Rugna con la gara che è già stata assegnata ed i lavori che partiranno a breve, per cui avremo la possibilità di formare treni in banchina ed avviarli direttamente.

Il porto ha anche bisogno, però, di una viabilità ordinaria (non dimentichiamo che c'è sempre un lavoro complementare tra gomma e ferro) e lì, purtroppo, sono venuti a mancare i 70 milioni che il Governo precedente aveva stanziato per la sistemazione della sopraelevata portuale. E' importante che questa infrastruttura venga resa di nuovo utilizzabile e disponibile e che questo stanziamento ritorni nelle disponibilità di Autorità Portuale e, quindi, nella disponibilità della città complessivamente perché altrimenti avremo comunque situazioni di congestione che si potrebbero formare a seguito della uscita dei mezzi dai varchi di San Benigno.

Tutto questo ha bisogno di una connessione che, come dicevo prima, esiste con le tre linee di valico ma tutto questo dovrebbe essere migliorato non nella capacità ma nella fluidità e nella non sovrapposizione dei mezzi dalla

realizzazione dei lavori riguardanti il nodo ferroviario genovese. Questa è un'opera improntata che attendiamo da molto tempo ed anche qui possiamo dire che è il frutto anche del lavoro congiunto delle diverse amministrazioni. Noi che stiamo continuando un dialogo fitto per far sì che questa opera sia la più vantaggiosa possibile per la nostra città.

E' importante che spenda due parole sul nodo perché è un'opera importante che potrebbe costarci anche un po' di fatica in termini di organizzazione di cantieri e, quindi, di ricaduta sulla città che questi cantieri importanti avranno. E' però importante che RFI stia mantenendo il programma per cui con la data del 10 gennaio 2010 dovrebbero essere assegnati i lavori del primo appalto che sono divisi in 4 lotti: il primo, che riguarda Genova – Voltri la cui conclusione dovrebbe essere prevista nel 2012. Il secondo la bretella Voltri – Succursale con termine verso la fine del 2015. Il lotto che riguarda Sampierdarena con fine lavori previsti nel 2014 e che riguarda la sistemazione della stazione di ferrovia e l'attestamento di treni su Sampierdarena.

Il quarto lotto che riguarda Principe – Brignole e, quindi, la sestuplicazione dei binari nella tratta di maggior carico, con lavori che dovrebbero terminare all'inizio del 2016.

Per ciò che riguarda le merci questa configura già una buona sistemazione che non migliorerà tanto le capacità quanto le fluidità. C'è un punto che il consigliere Nacini ha prima sottolineato e che non compare in questo nodo ed è il collegamento di circa 2,3 Km. che dovrebbe collegare la bretella di Voltri con le linee di valico dei Giovi. Questa non è prevista e noi, nell'ambito del protocollo che abbiamo siglato con Ferrovie, abbiamo questo dialogo aperto di verifica e di implementazione delle opere in modo tale che siano più vantaggiose per la città. Abbiamo chiesto conto di questa mancanza e quello che i tecnici rispondono è quello della non utilità di quest'opera su un discorso tecnico che ora non è il caso di portare all'attenzione di quest'aula.

Abbiamo esigenza, però, di un approfondimento e quindi abbiamo chiesto una relazione scritta in modo tale da avere noi un nostro approfondimento sull'utilità o meno di quest'opera, proprio nella logica di verificare un aumento di capacità, in modo tale che i contenitori provenienti da Voltri possano prendere direttamente la direzione di Novi, mentre oggi hanno solo la direzione di Alessandria – Rivalta.

Questo è il quadro di riferimento su quello che riguarda le merci. Con questa modalità intendiamo attrezzarci ad una ripresa di traffici che dobbiamo rendere reale per il nostro porto, con tutto quello che significa in termini di lavoro e prosperità complessiva, anche se dobbiamo fare i conti con una situazione di finanziamenti di queste opere da parte del Governo che in questi gironi ci lascia piuttosto perplessi. E' infatti in discussione una proposta di modifica della legge n. 84/1994 che regola i porti e il regime di governo dell'Autorità Portuale che ci preoccupa sotto diversi punti e che si possono

comunque tutti riassumere nel fatto che si cerca di spostare le scelte che riguardano i porti dalle città e dai luoghi dove questi porti sono a livello di Governo centrale.

Questo la riteniamo una proposta non accettabile perché non si può espropriare una città delle proprie scelte sul piano regolatore e di quelli che sono anche i fondi e i finanziamenti per poter realizzare le infrastrutture di cui c'è necessità. Ho colto questa occasione perché mi pare importante che il Consiglio Comunale sia avvisato di quello che può accadere e quello che si potrà venire a creare. Pensate un'approvazione di un piano regolatore portuale che può avvenire indipendentemente da quelle che sono le decisioni e le scelte di un Comune.

Noi oggi stiamo lavorando bene con Autorità Portuale perché il tema del ferro è un tema condiviso ma pensate se fosse diverso, con noi qui a chiedere ferro e, magari, perché ai terminalisti viene meglio portare tutto su gomma, fare venire la gomma la modalità preferita. Pensate cosa può venire fuori dall'approvazione di questa legge.

E' un grido di dolore, ma è veramente importante che insieme al meccanismo delle infrastrutture che stiamo portando avanti nella logica del ferro, ci sia anche un'attenzione al sistema di Governo, delle scelte e dell'Autorità Portuale. I Comuni, quindi, debbono avere i rappresentanti del territorio ed il ruolo nelle scelte importanti che riguardano il proprio territorio e un'industria così viva ed importante come quella del Porto.

Il nodo non è solo merci ma anche passeggeri. Una città che cresce deve essere anche una città dove si vive meglio. Non facciamoci prendere dall'euforia della crescita economica ma facciamo degli attenti ragionamento su uno sviluppo sostenibile. Lavoriamo, quindi, perché ci sia una scelta forte sul ferro anche per il trasposto urbano dei passeggeri. Questa è un'occasione irripetibile che la città di Genova deve cogliere al massimo delle sue potenzialità.

E' irripetibile perché noi, con la realizzazione del nodo, avremo una metropolitana di superficie che coprirà sia il Ponente che la Valpolcevera e, soprattutto, si interconetterà e sarà rete con la metropolitana sotterranea. Invece di avere una linea avremo una rete di metropolitana.

I modi di accesso alle stazioni, di treni, di tempi di percorrenza, di capacità di carico, devono essere resi gli stessi. Quindi noi abbiamo, di fatto, già elaborato un progetto che dovremo portare alla condivisione della Regione Liguria perché tutti insieme dovremo traguardare un sistema diverso di rete. Questo vuol dire i mezzi e le fermate. Vorrei dare un po' conto delle fermate che sono previste nel nodo e quindi noi prevediamo, nel protocollo d'intesa che abbiamo fatto con Ferrovie, laddove mettiamo cose aggiuntive a quello che già c'è nel nodo, la fermata di Voltri con la nuova stazione di parcheggi, la fermata di Palmaro, Prà con i parcheggi, Pegli Lido con il potenziamento dei parcheggi,

Multedo e Sestri che a questo punto dovrà avere una realizzazione di una fermata su Fincantieri ed una seconda fermata spostata verso aeroporto.

Questo è un fatto di nuovo importante perché la stazione di Sestri aeroporto dovrebbe essere utile a dare nuova potenzialità al nostro aeroporto in quanto diventerebbe un collegamento diretto fra la Ferrovia (il sistema previsto è il nastro tapis roulant) e il collegamento con Erzelli in cremagliera. Un vero polo di intermodalità, quindi, con ampi parcheggi all'uscita del casello di Genova Aeroporto.

Il tema dell'aeroporto è anch'esso assolutamente importante e, quindi, il fatto che la città investa anche nella prospettiva di crescita di aeroporto deve essere tenuto presente perché senza l'infrastruttura ferroviaria di collegamento ha un bacino troppo modesto che dobbiamo allargare e dobbiamo anche operare perché il Comune sia presente nella compagine societaria di aeroporto.

Le altre stazioni riguardano la Valpolcevera che deve sfruttare al massimo la metropolitana di superficie e siccome intorno alla Valpolcevera c'è un ampio indotto di spostamenti (sono 21.000 quelli che usano i treni e 10.000 quelli che usano l'automobile) dobbiamo far sì che si usi sempre più il treno con la realizzazione, quindi, dei parcheggi della fermata di Ponte X, San Quirico, Bolzaneto, Teglia e Rivarolo.

I tempi, come avete sentito, non sono brevi perché a regime tutto sarà nel 2016, però per poter arrivare a creare un sistema di questo tipo i tempi sono brevi. Su quello bisogna lavorare perché per avere il giusto materiale rotabile, le giuste banchine, le giuste fermate, bisogna che già adesso si stringano, mettendo in campo una relazione molto forte, le scelte e si avviino le decisioni perché il nodo ci regali una rete metropolitana degna di una città che ha un po' l'ambizione di avere inventato nell'800 la metropolitana e poi averla lasciata nel cassetto.

Ho cercato di delineare il quadro di quelle che sono le cose in atto. Noi abbiamo sullo sfondo il tema del "terzo valico" e in questo caso potranno esserci diverse opinioni, ma credo che una linea di alta capacità e rivolta sia alle persone che alle merci sia importante. Parlo di alta capacità e non di alta velocità ma qui purtroppo bisogna riscontrare quelli che sono gli atteggiamenti governativi. Noi avevamo letto che doveva esserci un miliardo ma questo è diventato la metà; dopodiché il mezzo miliardo si è spalmato nel tempo divenendo 150.000 euro un anno, 150.000 euro un altro anno e così via. Sono cifre che rispetto ai miliardi necessari per fare opere di questo tipo risultano irrisorie.

Noi abbiamo ospitato i ministri degli esteri dei paesi della Comunità Europea che hanno siglato un documento in cui chiedono che si crei questo "corridoio 24". Abbiamo poi queste risposte da parte del nostro Governo. Ancora ieri ho incontrato il Commissario Tajani, il quale spinge a Bruxelles, ma qui poi bisogna prendere le scelte giuste e avere i finanziamenti. Quando prima

mi riferivo alla legge 84/94 intendevo dire che impoverisce i territori che creano la ricchezza necessaria per gli investimenti sulle proprie strutture. Noi andiamo a generare ricchezze che purtroppo poi non si traducono in investimenti e opere.

Ho parlato molto di ferro, anche se quando si parla di mobilità di persone non si può non pensare ad una conclusione anche laddove il ferro potrà lavorare poco e male. E' il discorso del levante, dove c'è l'assoluta assenza di progetto da parte di RF. Noi siamo riusciti a ragionare su Terralba come stazione di attestamento delle linee metropolitane che vengono da Voltri e Pontedecimo, ma oltre Terralba due binari sono e due binari restano. Quindi ci sarà assoluta sovrapposizione tra i treni di lunga percorrenza e i treni-merci, anche se su quella linea non sono poi così numerosi. E allora stiamo pensando alle nostre ipotesi che dovremo portare alla fine di dicembre in approvazione sugli assi protetti con mezzi ad alta capacità di trasporto.

Questo è il quadro che ho cercato di delinearvi, ma con l'obiettivo di darvi degli strumenti di discussione aggiornati rispetto a quelle che sono le cose che stiamo oggi facendo e richiamando nuovamente quello che credo sia il significato di quest'aula mezza vuota. Queste cose che ho detto si fanno non con spirito partigiano ma con spirito di unità. Purtroppo lo spirito di parte è fin troppo presente al Governo, a Roma, per cui noi siamo vissuti con delle lenti un po' particolari, mentre su questi temi noi dovremmo avere il massimo impegno perché questo è davvero un servizio che dobbiamo rendere a tutta la città."

GAGLIARDI (P.D.L.)

"Di solito "chi non c'è ha sempre torto", tuttavia io credo che uno dei motivi dell'assenza dei miei colleghi, al di là di qualche particolare caso, dipenda anche da una certa stanchezza. Stanchezza nell'esaminare i soliti problemi con bei discorsi e nessuno fatto. La cosa riguarda un po' tutti. Diversi anni or sono, per cinque anni, l'allora Assessore Mazzarello inaugurava ogni settimana il terzo valico. Poi sono stato Sottosegretario e tutte le settimane nel Pre-Cipe partiva il terzo valico. Adesso per il terzo valico i soldi non ci sono perché, è inutile che giriamo intorno al problema, non ci sono per niente. Il terzo valico era una cosa che quando si poteva fare non si è voluta fare. Genova sta subendo tutto questo.

Quando il Vice Sindaco parla di "euforia dello sviluppo" domando di quale euforia e sviluppo stiamo parlando. L'invito che io faccio a tutti è acquisire un minimo di senso pragmatico. Il dato di fatto attuale è che c'è una grande crisi economica e non sapremo come andrà a finire. Questa città, così come l'intero paese, ha fatto tutta una serie di "cavolate" storiche soprattutto su un problema di fondo: l'isolamento di Genova. Genova o comunica o muore: che senso ha parlare di porto lungo o porto corto se poi andiamo a scontrarci con l'ostacolo dei monti? E se pensiamo di risolverlo con la ferrovia domando

quanti anni ci vorranno visto che occorrono circa 10 anni per realizzare la gronda.

Io sono in linea di massima favorevole a quello che andate predicando, ma bisognerebbe che poi le cose venissero fatte realmente. Dobbiamo essere consapevoli che se si vuole progredire è necessario superare i falsi progetti, le false terminologie. Voglio evidenziare, a proposito di assurdità, che l'aeroporto non è mai stato collegato alla ferrovia. Queste sono le cose che fanno perdere fiducia alla gente. Il mio invito, quindi, è rivolto ad un atteggiamento concreto, a opere che creino sviluppo, quello sviluppo che manca, efficienza del sistema delle comunicazioni, il minimo di impatto ambientale. E qui ci vuole intelligenza e soprattutto "buon governo", ed è proprio questo il problema perché non so se esiste.

Queste cose andavano fatte prima quando c'era più risorse economiche, ma non si sono fatte perché c'era l'ideologia, il super ambientalismo e tutta una serie di cretinate che hanno portato a questa situazione di stallo. Cerchiamo, dunque, di operare sulle cose concrete, fattibili, già progettate e progettuali di cui dibattiamo da 30 anni. Nel 1977 c'erano 400 miliardi in finanziaria per il terzo valico, ma l'On. Beggiato disse "volete fare di Genova una città-dormitorio" e, potete immaginarvi, furono destinati subito ad altre operazioni.

Il terzo valico, a mio avviso, non si farà perché non ci sono i denari, però ci sarà un dibattito sulla eventuale ipotesi di terzo valico. Il terzo valico non risolve tutti i problemi, è uno dei tanti. Io sono d'accordo, però sia chiaro che se io sono d'accordo nell'ottica che il terzo valico in ipotesi si deve fare, che la gronda in ipotesi si deve fare, che tutte le infrastrutture di base che riguardano i collegamenti e lo sviluppo, voglio anche sottolineare che qui non si chiedono opere straordinarie incredibili, si chiede semplicemente di fare delle cose essenziali per questa città, una città che ormai sta morendo di asfissia. Lo vediamo anche dalla paralisi totale della città in caso di eventi importanti come quello attuale del Salone Nautico.

Abbiamo la metropolitana più corta del mondo, più costosa e più lunga nei tempi di realizzazione. Dobbiamo domandarci il perché di tutto questo. Abbiamo cominciato i lavori nel 1986 e siamo a questo punto. Se avessimo avuto, invece, un reale sviluppo della rete, oggi la città avrebbe un servizio essenziale che consentirebbe una diversa e più efficiente mobilità. In questo momento c'è un'inversione di tendenza – ci sono voluti 30 anni anche per questo – per quanto concerne il turismo.

Rivolgo un invito alla Giunta, per quello che può fare nell'ambito delle strutture comunali, regionali, provinciali e nazionali, e invito la parte che ha proposto questo dibattito (nell'ambito del quale personalmente avrei anche sentito con interesse il Prof. Midoro) a cominciare ad assumersi delle responsabilità, tenuto conto che ogni realizzazione comporta comunque qualche mugugno da parte di chi si vede realizzato sul proprio territorio un qualcosa.

Concludo, rivolgendomi al collega Nacini, citando il nostro famoso proverbio: “*Sciüscia’ e Sciürbi’ non se po’ fa’*”.”

BRUNO (P.R.C.)

“Una premessa il merito al presunto scambio politico sulla questione della gronda. Evidentemente così non è in quanto la gronda va da est ad ovest mentre prevalentemente queste infrastrutture di cui si parla, soprattutto per quanto riguarda la merci, vanno da sud a nord.

I dati impietosi della crisi economica sono davanti a tutti. In particolare, però, mi pare di dover segnalare il fatto che di fronte ad una certa diminuzione dei containers di quasi il 5% il traffico ferroviario nel 2008 è diminuito dell’11%, forse ci sono anche ragioni strutturali. Noi chiedevamo in una precedente discussione un impegno perché le tariffe-merci fossero più competitive rispetto ad altre. Attualmente c’è un sistema economico basato sulla diminuzione massima dei magazzini, il cosiddetto *just-in-time*, e quindi un sistema economico che va verso un sistema dei collegamenti coi camions per diversi motivi, non ultimo le tariffe e le agevolazioni anche rispetto alle assicurazioni molto ampie per questo settore.

Raccolgo la proposta dell’On. Gagliardi laddove dice di non fare troppe ideologiche e di vedere concretamente cosa si può fare e aggiungo di non farci delle caricature a vicenda. In questi 15 anni di attività politica, evidentemente con scarsi risultati, queste proposte che sono state avanzate non me le sono inventate io, erano già progetti preliminari 15 anni fa. Gagliardi ha ragione quando richiama agli errori del passato. Almeno per quanto riguarda le parti politiche a me contigue non siamo riusciti a portare a casa questi risultati, ci siamo forse limitati, non abbiamo avuto la capacità di creare un consenso tale per fare queste cose. Questo è un dato oggettivo. Si potevano fare non dico 15 anni fa ma quanto meno 5-6 anni fa, però bisognava utilizzare i finanziamenti per il terzo valico anziché per certe progettazioni dell’alta velocità ferroviaria.

Sulla questione del terzo valico voglio precisare che noi non siamo contrari a fare nuove linee ferroviarie. La contestazione e le problematiche rispetto al terzo valico e rispetto alla tecnologia dell’alta velocità ferroviaria sono legate al fatto che una linea pensata per far andare i treni-merci a 120 Km./h. e i treni-passeggeri a 300 Km./h. ha delle caratteristiche tecniche differenti dalle linee su cui possono passare anche i “pendolini” e in generale i treni più nuovi, caratteristiche più rigide; inoltre soprattutto per l’attraversamento delle linee montuose ha dei costi molto superiori e comunque è impensabile far passare i treni a quelle velocità vicino alle città perché il rumore col raddoppio della velocità aumenta sette volte tanto.

E allora sostanzialmente è l’adeguatezza di questo tipo di tecnologia che in qualche modo noi contestiamo, a parte il fatto che, come è stato spiegato

in una trasmissione RAI qualche giorno fa, i soldi ce li mette lo Stato, poi gli interventi li fanno i privati e li fanno più o meno i soliti. Non voglio convincere nessuno sulla bontà o meno del terzo valico, dal momento che, pur con un Governo decisionista come questo, mi sembra di aver capito dalla relazione del Vice Sindaco che non si farà. Concentriamoci allora su questo che forse si riesce a fare. Sono un po' preoccupato, perché una cosa è l'infrastruttura e altra cosa è, invece, la gestione delle infrastrutture.

Quando avremo quello che ha spiegato il Vice Sindaco, che è peraltro condivisibile, ci sarà il problema di chi compra i treni e chi li gestisce, problema del nostro paese dove l'infrastruttura appartiene ad una società e i treni vengono gestiti da un'altra società. Comunque sono d'accordissimo sul disegno del nodo di Genova come è stato espresso dal Vice Sindaco. Sono ovviamente preoccupato per la gestione e trovo molto condivisibile la proposta dell'agenzia regionale, fatta dai colleghi del P.D., sulla gestione del trasporto pubblico locale che mi sembra possa cercare di dare una risposta anche in termini di trasporto.

Mi avvio alla conclusione del mio intervento dicendo che va benissimo il "porto lungo". Nell'*alessandrino* ci sono un sacco di aree vuote che vanno utilizzate, dopodiché se ci verranno a dire che bisogna cementificare tutto l'alessandrino per spostare il porto di Genova è evidente che sarò contro. Ma al momento là ci sono tante aree vuote inutilizzate, vicino agli scali ferroviari, e in questo senso sono favorevole a questa proposta. Ovviamente la crisi è grave soprattutto perché si scarica, come sempre, sulle fasce più deboli, tuttavia se affrontata con intelligenza può essere un'opportunità di cambio anche del modello di sviluppo. Questo significa trovare un equilibrio tra il commercio che dovrà essere mantenuto e riqualificato e la nostra economia, non accettando supinamente il fatto che noi siamo una piattaforma logistica dove le merci vanno da una parte all'altra del Pacifico. Io penso che anche le lotte operaie in Cina e un minimo di consapevolezza dei danni ambientali in quel paese tenderanno a riequilibrare questo fatto perché saranno obbligati comunque, con qualche diritto in più, ad aumentare il costo del lavoro. A quel punto se ci fosse una consapevolezza mondiale globale si troverebbe un equilibrio tra commercio e produzioni locali."

DELPINO (SINISTRA E LIBERTA')

"Vorrei fare due considerazioni sull'intervento di Gagliardi: una positiva e una leggermente critica. Sono perfettamente d'accordo con lei che abbiamo un aeroporto e una stazione ferroviaria così vicine e prive di collegamento. Credo che in Europa non esista una situazione del genere. Io credo che potremmo già impegnare la Giunta e le autorità competenti perché già ora si possa cominciare a pensare ad un collegamento perché non è impossibile.

La seconda considerazione è su Via Reggio, perché io considero ancora il trasporto ferroviario più sicuro della gomma.

Credo che sui fatti di Via Reggio la considerazione sia un po' questa: ci sono state due velocità, le regole del mercato sono entrate a velocità stratosferica dopo la privatizzazione delle ferrovie, invece le regole sulla sicurezza, se pur imposte dall'Europa, così come gli standard di sicurezza, le certificazioni ecc. ecc. stentano ancora invece ad entrare.

Il fatto stesso che si faccia la famosa bretella che permette il quadruplicamento, la metropolitanizzazione della linea costiera e che fa sì che parte del traffico merci possa essere spostato quasi tutto in galleria, è una ricaduta positiva in quanto lo stesso non passa nel cuore abitato della città.

Poi mi si permettano, alcune considerazioni di carattere generale sulla seduta di oggi.

Io considero grave, non solo dal punto di vista politico ma anche dal punto di vista di rapporto tra consiglieri, l'atteggiamento dei molti assenti perché oggi non c'era da discutere di un atto della Giunta da massacrare, da criticare, c'era un atto del Consiglio, in particolare un atto di un consigliere qui presente oggi, facendo anche uno sforzo, mi riferisco al compagno Nacini, perché facendo anche uno sforzo personale per situazioni sue è qui presente.

Io ho sentito quindi proprio un'offesa, anche da questo punto di vista lo considero un'offesa, anche perché il nostro gruppo si è sempre comportato correttamente anche nel riconoscimento di atti della minoranza ed anche nel riconoscimento del contributo di tutti.

Credo che oggi era un'occasione per confrontarci, c'è una striminzita mozione, potevate scrivere quello che volevate tutti.

Potevamo discutere, confrontarci, crescere assieme, invece no, si è sbattuta la porta per ottenere quale risultato politico? Per ottenerne quale di risultato politico? Ancora una volta l'allontanamento della gente dalla politica.

Se mi permettete un'altra digressione, vedo anche questo che gli amici dell'U.D.C., corteggiati da molti oggi, hanno fatto una scelta precisa, se ne sono andati; presente Monteleone, di là sulle poltrone nostre l'ex compagno Bruni.

E' riapparso Lorenzelli che oggi avrei sentito con grande soddisfazione finalmente il suo orientamento, un grande personaggio, il suo orientamento sulle infrastrutture ferroviarie, il richiamo, probabilmente o hanno fatto una scelta o come al solito in politica si alza il livello dello scontro per ottenerne un risultato sul piano dei riconoscimenti di altro tipo.

Quindi io mi permetto di fare queste riflessioni.

Mi resta poco tempo per discutere sulla mozione, ma non sarà sfuggito a nessuno che questa mozione è il tentativo di dare quella giusta dimensione al tema delle infrastrutture ferroviarie e del trasporto pubblico locale, sui mezzi

pubblici di persone, ovvero rispettare quella che noi consideriamo una gerarchia presente nel programma della Sindaco.

Mettere in evidenza soprattutto quello che Nacini dice continuamente, che diciamo tutti noi, dico Nacini perché è il mio capo, lo uso anche come evidenziatore di colore rosso perché anche sottolineando di rosso si può leggere, soprattutto se sottolineate se non tirate delle righe sulla storia del passato, noi che conserviamo addirittura la sindone di Togliatti, abbiamo l'asciugamano con cui sui lavava a Botteghe Oscure.

A parte queste sciocchezze, diciamo che quello che Nacini sottolinea con grande forza è : - è possibile che in una città i tir diretti al porto entrino pesantemente dentro il centro, dentro il nostro cuore?- ecco, è una risposta che dobbiamo darci, poi possiamo dire che non ci sono solo i tir diretti al porto ci sono anche, indirettamente altri centri di attrazione, i punti di deposito, vedi l'Autamarocchi, vedi Bolzaneto, vedi sopra al Chiaravagna, che danno pesanti servitù alla città e che noi dovremmo un po' ridisegnare già da adesso ma anche quando discuteremo del P.U.C. .

Noi dal porto dobbiamo partire ma al porto devono arrivare le navi, come ricorda qualche volta banalmente ma simpaticamente il mio amico compagno Tirreno Bianchi; bisognerebbe vedere, anche perché siamo in crisi e i traffici diminuiscono.

Qualcuno ha previsto degli scenari di crescita, però bisognerebbe anche analizzare seriamente che meccanismo di sviluppo ci sarà dopo questa crisi, che tipo di merci si dovranno manipolare, che tipo di flussi commerciali ci sono, perché ci sono movimenti in atto, ad esempio l'allargamento del canale di Panama, ecco potremmo anche avere uno scenario meno gravoso per lo sviluppo di questa città e questo forse Gagliardi, io, Nacini e qualche altro, vorremmo parlare anche di una seduta monotematica sullo sviluppo dell'industria genovese spesso nel ponente.

Io personalmente il parallelepipedo container non lo considero una ricchezza in assoluto, considero invece una ricchezza in assoluto il sapere delle nostre maestranze, dei nostri operai, dei nostri ingegneri, che lavorano nelle industrie soprattutto del ponente. Ora qui le responsabilità, perché comunque c'è una crisi del trasporto ferroviario.

I nostri spazi nel porto sono pochi e preziosi; noi comunque, anche come città credo, siamo disponibili a non avere un porto rinsecchito perché un porto rinsecchito non fa di Genova una città portuale.

Bisognerebbe però chiedere al porto due cose: massimizzare le aree a disposizione, ci sono anche dei dati, delle misurazioni, non sono convinto che tutte le aree del porto siano massimizzate al meglio. Andate a vedere il porto di La Spezia e quello di Genova, sono due cose estremamente diverse noi abbiamo chiesto qualche risposta come città al porto e dal porto ci è stata negata.

Poi bisognerebbe chiedere al porto di regolarizzare per privilegiare il trasporto ferroviario, perché se noi vogliamo sviluppare il trasporto ferroviario, dobbiamo rendere credibili le infrastrutture che già abbiamo adesso, e Nacini lo diceva già. Con le infrastrutture che abbiamo adesso è possibile spedire cinque, seicentomila settecentomila, teu all'anno, che poi potrebbero diventare anche di più se si fa quella bretella Nacini, quei 2.400 metri che sono anche presenti nella relazione del Professor Midoro, che stamattina abbiamo evocato, ma vi assicuro che nella relazione ci sono. Potrebbero anche divenire di più se le ferrovie attuassero alcuni accorgimenti tecnici, ne dico uno per tutti cioè far sì che sulla linea dei Giovi i treni possano andare sia sul binario di sinistra (se attrezzato) che sul binario di destra (dove già ci possono andare), i treni in salita dove diciamo c'è minore attività verso la succursale e scendere invece dalla linea di Busalla, questo era un progetto, e quindi rendiamo credibili le ferrovie con le infrastrutture che oggi già ci sono, ma non c'è voglia di fare tutto questo, non c'è voglia perché si applica da tutte e due le parti, Bruno un po' lo diceva, una politica di vantaggi competitivi nei confronti della gomma, non soltanto perché alcuni dei terminalisti sono anche autotrasportatori, ma anche perché il nostro meccanismo di sviluppo fino ad ora è stato questo, dunque nessuno si spiegherebbe perché stiamo discutendo di una seconda autostrada mentre invece ancora abbiamo una linea semplice a binario, dei grandi pezzi di linea a semplice binario nel ponente cittadino. Quando c'è da fare un'autostrada in quattro e quattrotto si buca, si va avanti, quando c'è da fare una ferrovia ci sono difficoltà che sorgono da ogni dove.

E' la stessa ferrovia che applica una politica terribile; si poteva fare diversamente anche per quanto riguarda le spese accessorie al carico.

C'è stata una stagione in cui si pensava che la direzione delle ferrovie passasse a Genova, quando Busson era il dirigente di cargo di Genova e aveva una politica diversa, si prendeva in qualsiasi modo il trasporto, trasporto anche dal punto di vista economico non vantaggioso perché esistono le così dette esternalità, i costi esterni, in termine di ambiente, di consumo del territorio, di consumo energetico.

Esiste poi anche una teoria che allarga il tuo mercato cioè, allarga la tua posizione di potere e potrai poi anche farne derivare un risultato economico.

Ora no, si cerca con questa gestione, con la gestione di Moretti, il riequilibrio economico; questi sono i nodi su cui dobbiamo confrontarci, io non vorrei farvi perdere ulteriormente tempo.

La crisi del trasporto ferroviario dal porto di Genova, che comunque è passata dal 22 al 18%, è anche dovuto al fatto della maggiore flessibilità che offre il trasporto su gomma. Nel momento di crisi le imprese di trasporto su gomma, proprio per la loro flessibilità si riversano sui porti e, per la legge della domanda e dell'offerta, possono ottenere dei prezzi vantaggiosi per lo speditore. Quindi sicuramente il porto lungo o un porto secco una soluzione che

sicuramente si inquadra con quella che può essere la politica dei corridoi in cui Genova e Trieste devono diventare le porte.

Io vorrei ricordare per concludere, che possiamo diventare grandi anche non pensando semplicemente ai territori del nord; credo che Genova sia diventata grande in passato perché ha fatto del Mediterraneo un continente, il suo continente, ha aperto le porte anche alle sponde del Mediterraneo e non è soltanto un'apertura commerciale ma anche una forte apertura culturale con la quale noi dovremo in qualche modo assolutamente confrontarci; ricordo che queste cose le diceva Oscar Marchisio che ieri abbiamo voluto ricordare qui a Tursi."

DANOVARO (P.D.)

"Quest'aula a volte celebra consigli che affrontano pratiche particolari, più specifiche che rappresentano quei piccoli tasselli sui quali si costruisce l'attività di un'Amministrazione e della sua Giunta.

Oggi abbiamo una grande occasione, è quella di valutare e comprendere insieme gli scenari importanti che abbiamo di fronte, quali sono i grandi traguardi e le grandi sfide che abbiamo davanti a noi.

Ed è con profondo rammarico, lo ribadisco come l'ho già detto prima, e me ne scuso, interrompendo il Vice Sindaco Pissarello, che a questo dibattito sulle scelte strategiche di questa città e sulle inevitabili difficoltà di conseguire risultati importanti, come è sempre quando ci si pone delle grandi ambizioni, il centro-destra sia assente. E' un problema, io penso, anche istituzionale, oltre che politico, ma credo che questa città non ha bisogno di una opposizione assente.

Vorremmo un'opposizione capace di incalzarci di farci notare quando le cose forse non vanno così bene, di suggerire eventuali proposte alternative ma soprattutto, con le sfide così importanti come queste, quelle che ci diranno se questa città e il suo territorio saranno in grado di competere nelle sfide per il futuro.

Noi ci aspetteremmo che un'opposizione seria fosse a fianco a noi per sostenere queste ragioni cioè cogliere quell'opportunità di sviluppo, rappresentando gli interessi di questa città al governo che al momento stanno guidando e aiutandoci magari in importanti riforme come quella dell'84/94 che disciplina l'organizzazione e le modalità con le quali si governano i porti.

Avremmo bisogno di loro perché si potessero trovare fonti aggiuntive per realizzare opere infrastrutturali fondamentali come il terzo valico.

Ebbene loro non ci sono e tuttavia la loro assenza non ci distoglie dal cercare di approfondire le questioni che abbiamo davanti, in particolare le questioni che riguardano l'infrastrutturazione ferroviaria dei nostri territori; un'infrastrutturazione ferroviaria estremamente importante, come sono tutte le infrastrutture per una città, una regione, come la nostra, che per ragioni

orografiche ha una straordinaria opportunità per la sua collocazione geografica, ma ha anche dei grossi problemi dal punto di vista orografico nella disponibilità di spazi, che solo con la realizzazione di importanti infrastrutture, reti ferroviarie e collegamenti può superare.

Ci sono due questioni che io vorrei riassumere anche perché il tempo a disposizione sicuramente non è sufficiente ad entrare nel merito delle tante questioni che sarebbe opportuno affrontare, però il Vice Sindaco in primis e altri dopo di lui hanno rappresentato bene un problema che abbiamo davanti, l'infrastrutturazione portuale e cioè l'inizio dei lavori per il tombamento della Bettolo e i prossimi lavori per il tombamento del Ronco-Canepa determineranno per il porto di Genova la possibilità di accogliere un numero di container quasi doppio a quello attuale.

La movimentazione di questi container attualmente dipende per buona parte dalla movimentazione del traffico su gomma; do cifre approssimative, ma che non si discostano molto in termini di punti zero percentuali, ecco, meno del 20% dei container viene movimentato attraverso linee su ferro e circa l'80%, al netto del transship cioè del trasbordo da nave a nave, viene per traffico su gomma.

Molti che vivono questa città, conoscono giornalmente i problemi legati alla mobilità, anche in una fase come questa che subisce come tutti gli altri comparti, così come quello portuale, un rallentamento dell'economia possiamo constatare giornalmente che nelle zone prossime ai varchi e ai collegamenti con i nodi autostradali, la sofferenza per il traffico pesante è notevole con rischi legali all'incidentalità e all'ambiente.

Questa nuova opportunità legata ai tombamenti, e quindi a nuove infrastrutturazioni del porto, può essere colta solo se mettiamo mano a un sistema di collegamento che trovi i propri spazi al di fuori della città e al di fuori delle banchine. L'idea del porto lungo è un'idea che nasce dalla consapevolezza di trovare un punto di equilibrio che noi non possiamo più rompere tra l'esigenza di sviluppo portuale e la tenuta territoriale, cioè tra la necessità di espansione di un porto e la necessità della convivenza civile all'interno di un territorio che non può più essere compromesso, il territorio cittadino ed è per questo che si cercano sfoghi altrove.

Il lavoro importante che stiamo facendo attraverso la Fondazione Slala per l'individuazione di aree retroportuali nel basso Alessandrino (Rivalta Scrivia, Alessandria), insomma ci sono alcuni hub retroportuali che ben serviti permetterebbero di veicolare questa volta, esclusivamente su ferro; una quantità aggiuntiva di traffico commerciale del porto che potrebbe portare questa città di nuovo tra gli scali più importanti del Mediterraneo.

E' questa la grande sfida che abbiamo di fronte a noi, ma anche la complessità nel reperimento di risorse e nell'individuazione della giusta governance per determinare questi processi, perché vedete l'intermodalità e cioè

l'utilizzo di un sistema di trasporto rispetto a un altro viaggio, e come tante altre cose, rispetta le regole del mercato.

Attualmente per tutta una serie di ragioni legate all'organizzazione dei convogli e dei locomotori, alla disponibilità di spazio, alle manovre, a tutta una serie di condizioni interne al porto ed esterne, i costi della movimentazione su ferro non sono competitivi con quello del trasferimento su gomma.

La grande sfida è quella di renderli competitivi, ma anche svolgere un'azione efficace nei confronti delle Ferrovie dello Stato le quali devono capire che non possono ritirarsi dal loro impegno verso la strategia che un tempo passato avevano ma che adesso sembra non ricordare più di un forte investimento per il trasporto delle merci e non solo di quello dei passeggeri.

Abbiamo bisogno di un grande operatore, le ferrovie lo sono, ma insieme a loro, dobbiamo recuperare questa loro vocazione che è quella di movimentare le merci con le divisioni cargo, con le infrastrutturazioni necessarie perché ormai i territori non possono pensare di mantenere la loro competitività economica attraverso un sistema modale esclusivamente orientato alla gomma.

E vengo al secondo punto, quello del nodo.

Ormai siamo prossimi all'inizio dei lavori, la semplifico così; il nodo è una grande occasione di semplificazione, funzionalizzazione, velocizzazione di tutto, appunto il nodo intorno a Genova, ma anche una grande opportunità cioè l'opportunità di liberare la strada ferro a mare che ci consente di incrementare le nostre opportunità per un migliore trasporto pubblico locale.

Non ripeto quanto ha già detto molto bene il Vice Sindaco Pissarello, ma noi abbiamo altresì anche dei problemi collegati a questo e cioè un monitoraggio attento delle canterizzazioni perché vedete, quando si fanno delle opere necessarie, come lo è questa, ci sono dei disagi e l'attenzione rispetto alla modulazione degli interventi può essere decisiva per non deprimere e ammazzare sia il trasporto passeggeri sia una parte del trasporto merci.

E anche lì, io credo, dovremmo rivolgerci alle ferrovie dello stato perché dovremmo insieme a loro e insieme alla nostra azienda di trasporto pubblico locale, A.M.T., trovare dei nuovi accordi, perché questa possa rappresentare insieme alla metropolitana e al trasporto su gomma, un ulteriore elemento intermodale che faciliti e funzionalizzi il trasporto delle persone nella nostra città.

Abbiamo bisogno di tutti, abbiamo bisogno anche della Regione, perché metta a disposizione un parco rotabile aggiuntivo che possa appunto sostenere delle tratte e aumentare le frequenze così come la legge per l'unificazione dei bacini arrivi tempestivamente, perché solo se arriva tempestivamente noi potremmo procedere più rapidamente a una razionalizzazione di quell'offerta dei servizi del trasporto pubblico.

Sempre alle F.S. rivolgiamo una richiesta, di valutare insieme a noi la gestione della riconversione di alcune aree di loro proprietà, perché vedete, questa città ha fame di spazi, fame di riorganizzazioni logistiche e credo che un accordo con loro ci consentirebbe di individuare nuove soluzioni al servizio del cittadino.

Io concludo su due aspetti che ha già toccato il Vice-Sindaco per ribadire che riguardo la legge 84/94, che noi riteniamo adesso superata c'è una discussione in Parlamento, una bozza di legge che in parte recepisce le esigenze di funzionalità del presidente del Comitato portuale per dirimere alcune questioni di gestione ordinaria però questa riforma rappresenta un vulnus profondo nei confronti dei territori e io credo che da questo Consiglio Comunale debba alzarsi forte un profondo allarme per tutte le altre città portuali perché non è ammissibile che esse siano escluse dai processi di governance e pianificazione del loro territorio perché solo attraverso, diciamo così, la commistione e la convergenza tra interessi portuali e interessi della città che noi possiamo sviluppare i nostri territori, non possiamo pensarli come entità divise pena l'affondamento o dei territori o dello sviluppo del porto. Così come non accettiamo il principio che regola le nomine che anch'esse esautorano le funzioni del Comune e altresì riteniamo impropria perché non specificata ma rischiosissima, il criterio con il quale si pensa di trovare risorse aggiuntive per i porti, perché quella norma che prevede il recupero del 5% dall'IVA che poi venga raccolto indistintamente in un fondo nazionale gestito arbitrariamente dal Ministero, noi riteniamo non tenga conto delle differenziazioni che ci sono tra i porti peraltro in questa riforma purtroppo ce ne sono riconosciute venticinque autorità portuali, tra queste c'è anche Augusta è messa insieme al porto di Genova, è come la storia delle Comunità Montane forse, credo che almeno questi tre punti debbano essere oggetto di una profonda riflessione da parte del Parlamento perché vengano modificati. E insieme a questi, noi sappiamo che, rispetto alle promesse di circa un miliardo di euro sul terzo valico verranno stanziati all'incirca 500 milioni di euro dilazionati in tre anni a partire dal prossimo.

Ora, noi non vogliamo buttare via niente di quello che ci danno, perché sarà utile alle opere preliminari propedeutiche alla cantierizzazione del terzo valico, ma non sono i soldi per il terzo valico. Noi quei soldi li auspichiamo per poter creare un grande corridoio capace di metterci in contatto con il mondo, fornirlo di merci e produrre ricchezza per la nostra città.”

FUSCO (I.D.V.)

“Voglio ringraziare il collega Nacini per aver coinvolto tutta la maggioranza a parlare di un tema molto importante, quello delle infrastrutture per la nostra città.

Sinceramente oggi assistere allo show, che come al solito fa il centro-destra, di chiedere il numero legale e poi andarsene lasciandoci qui a discutere da soli, in maggioranza, di questo argomento, veramente mi lascia molto perplessa, ma d'altronde seguono una linea nazionale e quindi le perplessità ormai non esistono più.

Volevo fare una considerazione generale. Genova ha bisogno di valorizzare e di realizzare in tempi stretti e brevi le infrastrutture necessarie sia a decongestionare il traffico, sia a sviluppare il porto, aprendola a collegamenti con le reti nazionali e internazionali (vedi il corridoio 5 Genova Rotterdam), ma questo purtroppo non lo diciamo solo noi. Lo dicono gli indicatori sia economici che statistici e quant'altro.

Fatta questa premessa il mio intervento sarà molto breve, ma incisivo.

Sappiamo che ci sono delle priorità, delle gradualità nella realizzazione di tutti i tipi di intervento infrastrutturale. Nel senso che, penso che tre siano i punti importanti: il primo, come quello che è stato riportato nella mozione che oggi discutiamo (che è la prima cosa da fare) cioè attuare il punto terzo dell'impegnativa rivolta al Sindaco e alla Giunta, cioè la bretella del porto di Pra-Voltri con le attuali linee di valico, come più volte deciso dal Consiglio Comunale a partire dal 2004 fino ad oggi. Se vi è una volontà condivisa, questa bretella può essere la prima infrastruttura a partire e ad essere realizzata in un arco di tempo molto breve.

Il secondo punto è quello di sviluppare un piano esecutivo per realizzare il rafforzamento del traffico su ferrovia e il terzo è quello di cominciare a porre delle premesse con accordi, progetti e quant'altro per realizzare in tempi compatibili il porto lungo, l'unica possibilità di dare respiro e sviluppo al porto e a tutta l'economia della nostra città.

Ovviamente in questo ragionamento, come avevo fatto in precedenza, non dimentico il tema della gronda, su cui abbiamo già ampiamente dibattuto qualche mese fa.

Genova ha tutte le potenzialità politiche per chiamare su questi punti forze economiche e imprenditoriali ad investire sul presente e sul futuro della nostra città, anche perché – sembra paradossale – che chi voglia impegnare investimenti produttivi e non speculativi lo debba fare andando fuori dalla Liguria. Mi riferisco all'articolo che è uscito stamattina su "La Repubblica-Il Lavoro" sul gruppo Malacalza che protagonista dell'infrastruttura realizzata sul Po, rilancia la tratta Bologna-Verona-Brennero, cioè l'asse prioritario nord-sud del corridoio 1.

Ovviamente non è che il governo non c'entri nulla. Anche il governo deve fare la sua parte come la devono fare le altre istituzioni e ovviamente in questo quadro è necessario, come hanno già ribadito in precedenza i miei colleghi - in premessa Nacini e poi ultimamente il collega Danovaro - bisogna mettere mano alla legge 84 del 1994, ma in tempi rapidi, innovando, perché

questa legge ha ammazzato il sistema delle autorità portuali, il sistema in generale del porto.

Noi dell'Italia dei Valori su questo argomento abbiamo proposte che stiamo portando avanti a livello governativo, ma spero anche che questa seduta non sia un punto di arrivo ma sia un punto di partenza per ritornare in quest'aula in futuro ed evidenziare ciò che realmente è stato fatto e si farà con dei progressi veramente concreti e che lascino un segno migliorando la rete infrastrutturale e dando un servizio migliore per la nostra città.”

GUASTAVINO (P.D.)

“Abbiamo presentato tre ordini del giorno sulla mozione dei colleghi, che peraltro ringrazio per aver portato all'attenzione del Consiglio questo importantissimo e strategico argomento di discussione.

Prima di entrare nel merito dei documenti di cui sopra, mi premeva inserirmi sulla discussione di carattere generale che molti colleghi hanno portato avanti con contributi importanti. Io credo che la fotografia di quello che oggi in qualche modo abbiamo discusso sia un po' l'arretratezza e la situazione critica del nostro paese. In questo caso le infrastrutture legate alla ferrovia e al porto sono un argomento che mette a nudo i ritardi di questo paese che sono pesantissimi. In teoria dovremmo correre e personalmente credo che la Giunta abbia fatto uno sforzo importantissimo per riuscire a trarre almeno l'inizio dei lavori del 2010. Tuttavia i ritardi sono epocali e si vanno a ribaltare sull'economia della nostra città, della nostra regione e di tutta la nazione. Collega Gagliardi, io sono d'accordo con te, comunque ritengo che il Governo qualcosa debba fare, così come doveva essere fatta dai precedenti.

Voglio ricordare che l'interlocutore privilegiato di Trenitalia è il Governo. Io ho avuto modo di confrontarmi con Trenitalia per quanto riguarda il discorso dei pendolari e posso dire che la sua risposta è disarmante, partendo dal presupposto di non avere soldi. Ma questi sono temi strategici e vanno affrontati nella giusta maniera. Quindi queste sono le linee-guida che devono in qualche modo muovere il nostro paese e la nostra città in particolare su tutto quanto attiene la movimentazione delle merci e il traffico passeggero. Non dimentichiamo che Trenitalia può aiutarci tantissimo anche per quanto riguarda la nostra città, una delle più sfortunate dal punto di vista della mobilità, ma non potremo farcela senza determinati input a livello governativo.

Fatte queste considerazioni, enuncerei sinteticamente gli argomenti. L'o.d.g. n. 3 sostanzialmente pone l'accento su tutto quanto servirà e su quello che dobbiamo sponsorizzare per compatibilizzare il trasporto pubblico locale, l'attività delle ferrovie e la metropolitana. L'o.d.g. n. 4 parla sostanzialmente di tutto quanto serve per il discorso del retroporto. A Rivalta avevamo già un interporto, che utilizzavamo per quanto riguarda la nostra azienda, ma pare

abbia fatto una fine non particolarmente gloriosa, e tutto questo perché non c'è stata la volontà politica di spingere sulla movimentazione delle merci a mezzo treno. Non c'è niente da fare, questa è la realtà. E lo stesso vale per il porto.

Vedete, possiamo fare tutti i ragionamenti che vogliamo su questo tema. Colgo soltanto la nota positiva del 2010 per cercare di realizzare anche qualcosa di concreto rispetto a questo tema. L'ultimo ordine del giorno, il n. 5, riguarda il tema delle aree di Trenitalia. Tali aree dovrebbero servire per tutto quanto attiene al discorso dell'intermodalità, la costruzione di parcheggi. Abbiamo di fatto aperto un tavolo di confronto piuttosto serrato su questi temi e credo che dovremmo giocare al meglio questa partita.”

GUERELLO – PRESIDENTE

“Prima di dare la parola all'Assessore Pissarello, comunico al Consiglio che l'o.d.g. n. 1 è a firma G. Grillo che non è in aula e quindi si ritiene decaduto, così come l'o.d.g. n. 2. Pertanto invito l'Assessore ad esprimere la posizione della Giunta solo sui tre ordini del giorno rimasti.”

PISSARELLO - VICESINDACO

“Il parere della Giunta è positivo. Ritengo che siano accoglibili perché mi pare affrontino tre aspetti, in maniera anche articolata, che sicuramente ci impegnano ad un lavoro che va nella direzione che avevo illustrato in precedenza.”

GUERELLO – PRESIDENTE

“Credo che sia utile che la Signora Sindaco in relazione alle prospettive che sono state avanzate in questa discussione così importante possa puntualizzare alcune cose, pertanto le darei la parola.”

SINDACO

“In realtà intervengo per sottolineare da parte mia il ringraziamento non solo al consigliere Nacini che ha presentato la mozione ma a tutta la maggioranza che ha voluto dare al Consiglio l'opportunità, come è stato giustamente sottolineato dal consigliere Danovaro, di confrontarsi su temi strategici per provare a recuperare intorno alla strategicità dei problemi che dobbiamo affrontare non un unanimità di cui non sappiamo cosa fare, né un tentativo di indovinare successive e più conflittuali decisioni, di fronte alle quali ci siamo sempre posti con coraggio e articolando le nostre posizioni, ma per dare un senso e una dignità al lavoro che stiamo facendo in maniera intensa da due

anni e che non sempre trova in quest'aula, e nel dibattito che ne scaturisce, una dimensione alta che possa essere restituita al dibattito dei nostri cittadini.

Molto spesso abbiamo prodotto documenti, a mio parere, di grande levatura. Documenti che sono serviti a sostenere decisioni che non casualmente sono avviate e possono oggi essere accompagnate da alcune date entro le quali prevedere determinate cose (es. apertura dei cantieri del nodo ferroviario, sistemazione delle questioni concernenti la viabilità della nostra città) ma che spesso non recuperano nel dibattito politico la centralità che dovrebbero. Grazie a questo e grazie al consigliere Gagliardi che è rimasto in aula pur non facendo parte della maggioranza. Saranno i cittadini a giudicare come debba essere valutato questo comportamento e quindi su questo non mi soffermo.

Vorrei invece, poiché sono venute alcune sollecitazioni, recuperare alcune questioni per collegarle a decisioni che poi occorrerà assumere più avanti come Giunta e come Consiglio e per essere, quindi, certa che il percorso di queste decisioni possa considerare che parta da oggi. Faccio riferimento alla decisione che dovremo assumere abbastanza rapidamente ragionando del bilancio 2010 circa l'adesione del Comune rispetto a società che, come sapete, in base alla normativa possono vedere la partecipazione del Comune soltanto se le stesse sono considerate strategiche. E si considerano strategiche – a parte il dibattito sulle questioni specifiche ossia la dimensione delle singole società, che naturalmente andrà fatto in tempi dovuti – quelle che hanno a che fare con scelte che il Consiglio Comunale ritiene di adottare sulla base degli indirizzi programmatici a suo tempo votati.

Vi dico qual è la conclusione a cui sono personalmente giunta in base al vostro dibattito. Ritengo che la decisione che abbiamo assunto di investire forze ed elaborazione nella SLALA debba essere considerata nelle evoluzioni che ora sta avendo una decisione strategica da supportare, perché è attraverso l'organizzazione del sistema dei retroporti e del loro collegamento attraverso il navettamento con il porto di Genova che noi andiamo a definire concretamente che sono sia il "porto lungo". Io ho iniziato a parlare di "porto lungo" 12 anni fa e ricordo di averne parlato in situazioni di mancata adesione fin dall'inizio a questa impostazione, perché considerata un po' diversa e difficile da raggiungere e perché metteva in gioco alcuni elementi di difficile concretizzazione stante le normative di allora ribadite dalla L. 84/94 mai più modificata. Ciò significa che far riferimento al "porto lungo", un sistema di retroporti che si riferiscono direttamente alla banchina, vuol dire anche far riferimento ad una innovazione normativa che non impedisca in quei retroporti la dimensione portuale e li veda come banchine retroportuali con gli stessi elementi di facilitazione per la merce e non con elementi di peggioramento o appesantimento per la merce in termini economici, di organizzazione del lavoro, di normative e di scelte strategiche.

Quando voi avete, quindi, parlato del “porto lungo” mi avete dato ancora due indicazioni. Una è quella di insistere rispetto alla dimensione dei retroporti dell’*alessandrino*, facendo in modo tale che non sia uno solo ma siano molti e collegati al sistema. L’altra è quella di insistere perché il collegamento sia fatto, e su questo io vi dico che il lavoro che Slala ha fino ad oggi portato avanti, con il supporto soprattutto della Regione Piemonte, della Regione Lombardia, del Porto di Genova, del Comune di Genova ma soprattutto della Fondazione San Paolo e del Politecnico di Torino, è stato anche quello di mettere a fuoco una impostazione che collegasse la rete degli interporti ad una soluzione tecnica che a Genova abbiamo chiamato “il bruco”, il passaggio delle merci via ferro direttamente sull’alessandrino.

La Slala dovrà portare a conclusione e dire se abbia ancora senso puntare su questa strategia. Ma se non avrà senso “il bruco” perché non ci sarà la possibilità di finanziarlo in maniera consistente dovrà comunque aver senso la soluzione di tutti quei problemi logistici, strategici, normativi. “Porto lungo” è tutto questo e diventa anche da parte vostra una richiesta nei confronti della Giunta perché l’atteggiamento rispetto alla riforma della L. 84/94 contenga fortemente questo aspetto. Allora devo dire che in un testo di riforma attualmente proposto dal Ministro Matteoli, nel quale io vedo più ombre che luci, questo aspetto c’è e sullo stesso credo bisognerà ragionare. In questo testo si parla non di “porto lungo” ma di “porto esteso”, tuttavia è la stessa cosa. Si tratta di un porto che a Genova come a Trieste, considerando questi due porti come funzioni di collegamento della nostra penisola col Mediterraneo e il resto d’Europa, individua una dimensione territoriale di sostegno all’infrastrutturazione portuale che non può essere limitata alla dimensione cittadina, provinciale o regionale. Infatti la Slala sta ragionando in termini di Piemonte, Liguria e Lombardia. Il Porto di Genova e le grandi città. Perché questa è la rete minima dentro la quale inserire il riordino di una funzione portuale forte nel quadro della logistica integrata europea. Si giustifica il fatto che siano Trieste e Genova perché questi sono, nelle grandi scelte europee legate ai *network ferroviari*, i due porti che stanno sui due grandi corridoi europei.

I termini “porto corridoio”, “porto lungo” e “porto esteso” indicano la stessa cosa, purché si capisca che bisogna affrontare contestualmente tanti problemi di carattere normativo e legati alla partecipazione pubblico-privato, tenuto conto che poi trovare le risorse per fare queste scelte è certamente difficile per tutti i paesi compreso il nostro. Bisogna, altresì, trovare una soluzione che privilegi il passaggio dalla gomma al ferro, perché nessuna di queste infrastrutture a servizio del porto potrà avere un futuro se non si passa dall’attuale “20% su ferro e 80% su gomma” ad una percentuale più sostenibile che veda almeno un obiettivo del 45% su ferro e il resto su gomma. Sono scelte che vanno insieme, quindi vi chiedo di darmi mandato di lavorare su questi temi

nella Slala e vi chiedo di darmi mandato perchè all'interno del Comitato portuale si affronti un ragionamento in merito all'attecchimento che dovremmo avere a seguito della partenza dei bandi per Calata Bettolo e riempimento Ronco Canepa.

Se quei bandi porteranno all'utilizzazione di questi terminal per far arrivare la movimentazione delle merci che da lì nel 2015 potranno partire nella misura di 2-3 milioni di containers, bisogna che contestualmente al bando si attivino le azioni perché le merci che escono da Bettolo e Ronco Canepa non invadano la città. E' necessario che questo aspetto vada ad integrare le valutazioni che finora abbiamo fatto sulla funzionalità e sulla tempistica con cui le azioni legate allo sviluppo della ferrovia devono essere fatte in questo paese. Le modalità per uscire dal porto (via ferrovia per i nuovi terminal) e come si mettono le merci sulla ferrovia e sull'autostrada è il tema che va affrontato contestualmente se vogliamo avere nel 2015 quel ruolo di cui abbiamo parlato ma soprattutto se non vogliamo morire. Questa diventa allora la priorità assoluta che va integrando il tema già posto nelle linee programmatiche, che questo Consiglio a suo tempo ha approvato, ed è la nuova evoluzione da non contrastare col "porto lungo" ma da integrare velocemente anche con azioni specifiche e parziali.

In vista del Congresso ANCI a Torino, considerato che questo tema delle città portuali, come diceva prima il consigliere Danovaro, non è un tema che riguarda tutte le città, vorrei chiedervi di fare al congresso un riferimento chiamando a raccolta le città portuali alla parte della legge di riforma che si sta discutendo, dove si prevede che non ci sia più nessuna concertazione tra il Piano regolatore del porto e gli strumenti urbanistici della città. Questo è un disastro. Come cercavo di spiegare poc'anzi, se andiamo a fare i riempimenti di queste calate e poi non concordiamo come si esce, può essere un vero disastro. Quello che stiamo facendo col porto è, invece, un buon lavoro di cooperazione e sarebbe grave che venisse interrotto.

Continuo a pensare che il centro-destra sia imbarazzato e spesso se ne vada proprio per questo. Lo dico domandando come si possa sostenere in questa sala di essere federalisti o di credere in queste infrastrutture quando poi si va per quanto concerne le infrastrutture nella direzione di non finanziare nulla e per quello che riguarda il federalismo nella direzione opposta. In questa legge, come in tanti altri disegni di legge, l'idea è di superare la complessità dei problemi facendo ricorso a qualcuno che viene ad avere poteri speciali. Usare ed evocare la funzione del Commissario prefettizio o Proconsole come garante del superamento delle conflittualità, mentre come sappiamo il problema è portare il territorio ad una *governance* dove ci si confronta sulle questioni vere e proprie non su quelle improprie.

Un porto che si estende deve vedere la rappresentanza dei Comuni a cui non va chiesto di fare le cose che non devono fare. Ciò significa che non va

chiesto di dire cosa ne pensa dello sviluppo del porto ma gli va chiesto di rendere compatibile quello sviluppo. Alzare la capacità di *governance* e non sostituire la stessa con dei commissari prefettizi. Se mi date mandato, io penso che anche durante il Congresso dell'A.N.C.I. questo tema delle città portuali possa essere sollevato.”

SEGUONO TESTI ORDINI DEL GIORNO

ORDINE DEL GIORNO N. 1

“Il Consiglio Comunale,

VISTA la mozione n. 1050 del 15/09/2009;

EVIDENZIATO che la mozione nelle premesse richiama le “linee programmatiche” della Sindaco che prevedono il trasferimento progressivo del traffico su gomma a traffico su rete ferroviaria e che il “porto lungo” era uno dei punti prioritari per la città;

PRESO ATTO che il 5 maggio 2008 è stato stipulato il protocollo d'intesa tra F.S. S.p.A., Regione Piemonte, Regione Liguria, Provincia di Alessandria, Provincia di Genova, Provincia di Savona, Comune di Alessandria, Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova, Autorità Portuale di Savona, Fondazione SLALA, Confindustria Liguria e Confindustria Piemonte, in ordine alla realizzazione dello HUB di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità di accesso;

RILEVATO che il Consiglio Comunale nella seduta del 29 aprile 2008 ha approvato: lo Schema di Protocollo d'intesa tra le Ferrovie dello Stato S.p.A., le Regioni Piemonte e Liguria, le Province di Alessandria, di Genova e di Savona, i Comuni di Alessandria e di Genova, l'Autorità Portuale di Genova e di Savona, la Fondazione SLALA, Confindustria Liguria e Confindustria Piemonte in ordine alla realizzazione e gestione dello Hub di Alessandria e relativi interventi sulla viabilità di accesso;

RICHIAMATO il contenuto degli allegati ordini del giorno approvati nella stessa seduta;

IMPEGNA SINDACO E GIUNTA

a riferire entro tre mesi al Consiglio comunale circa gli adempimenti svolti e riferiti agli ordini del giorno in premessa evidenziati.

Proponente: G. Grillo (P.D.L.)”

ORDINE DEL GIORNO N. 2

“Il Consiglio Comunale,

VISTA la mozione n. 1050 del 15/09/2009;

RICHIAMATE le premesse della mozione relative alle linee programmatiche della Signora Sindaco “la città accessibile”;

RILEVATO quanto previsto nei sottoelencati obiettivi:

INFRASTRUTTURE

- verifiche funzionali della proposta di Tunnel subportuale
- progetto alternativo a quello proposto da Soc. Autostrade per il Nodo di S. Benigno, con obiettivo di alleggerimento dell’impatto ambientale
- studi di fattibilità relativi a ipotesi di strada secante di attraversamento della città dal casello Genova Ovest a levante
- carta strategica: disegno generale delle infrastrutture
- carta dei progetti infrastrutturali su gomma
- carta dei progetti infrastrutturali su ferro – metropolitana – ipotesi monorotaia – impianti verticali

Tramvia Valbisagno: al fine di accelerare la realizzazione sono stati espletati gli approfondimenti giuridici per verificare la possibilità di affidare ad AMT la realizzazione del sistema in sede propria sull’asse Foce/Prato ipotizzando un primo lotto Brignole Staglieno. Sono state stabilite le relazioni con il Ministero Trasporti per verificare la possibilità di ridestinazione dei fondi disponibili per il prolungamento della metropolitana in Valbisagno con la stesura di uno studio di fattibilità per realizzare 6,720 Km. di linea fino a Molassana;

Via Morego: ultimata la progettazione, in corso la procedura espropriativi;

IMPEGNA SINDACO E GIUNTA

a riferire entro sei mesi al Consiglio Comunale circa gli adempimenti svolti relativi agli obiettivi in premessa evidenziati.

Proponente: G. Grillo (P.D.L.)”

ORDINE DEL GIORNO N. 3

“IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO CHE:

- le linee di indirizzo del Sindaco approvate dal Consiglio comunale l'11/09/2007 prevedono di investire nel trasporto su ferro al fine di sgravare il territorio cittadino, in particolare del Ponente e della Valpolcevera, dal traffico su gomma che ha pesanti impatti negativi sulla qualità dell'ambiente urbano e della mobilità;
- la Regione Liguria ha recentemente ricontrattato il Contratto di Servizio con Trenitalia per la Gestione del Trasporto ferroviario regionale con scadenza 2014;
- sono già in atto accordi industriali e commerciali tra Trenitalia e AMT Spa;
- è in discussione in Consiglio Regionale una legge di riordino del settore del trasporto pubblico;

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

- ad aprire un confronto con la Regione Liguria affinché la nuova normativa sul trasporto pubblico preveda la razionalizzazione dei bacini di traffico del TPL e l'accorpamento del bacino ferroviario dell'area metropolitana genovese con i bacini di traffico provinciali;
- a prevedere nel Piano Industriale di Amt Spa in discussione con il Comune investimenti nel settore ferroviario anche attraverso il consolidamento di accordi industriali con Trenitalia a partire dal rafforzamento dell'integrazione tariffaria e dell'avvio di un confronto sull'integrazione dei servizi;
- a sviluppare l'intermodalità alle fermate favorendo una rete di mezzi pubblici necessari a migliorare il servizio nei quartieri;

- a favorire il confronto con la Regione Liguria e Trenitalia nella ricerca spinta di tipologie di mezzi ferroviari idonei al servizio di metropolitana, nonché impegnarsi a sviluppare gli interscambi tra linee ferroviarie e trasporto pubblico cittadino, e sulla scorta dell'accordo di programma del 07/04/2004, concordare investimenti per l'acquisizione di vetture ferroviarie utili a costituire un parco rotabile pubblico.

Proponenti: Guastavino, Danovaro, Frega, Malatesta (PD).”

ORDINE DEL GIORNO N. 4

“IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO CHE:

- le linee di indirizzo del Sindaco approvate dal Consiglio comunale il 11/09/2007 prevedono di investire nella realizzazione del porto lungo ovvero nello spostamento di rilevanti flussi di merci containerizzati dalla gomma al ferro realizzando infrastrutture in grado di sfruttare le potenzialità logistiche del basso Piemonte e del nord ovest;
- il 5 maggio 2008 il Comune di Genova ha sottoscritto l'accordo per il conferimento alla Fondazione Slala dell'incarico per la realizzazione di un retroporto nell'ex scalo merci di Alessandria;
- nel corso di quest'anno la Regione Piemonte e l'Autorità portuale di Genova hanno stanziato importanti investimenti per finanziare interventi previsti dell'accordo del 5 maggio;
- si dovrà presto procedere alla realizzazione della Società di gestione che dovrà garantire l'operatività del retroporto di Alessandria;
- visti gli ordini del giorno approvati dal Consiglio comunale il 29/04/2008;

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

- a ribadire in Comitato Portuale la necessità che il retroporto di Alessandria preveda normative di utilizzo in modo da non determinare effetti negativi sulla concorrenzialità delle aree retroportuali;

- a sollecitare la Regione Liguria affinché intervenga in sostegno degli interventi in essere previsti;
- ad operare al fine che gli interventi infrastrutturali previsti tengano conto dell'esigenza primaria di sgravare il territorio del Comune di Genova da quote rilevanti di traffico su gomma anche prevedendo interventi diretti nelle aree territoriali interconnesse con le aeree portuali e in collegamento con le opere previste per il nuovo nodo ferroviario e il nuovo nodo di San Benigno;
- a richiedere che il Comune di Genova sia rappresentato nella costituenda Società di Gestione del Retroporto di Alessandria;
- ad intraprendere azioni di concerto con l'Autorità Portuale per aprire un tavolo di confronto con le Ferrovie dello Stato affinché ci sia da parte delle stesse un rinnovato impegno, attualmente carente, nel trasporto merci e in generale nel settore della logistica recuperando pienamente la funzionalità della divisione Cargo.

Proponenti: Guastavino, Danovaro, Frega, Grillo L., Malatesta (PD).”

ORDINE DEL GIORNO N. 5

“IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO:

- le linee di indirizzo per la redazione del nuovo Piano regolatore generale approvate dal Consiglio Comunale il 13 gennaio 2009;
- l'accordo di programma sottoscritto dal Comune di Genova con le Ferrovie dello Stato che prevede la conclusione di un accordo generale sulla riconversione di aree ferroviarie entro l'ottobre 2010;
- la potenzialità di queste aree al fine di riqualificazioni del territorio urbano in particolare in alcune zone non coinvolte da precedenti processi di trasformazione urbanistica;

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

- ad attivare una unità operativa del Comune di Genova nel più breve tempo possibile, comunque non oltre il 30/10/2009, dedicata esclusivamente a finalizzare positivamente l'Accordo con le Ferrovie per la riconversione delle aree;
- affinché tale unità operativa riferisca con cadenza bimestrale sul lavoro svolto, alle competenti Commissioni consiliari.

Proponenti: Guastavino, Danovaro, Frega, Grillo L., Malatesta (PD).”

Gli ordini del giorno nn. 1 e 2 sono decaduti.

Esito della votazione degli ordini del giorno nn. 3, 4 e 5: approvati all'unanimità.

Esito della votazione della mozione n. 1050: approvata all'unanimità.

INDICE

VERBALE SEDUTA CONSIGLIO COMUNALE DEL

6 OTTOBRE 2009

CDXXXVIII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL CONSIGLIERE BRUNI, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A OCCUPAZIONE ABUSIVA CON MATERIALE DI CANTIERE DEL TRATTO DI STRADA DEMANIALE DI VIA TEGLIA ANTISTANTE I CIVICI 67 E 69.1

BRUNI (U.D.C.)	1
ASSESSORE SCIDONE	2
BRUNI (U.D.C.)	3

CDXXXIX INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEI CONSIGLIERI BERNABÒ BREA, DELPINO, GRILLO G., DE BENEDICTIS, GRILLO L. E COSTA, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A SITUAZIONE E PULIZIA DEGLI ALVEI DEI TORRENTI GENOVESI.3

BERNABÒ BREA (G. MISTO)	3
GRILLO G. (P.D.L.)	4
DE BENEDICTIS (I.D.V.)	5
DELPINO (SINISTRA E LIBERTÀ)	5
GRILLO L. (P.D.)	6
COSTA (P.D.L.)	7
PRATICÒ (P.D.L.)	7
ASSESSORE CORDA	8
BERNABÒ BREA (G. MISTO)	10
DELPINO (SINISTRA E LIBERTÀ)	10
GRILLO G. (P.D.L.)	11
DE BENEDICTIS (I.D.V.)	11
GRILLO L. (P.D.)	11
COSTA (P.D.L.)	12
PRATICÒ (P.D.L.)	13

CDXL ESPRESSIONE DI CORDOGLIO DEL PRESIDENTE PER I MORTI A SEGUITO DELLA FRANA DEL 2 OTTOBRE 2009 NELLA ZONA DEL MESSINESE E DEL PROF. GINO GIUGNI.13

GUERELLO – PRESIDENTE	13
CDXLI MOZIONE 01050/2009/IMI PRESENTATA DA CONS. NACINI ARCADIO, DANOVARO MARCELLO, FUSCO MARYLIN, PASERO ERMANN0, LECCE SALVATORE, BIGGI MARIA ROSA, BRUNO ANTONIO, PORCILE ITALO, BURLANDO ANGELA FRANCESCA, DALLORTO LUCA, SCIALFA NICOLO, MALATESTA GIANPAOLO, ARVIGO ALESSANDRO, CAPPELLO MANUELA, DELPINO BRUNO, FEDERICO ERMINIA, COZZIO LUISA, MANNU GIORGIA, GRILLO LUCIANO, DE BENEDICTIS FRANCESCO, JESTER GIORGIO, IN MERITO RAFFORZAMENTO TRAFFICO SU FERROVIA.....	14
NACINI (SINISTRA E LIBERTÀ).....	16
CDXLII RICHIESTA DI VERIFICA DEL NUMERO LEGALE.	17
DELLA BIANCA (P.D.L.).....	17
CDXLI DECADENZA ORDINI DEL GIORNO NN. 1 – 2 RELATIVI ALLA MOZIONE 1050.....	18
GUERELLO - PRESIDENTE	20
FUSCO (I.D.V.).....	20
PISSARELLO – VICESINDACO	20
DANOVARO (P.D.)	22
PISSARELLO – VICESINDACO	22
GAGLIARDI (P.D.L.).....	27
BRUNO (P.R.C.)	29
DELPINO (SINISTRA E LIBERTA’)	30
DANOVARO (P.D.)	34
FUSCO (I.D.V.).....	37
GUASTAVINO (P.D.).....	39
GUERELLO – PRESIDENTE	40
PISSARELLO - VICESINDACO.....	40
GUERELLO – PRESIDENTE	40
SINDACO.....	40