



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE VALLATE

VERBALE COMMISSIONE NELLA SEDUTA DEL MERCOLEDÌ 24 LUGLIO 2019

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

Assume la presidenza il Consigliere Brusoni Marta.

Svolge le funzioni di Segretario la signora Piredda Nadia

Verbale redatto dalla Ditta Live Reporting Srl.

Alle ore 09:32 sono presenti i Commissari:

8	Amorfini Maurizio
3	Anzalone Stefano
13	Avvenente Mauro
9	Bernini Stefano
15	Brusoni Marta
11	Campanella Alberto
12	Ceraudo Fabio
4	Crivello Giovanni Antonio
5	Fontana Lorella
6	Gambino Antonino
7	Giordano Stefano
14	Immordino Giuseppe
1	Pandolfo Alberto
2	Putti Paolo
10	Tini Maria

Intervenuti dopo l'appello:

1	Costa Stefano
2	De Benedictis Francesco
3	Mascia Mario
4	Pignone Enrico
5	Pirondini Luca
6	Rossi Davide
7	Santi Ubaldo
8	Terrile Alessandro Luigi

Assessori:

1	Balleari Stefano
2	Fanghella Paolo



COMUNE DI GENOVA

Sono presenti:

Patrocino (Osservatorio C.Ovest) - Centolani (Società Autostrade) - Testa (ANAS) - Pellegrino (Direttore Mobilità Comune di Genova) - Tallero (Direzione Segreteria Generale ed Organi Istituzionali).

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

BRUSONI (PRESIDENTE)

Buongiorno a tutti. Buona giornata, comincio con l'appello. Suspendo un paio di minuti, in attesa che magari arrivino altri auditi. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, mozione d'ordine.

FONTANA (LEGA)

Grazie, Presidente. Prima di iniziare questa Commissione, vorrei far rilevare che è inammissibile che da giorni, in questa sala, noi abbiamo un caldo pazzesco e nessuno riesce a trovare la soluzione. Credo che ci sia una ditta appaltata per questo servizio, non sta portando avanti il suo lavoro. Per cui chiedo veramente la messa in mora, intanto, per il disservizio di questi giorni e che qualcuno si muova per far attivare al più presto l'aria condizionata qua dentro, perché è inaccettabile che al Comune di Genova si viva, in Sala Rossa, una condizione di questo tipo da giorni.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Certo. Ha ragione, Consigliera Fontana. Prego, Consigliere Avvenente.

AVVENENTE (PD)

Grazie, Presidente. Volevo solo sottolineare che siamo nel terzo millennio, periodo in cui la tecnologia ci consente qualsiasi cosa: con il GPS riusciamo a non perderci neppure al Polo Nord, abbiamo gli orologi che ci danno i battiti del cuore



COMUNE DI GENOVA

del nostro vicino di banco; mi pare davvero impossibile che non si riesca ad avere un termostato in quel gabbiotto lì, per regolare la temperatura della Sala Rossa, e tutte le volte dover telefonare a Reggio Emilia, che ne so, a Ferrara, dove accidenti sia, per chiedere l'aumento o la diminuzione. Siamo passati da alcuni giorni fa, che c'erano i pinguini che ballavano qua nel parterre, a temperature agostane come quella di ieri. Oggi non è che sia tanto meglio, però forse bisognerebbe cercare di convincere la gestione calore a mettere un termostato là dentro e consentirci di evitare tutte le volte o di morire dal freddo, o di morire dal caldo. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliere Terrile.

TERRILE (PD)

Io faccio solo una proposta: se non si riesce ad aggiustare non sono in grado di capire se il guasto è una cosa grave o una cosa non grave entro questa settimana, le Commissioni della settimana prossima facciamole in un municipio; ci sono tanti municipi nella nostra città, allestiti con sistema microfónico etc. Invece di stare a prendere il caldo qui, il più vicino è quello di Piazza Manzoni, ma si può andare anche a Voltri; convocate le Commissioni in un municipio che abbia l'aria condizionata; perché stare qui a prendere del caldo, mentre ci sono aule deserte nei municipi? Ci sono dei municipi che hanno l'aria condizionata, basta informarsi. Risolviamo questo problema. Se non si può risolvere, andiamo altrove.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Ci sono altre mozioni d'ordine? Iniziamo i lavori.

Oggi la V Commissione si riunisce per parlare circa il Nodo di San Benigno. Darei la parola al Consigliere Bernini. Prego, a lei la parola.

BERNINI (PD)

Ho scoperto che per dieci anni ho fatto il Presidente di un municipio senza aria condizionata, senza mai proferire alcunché. Sì, un eroe proprio.

Io ho poco da dire, in realtà. Quando ricoprivo l'incarico di Assessore con la delega alle grandi infrastrutture ed è stato assegnato il Nodo di San Benigno alla Carena, si era fatto un calcolo per cui saremmo in qualche modo vicini all'inaugurazione del lavoro, del fine lavori, per poter utilizzare il Nodo di San Benigno. Stamattina, per chi come me arriva da Ponente, la coda iniziava sul Ponte Polcevera della Guido Rossa, per finire all'Elicoidale. Poi, naturalmente, mi direte: "Ti muovi in moto, quindi non avrai tanto sofferto questa coda", ma il mio vicino di casa, che esce con la macchina, si è fatto tutta la coda, dal Ponte della Polcevera fino alla rotatoria dell'Elicoidale. Il fatto è che i lavori si sono fermati



COMUNE DI GENOVA

con la nuova Amministrazione e, nonostante le reiterate richieste rivolte alla Presidente, che però era distratta allora come oggi, non abbiamo mai avuto modo, in questa sede, di vedere quali erano i progetti che venivano presentati al Ministero per ottenere l'autorizzazione. Oggi, credo, siamo vicini alla decisione, o comunque alla discussione di un progetto definitivo, ma ancora una volta questo progetto non lo abbiamo mai visto. Naturalmente, la mia è un'invidia nei confronti degli Assessori che oggi hanno questa delega perché, quando ce l'avevo io l'Assessore Balleari dovrebbe ricordarselo sono stato più volte chiamato a discutere in quest'aula, in sede di Commissione, di qual era lo stato del Nodo, di quale era stata la progettazione, di quando c'è stata la discussione e l'approvazione nella Conferenza dei servizi. Ma ritenevo che fosse una cosa corretta che il Consiglio dovesse essere messo a conoscenza degli step che pian piano venivano superati, per arrivare alla realizzazione di un'opera che, per una parte della città Ponente, Valpolcevera, Sampierdarena ha un'importanza fondamentale, ma ce l'ha soprattutto per un'attività importante della città, quella del porto, per razionalizzare i suoi traffici, in modo tale che non vadano a infierire sul traffico automobilistico cittadino, legato ad altre attività presenti nella nostra città. In particolare il Ponente è quello che raccoglie quasi tutte le attività produttive, industriali e artigianali del nostro territorio. Ciò detto, ben venga il fatto che finalmente abbiamo una Commissione, quindi il mio compito è quello di ascoltare e di porre domande ai tecnici, che finalmente, dopo due anni, ci faranno vedere quali sono i risultati della riprogettazione del Nodo, che ha reso necessario il blocco dei lavori e quindi un rallentamento della consegna alla città di un'opera infrastrutturale di questo peso.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Do la parola all'Assessore Balleari.

BALLEARI (ASSESSORE ALLA MOBILITÀ E TRAFFICO)

Prendo la parola per poi lasciarla ai tecnici, ovviamente, che illustreranno tutto. Mi rivolgo proprio all'intervento che ha fatto il Consigliere Bernini: si tratta di un rallentamento importante, ha detto giusto, ma ne vale assolutamente la pena perché, come lei diceva che io dovrei ricordare, io ricordo, ma dovrebbe ricordare anche lei, le battaglie che sono state fatte in quest'aula, ad esempio per la rampa di Cantore, che sembrava impossibile non abbattere. Io lo ricordo perfettamente, c'erano comitati; vedo qua, tra l'altro, l'amico Rossi, che era una persona che combatteva per evitare l'abbattimento di questa rampa d'accesso, importante e fondamentale per il quartiere e non solo, proprio per la mobilità urbana, che noi abbiamo ereditato su un progetto che, a nostro avviso, non funzionava. Ma dal momento che siamo abbastanza ligi a quelle che sono le regole, abbiamo voluto mettere in atto quello che sarebbe potuto accadere nella nostra città eliminando la rampa, facendo un esperimento, che è durato due/tre giorni, evidenziando l'impossibilità per la città di avere una circolazione di tipo normale. A questo punto, abbiamo convocato Società Autostrade, sono venuti e hanno fatto una



COMUNE DI GENOVA

variante. Questa variante necessita di tempo, non riguarda soltanto la variante per la rampa di accesso a Via Cantore, ma riguarda anche la separazione dei flussi diretti al porto. Cioè, è stato fatto un lavoro che oggi verrà illustrato, ma io dico che il tempo che si è perso è tempo che guadagnerà la nostra città in un prossimo futuro.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Do la parola all'ingegner Centolani, di Autostrade. Prego, a lei la parola.

CENTOLANI (SOCIETÀ AUTOSTRADALE)

Buongiorno a tutti. Ripercorriamo rapidamente, per tutti i presenti, la storia del Nodo di San Benigno, il cui preliminare viene sviluppato addirittura nel 2001, poi numerosissimi scambi tecnici sulle soluzioni che erano state presentate e nel 2010 viene sviluppato il progetto definitivo, condiviso dagli Enti; viene presentato in Conferenza dei servizi, che lo approva nel novembre del 2011. Poi viene sviluppato il progetto esecutivo, viene diviso in due lotti: il primo lotto propedeutico, fatto dall'impresa di Gruppo Pavimental, caratterizzato da una serie di opere che servivano per il secondo; poi il secondo lotto, quello oggetto della Commissione di oggi. Il progetto esecutivo viene approvato dal Ministero nell'agosto del 2013, del secondo lotto. Partono le procedure di gara, molto lunghe e complesse, con dei ricorsi al TAR dei concorrenti che avevano presentato l'offerta, e si concludono con l'affidamento, come diceva il Consigliere Bernini, a Carena, nel 2017. I lavori vengono consegnati nell'ottobre del 2017, come dice il Codice degli appalti, "parzialmente". Questo vuol dire che non sono mai decorsi in quel momento i termini contrattuali di 720 giorni perché, purtroppo, c'erano delle situazioni in stato di stallo. C'era un concessionario di Autorità portuale che non liberava il locale, ancorché fosse stato predisposto il nuovo nell'ambito del primo lotto, ha fatto ricorso al TAR e al Consiglio di Stato contro la liberazione del locale; quindi, comunque, noi abbiamo fatto delle consegne parziali all'appaltatore, perché degli immobili non erano disponibili. Questo, di fatto, non consentiva di definire il termine contrattuale del lavoro. Poi, per la cronaca, questo immobile è stato liberato nel 2019, due anni dopo, nel febbraio 2019, e da quel momento sarebbero decorsi i tempi del vecchio appalto, quindi con fine nella primavera del 2021. Questo è il progetto esecutivo approvato e appaltato. Poi, nel marzo 2018, quindi tre o quattro mesi dopo la consegna dei lavori, abbiamo condiviso come diceva l'Assessore Balleari di fare questo test sulla rampa Cantore, cioè di simularne la chiusura. Abbiamo posizionato dei new jersey all'altezza della rampa e abbiamo visto cosa accadeva al traffico, che avrebbe dovuto accedere in sopraelevata attraverso la rampa predisposta nel primo lotto, quella del Matitone, per capirci, quella all'altezza della rotatoria di Via Milano. Ed è successo quello che tutti avete visto e forse qualcuno anche vissuto, perché quel giorno si era bloccata anche l'autostrada fino a Bolzaneto, avevamo ripercussioni praticamente dappertutto. Io personalmente ricordo ritardi pesanti del servizio pubblico. Quindi, il test è andato male, certamente. Il flusso che



COMUNE DI GENOVA

veniva dall'autostrada in sopraelevata non consentiva alla rampa di Pavimental di drenare come avrebbe dovuto il traffico che veniva da Via Milano. Parliamo di una simulazione fatta nel marzo 2018, cioè otto anni dopo quelli che erano stati i rilievi di traffico fatti per il progetto iniziale. Quindi siamo stati convocati per studiare una soluzione alternativa, che è stata sviluppata con molta difficoltà. Perché? Cosa succede dal punto di vista tecnico? Vediamo se riesco a spiegare. La tavola riproduce quello che era il progetto esecutivo approvato anche se è un po' sgranato, io lo vedo bene, ma qui la risoluzione non è il massimo quello sopra è il progetto esecutivo vecchio, approvato e appaltato, e sotto c'è la soluzione nuova. Il progetto esecutivo più o meno lo conoscono tutti: veniva giù la rampa Cantore e si creava un asse in variante, a quota sopraelevata, che consentiva poi il collegamento verso il Lungomare Canepa e il porto. Dovendo studiare una soluzione che manteneva in esercizio la rampa Cantore, ovviamente il traffico leggero, ma soprattutto pesante, in uscita dall'autostrada, per raggiungere il nuovo collegamento verso il porto, che viene mantenuto totalmente anche nella nuova soluzione... quelli che escono dall'autostrada, quindi mezzi pesanti e leggeri, e vogliono andare verso Lungomare Canepa, sono obbligatoriamente costretti a passare per un tratto che oggi è inibito ai carichi sopra le 2,5 tonnellate, che va dalla Cuspide dell'Elicoidale fino all'asse in variante, che è sempre quello, rimane sempre quello. Come vedete, dallo scavalco della ferrovia il progetto è identico, prima e dopo. È prima della ferrovia, come arrivi sull'asse nuovo. Prima ci arrivavi con questo nuovo viadotto, che stava posizionato esattamente sui sedimi della Cantore, oggi ci arrivi percorrendo un tratto di quella che invece oggi è inibita ai carichi di 2,5 tonnellate. Questo vuol dire che il progetto si è dovuto concentrare sul rendere l'infrastruttura esistente, attuale, inibita ai carichi pesanti, adatta per sopportare questi carichi. Quindi abbiamo dovuto fare una complessa analisi dello stato dei cassoni della sopraelevata, fino a che ci serviva, e dello stato delle pile esistenti e, sulla base delle indagini, la Spea, che è la società di progettazione Autostrade, ha sviluppato un progetto che prevede dei rinforzi strutturali dei cassoni della sopraelevata, degli adeguamenti e ripristini strutturali delle pile, sempre per le campate che ci servono. Una volta che abbiamo superato il tratto di infrastruttura esistente e ce ne andiamo in variante, ovviamente la sopraelevata rimane poi come è allo stato attuale. Abbiamo dovuto prevedere la sostituzione del cavalcavia esistente della ferrovia, quello che vedete oggi, che scavalca la ferrovia di Via di Francia, viene sostituito e ne viene riposizionato uno nuovo. Quindi, sostanzialmente, è stata studiata una soluzione che consentisse, in maniera del tutto diversa da quello che era il progetto esecutivo, di tenere in piedi la rampa Cantore e far transitare i mezzi sull'infrastruttura che oggi, invece, è vietata. Detta così, sembra una cosa abbastanza semplice, in realtà i posti sono piuttosto angusti, quindi sono una serie di attività complesse, complesse da realizzare, che consentono però dei vantaggi. Di fatto, il test – almeno per noi – era sotto gli occhi di tutti, quel giorno era un disastro. Quindi, probabilmente, la doppia rampa che ci sarà, una al Matitone e questa di Cantore, consentirà di accedere rapidamente alla sopraelevata in due punti, qualsiasi cosa succeda. Secondo, il nuovo intervento riqualifica un tratto di infrastruttura attuale, rifacendo appoggi, barriere di sicurezza, impianto di illuminazione,



COMUNE DI GENOVA

pavimentazione, cosa che non era prevista nel progetto esecutivo, perché realizzavamo un asse in variante e non ci occupavamo dell'asse esistente. Un tratto dalla Cuspide fino all'innesto della sopraelevata Aldo Moro, praticamente all'altezza dello scavalco dell'Elicoidale, viene completamente rifatto, riadeguato, sia come strutture, sia come arredo stradale. Questa è in sintesi la variante Cantore, chiamiamola così. Il progetto è stato portato al Ministero per la Conferenza dei servizi, ma i lavori propedeutici a queste attività li abbiamo già avviati, perché? Una cosa importante da dire è che sia nel progetto esecutivo vecchio, ma anche in questo, c'è da fare i conti con le chiusure delle ferrovie, che da un punto di vista tecnico e della durata dei lavori sono vincolanti. Oggi il Terzo Valico ha praticamente occupato quasi tutte le finestre temporali per i lavori che fa a Fegino, mi pare. Ogni volta che loro fanno i lavori e interrompono quella tratta, i treni devono passare per forza da Via di Francia. Quindi per noi sono rimaste poche finestre dove ci siamo dovuti inserire per fare le opere di scavalco, che c'erano nel progetto vecchio e ci sono nel progetto nuovo. Quindi, è comunque una situazione caratterizzata da molti vincoli al contorno, ma lo era anche prima. Secondo noi, la soluzione di oggi è migliorativa perché, se quello era il risultato del test, non c'era molta alternativa. Otto anni dopo, è successo qualcosa di diverso da quelle che erano le stime di traffico nel 2010. Questa è la variante di Cantore. L'altra variante è sul Lungomare Canepa, le altre modifiche. Non so se vogliamo vederle subito una dietro l'altra. Una cosa importante è che, dovendo "mettere le mani", passatemi il termine, sull'infrastruttura esistente, è stata studiata una fasizzazione dei lavori complessa, che però mantiene sempre le due corsie, come oggi. Cioè, la configurazione del traffico di oggi viene sempre mantenuta durante le fasi di cantiere, in modo da non avere ripercussioni né sulla rampa Cantore, né sull'uscita autostradale. Era un'ovvietà, perché non avremmo potuto fare altrimenti, però è stato uno dei vincoli imposti ai progettisti. Qui invece vedete il confronto tra quello che era il progetto esecutivo per il Lungomare Canepa e quella che è invece la variante. Il progetto esecutivo dava priorità certamente al flusso centrale; per centrale intendo da Ponente, dalle tre corsie più tre di sviluppo Genova, verso Via Milano, direzione centrale per il futuro tunnel sul Portuale. L'accesso alla sopraelevata e all'A7 era demandato a due rampe, una ovviamente da A7/città verso Ponente e direzione contraria, che confluivano su una rotatoria in quota, che smistava i traffici, compresi quelli di accesso al porto. Quindi, da un punto di vista delle priorità, era stata data priorità al traffico di continuità Ponente-Levante basso ed era stata data importanza, ovviamente, seppur non prioritaria, ai traffici a salire e scendere verso la sopraelevata, perché nel progetto definitivo esecutivo c'era la previsione del tunnel sul Portuale, forte, e quindi c'era il bypass di quella che era la sopraelevata. Anche qui c'è stato un confronto con l'Amministrazione comunale ed è stato dato l'input di rivedere le priorità e dare importanza massima, senza soluzione di continuità, al traffico a salire e scendere dall'autostrada o dalla sopraelevata, senza soluzione di continuità, ovvero senza quella rotatoria in quota, perché la rotatoria in quota era anche questa testata con volumi di traffico ormai di dieci anni fa; l'incipit era che questa rotatoria avrebbe potuto rappresentare un filtro, portando sul sedime camion che entrano in porto ed escono dal porto e macchine



COMUNE DI GENOVA

che salgono e scendono dalla sopraelevata e dall'autostrada A7 verso Ponente e viceversa. La soluzione della variante che è stata studiata, anche qui abbastanza complessa, eliminando la rotatoria in quota, cosa fa? Prevede sempre due rampe a salire e scendere A7-centro città-Ponente e direzione opposta, senza soluzione di continuità, nel senso che non c'è interruzione a salire e a scendere. Ovviamente, non realizzando più la rotatoria, la difficoltà è stata portare a mezzi pesanti in porto, perché ovviamente non possono fare più quella manovra di taglio ed entrata in porto al varco Etiopia diretto, quindi è stata studiata una soluzione con un "torna indietro", che è quella specie di "s" che vedete, che è stata apprezzata dall'Autorità portuale, perché gli fa una corsia d'accumulo importante, completamente dedicata ai mezzi pesanti. In quota, è sopra. Anche l'uscita dal porto, diversamente da come era il progetto appaltato, che era un'uscita sulla rotatoria – quindi con una situazione che poi, a seconda degli orari, sarebbe potuta essere oggi, con le proiezioni di traffico, più o meno congestionata, sicuramente più congestionata – invece l'uscita dal porto è dedicata, come vedete, con un ago esatto, con quell'ago di immissione sulla struttura che poi è quella esistente. La variante prevede il mantenimento di tutte le manovre che c'erano nel progetto esecutivo. Un esempio: nel progetto esecutivo il camion che usciva dal porto entrava in rotatoria e poteva andare verso Ponente; oggi non ha quella manovra lì, perché l'uscita dal porto può andare solo in A7, ma in realtà, con questo ramo di destra, scende in quella rotatoria e torna indietro sul sottovia De Marini, che rimane aperto. E questo, secondo noi, è un grosso vantaggio della soluzione, perché il sottovia De Marini invece veniva chiuso nella soluzione del progetto esecutivo, perché c'erano dei muri che chiudevano, oltre al sottovia De Marini, anche i concessionari di Autorità portuale, che infatti dovevano essere non ricollocati, ma gli doveva essere aperta la porta dalla parte opposta, con un disagio, perché Via De Marini non è proprio Via Balleydier. Altra cosa è che con questa soluzione Via Balleydier, che anch'essa rimaneva chiusa dai muri, rimane aperta. Quindi, per capirci, chi arriva sulla rotatoria dall'asse centrale, entra in rotatoria, torna indietro e davanti MSC può salire verso Via Balleydier; nel vecchio progetto questo non si poteva fare. Sostanzialmente, è questo. Poi è stata recepita la famosa rotatoria della Guardia di Finanza ma questa era già in Conferenza dei servizi, è un dato di fatto ormai. Quindi, la variante di Lungomare Canepa espone la rotatoria in quota, quella che c'era prima viene esplosa in collegamenti del tutto indipendenti. Ci siamo confrontati, ovviamente, con tutti gli enti e abbiamo trovato un punto d'accordo, di convergenza sulla soluzione studiata, che ovviamente ha recepito in corsa le indicazioni soprattutto dall'Autorità portuale, perché è quella che ha il percorso più diverso, diciamo così, dagli altri. Però questo gli funziona da corsia d'accumulo; quindi, qualsiasi cosa succeda in porto, i mezzi si possono accumulare lì, senza ripercussioni sulla viabilità cittadina. Una cosa importante, che dimentico sempre, ma non è proprio una cosa secondaria. Non si capisce?

BRUSONI (PRESIDENTE)

Scusate, ma io non vedevo. Lei ha una mozione d'ordine, Consigliere Crivello?



COMUNE DI GENOVA

Certo che può, ci mancherebbe altro.

CRIVELLO (LC)

Volevo preannunciare una mozione d'ordine del Consigliere collega Pignone, perché me lo immaginavo chissà come mai.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliere Pignone.

PIGNONE (LC)

Posto che negli atti del Consiglio non ci sono i documenti, come invece ci eravamo detti; posto che l'ingegnere Centolani mi dice: "Vedete", "Come si può vedere", sembra abbastanza semplice, ma così non è, allora non si capisce niente. Niente. Io chiedo a lei: c'è qualche documento che faccia capire come era prima e come è adesso a coloro che non devono costruirla questa cosa qua, ma capire qual è l'indicazione che a noi serve per capire di cosa si sta parlando? Perché non andiamo da nessuna parte. Presidente, glielo abbiamo già detto. Assessore, glielo abbiamo detto ventimila volte: prima di fare una Commissione di questo genere, almeno qualche slide decente che ci si porti qui! Non è possibile, tutte le volte! Ma tutte le volte! Io mi auguro che voi abbiate altre slide un po' più dettagliate di quelle che mi state presentando, perché non si capisce nulla. Quella di prima era vergognosa, questa anche. E non dico altro su questo. Mi auguro perlomeno che agli atti siano messe e portate le documentazioni necessarie, nel caso non le aveste qua oggi, che comunque altra questione gliela dico perché, essendo ingegneri, muovete numeri: i numeri di stima non me li può raccontare, non me li potete raccontare, io li voglio vedere. Come era otto anni fa, come è adesso; ci sono questi numeri? Me li faccia vedere, sennò questa Commissione diventa inutile. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Certo. Ingegnere Centolani, continui pure.

CENTOLANI (SOCIETÀ AUTOSTRADE)

Non ho capito, cosa sono i numeri di stima?

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliere Pignone.



COMUNE DI GENOVA

PIGNONE (LC)

Quello che ci stava raccontando erano le stime di traffico, per cui c'erano dei numeri, cioè c'erano delle indicazioni che dicevano: dato quello che è successo in Via Cantore, invece è successo così, allora abbiamo ipotizzato colà. Qualcosa avrete avuto come indicazioni, come numeri. Per cui questi pezzi di carta, trasformati in slide, renderli comprensibili, anche alla luce dell'elaborazione che avete fatto.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Vuole continuare, ingegnere? Prego.

CENTOLANI (SOCIETÀ AUTOSTRADE)

Quello che ha Autostrade è un progetto da 600 elaborati, 300 per la Via Cantore e 300 per questo qui.

Va bene. Comunque, posso provare se volete a fare un po' di autocritica e a cercare di spiegare tecnicamente, perché io riesco a fare solo quello, non riesco a fare altro. Se volete, posso provare a spiegare meglio, con queste tavole che abbiamo, i nuovi percorsi che vengono realizzati. Per capirci, per cercare di essere più chiaro – mi scuso che non sono stato sufficientemente chiaro per chi proviene dall'A7 o per chi proviene da Foce, quindi dalla sopraelevata, si scende in maniera del tutto analoga verso Lungomare Canepa, in questa direzione, e con questa rampa – che è una rampa in discesa, del tutto simile a quella del progetto esecutivo approvato si va verso Ponente. Nella configurazione di San Benigno finale, ma quello è identico però, non è cambiato dal progetto esecutivo, è esattamente come era il progetto esecutivo.

Rimane sempre la possibilità dalla sopraelevata, è identico al progetto esecutivo. Sopraelevata, si scende con quest'asse dedicato verso Lungomare Canepa. Questo è esattamente identico al progetto esecutivo, non è stato modificato. Altrettanto chi viene dall'A7, scende verso Lungomare Canepa con quest'altro asse, identico a quello del progetto esecutivo approvato. Quindi, di fatto, ci troviamo quassù. Con questo asse, con questa rampa a scendere, si va verso Ponente, oppure vicino a Via Chiesa, a parte le viabilità, queste poi secondarie. La rampa è del tutto simile a quella che aveva i locali sotto, anche questa ha i locali sotto, che c'erano nel progetto esecutivo approvato. Direzione opposta, Ponente a salire verso Foce o A7, questa rampa che sale e poi è esattamente uguale al progetto vecchio, nel senso che si arriva in sopraelevata con questo asse, o in A7 con l'Elicoidale, ovviamente. Quindi, le due rampe sono: una rampa a scendere e una rampa a salire, senza soluzione di continuità, nel senso che non c'è nessuna intersezione, come c'era nel progetto esecutivo; la rotatoria non c'è più. Il mezzo pesante che arriva da Genova ovest si trova su questo tratto di sopraelevata esistente; prima che faceva? Entrava in rotatoria, qui, entrava in rotatoria e accedeva al varco Etiopia nuovo in questo modo; adesso ha un suo collegamento dedicato, indipendente, ed entra in porto sempre nello stesso punto,



COMUNE DI GENOVA

perché ovviamente dobbiamo rispettare il progetto della sopraelevata portuale. L'uscita dal porto, che prima avveniva utilizzando la rotatoria, oggi avviene in maniera del tutto indipendente, con questo ago di accelerazione, sempre sopraelevato, ovviamente, e si innesta sulla struttura esistente. La manovra uscita dal porto-Ponente oggi viene realizzata mediante questa rotatoria e questo passaggio sotto, su Via Chiesa, e si torna indietro. Poi c'è l'immissione, o su Via Chiesa, o su quest'asse centrale.

Sottovia Milano, di fronte a MSC. Diciamo che è a una quota intermedia tra l'uscita del tunnel, chiamiamolo così, di Via Milano e la quota zero del sottovia De Marini. È in una quota intermedia di raccordo, diciamo. Cioè, qui si è più alti e, via via, si degrada verso lo zero. Quindi, le manovre in uscita e in entrata dal porto sono garantite come quelle del progetto esecutivo.

L'ingresso traghetti, parliamo sempre di questo del lotto 1, lì? Sì, quello c'è.

Chi esce dal porto? che avrebbero trovato qui, nel progetto esecutivo, perché salivano qui. Sempre detto che la manovra uscita dal porto-Ponente è una manovra secondaria, rispetto a uscita dal porto-autostrada, perché la svolta che c'è oggi qui – non so se ancora la fanno, forse no – la svolta che fanno i camion in uscita da varco Etiopia esistente, svoltano davanti MSC e tornano indietro, qualcuno la fa, la fa, no, a zero non è, però chiaramente non è il principale, il principale è l'uscita.

Sì, certo, perché quella è un'inversione a U, è chiaro, sì. Però diciamo che la manovra principale è la salita in autostrada, che è del tutto indipendente. Un'ultima cosa: è prevista la pista ciclabile, in continuità, anzi ciclopedonale, perché è larga 4,5 metri, in continuità con quello che realizza Sviluppo Genova, che però fa solo la ciclabile, la nostra è una ciclopedonale, che consente di attraversare e di portarsi sul lato opposto della carreggiata. Ovviamente, non si riesce ad attraversare Lungomare Canepa, perché Lungomare Canepa, almeno fino all'altezza di MSC, rimane sempre una strada a scorrimento veloce, senza più il semaforo davanti alla caserma. Quindi, la sua funzionalità è sempre quella, di traffico veloce. Questa è la soluzione dal punto di vista progettuale e viabilistico.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Volete intervenire con domande, Consiglieri? Vedo che parlate tra di voi.

CENTOLANI (SOCIETÀ AUTOSTRADALE)

Il mezzo pesante che viene da Genova ovest entra nella struttura esistente, che dobbiamo rinforzare, adeguare, rimettere a posto, cambiare gli appoggi, cambiare le barriere di sicurezza, cambiare l'impianto di illuminazione; entra e si porta sul ramo a scendere, tronco di scambio 60 metri. Un miliardo ce ne stanno a Milano, a Roma non ne parliamo. E questa è la rampa Cantore, che continua a vivere. Ora non c'è qui la segnaletica, la segnaletica orizzontale a terra qui non è disegnata, perché poi la studiamo, la studieremo nel migliore dei modi, ovviamente. Di fatto, se uno si mettesse su Via di Francia, la differenza tra il progetto esecutivo e questo è che non vedi più il pezzo di viadotto che c'era al posto della Cantore.



COMUNE DI GENOVA

Quindi, dal punto di vista visivo ci sono i rinforzi che stanno sulla struttura esistente, che è questa. Cambiamo anche questo viadotto, questa campata, ovviamente; le Ferrovie sono ben contente che gli mettiamo un cassone del tutto nuovo. Non ci sono giunti longitudinali per i motociclisti, sono stati evitati giunti longitudinali, quindi non si trovano, abbiamo eliminato tutte le possibili difficoltà per motorini e moto; sono solo trasversali, dove servono. L'impianto di illuminazione a led è nuovo, poi verrà esteso a tutto il nodo. Non era previsto, c'erano le lampade a sodio, perché nel 2010 non c'era ancora la tecnologia spinta, però oggi mi sembra quanto meno inopportuno. Qui, appunto, come dicevo, vengono rifatte tutte le barriere di sicurezza nuove, e questo non era previsto ovviamente nel progetto esecutivo, perché non era previsto di intervenire sopra. Il resto è identico, diciamo, come assi che vengono realizzati, non sono cambiati; sono quelli in corso di esecuzione oggi su Passo Via di Francia e su Via di Francia.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Vogliamo procedere con le domande, visto che vedo prenotato il Consigliere Bernini e il Consigliere Putti? Prego, Consigliere Bernini, ha la parola.

BERNINI (PD)

Nota la mancanza, a meno che non siano nascosti dietro, di Autorità Portuale del Tirreno occidentale.

BRUSONI (PRESIDENTE)

È arrivato un messaggio testé, che dice che sono impossibilitati a venire. È arrivato questo messaggio intorno alle ore 10.00 di questa mattina.

BERNINI (PD)

Un'altra volta per invidia nei confronti degli attuali Assessori mi avrebbero spellato vivo, dopodiché arrostito, se fosse successo questo quando ero Assessore alle infrastrutture. Però i tempi cambiano, quindi le sofferenze diventano diverse. È evidente che Autorità Portuale non può continuare a pensare che non deve avere rapporti con chi rappresenta la cittadinanza genovese, anche perché tutto quello che ci hanno fatto vedere adesso funziona se, e solo se, Autorità Portuale comincia a fare qualcosa di decente per la viabilità interna al porto, perché tutto quel giochino lì, se non viene fatto l'accesso al porto da parte di Autorità Portuale non so neanche se hanno ancora approvato il progetto, perché ai miei tempi dovevano ancora assegnarlo a un ingegnere, che lo progettasse. So che poi hanno trovato un progettista che glielo fa. Noi non ce l'abbiamo mica con l'ingegner Centolani, che svolge il suo lavoro. Dopodiché, essendo lui abituato a lavorare con un cafone come Castellucci, anche il rapporto con il nostro Sindaco è quasi rose e fiori, in qualche modo, nel tipo di rapporto e interazione con i dipendenti.



COMUNE DI GENOVA

Però la cosa che ha in qualche modo irritato me, come ex Assessore, ma anche Pignone, che era un Consigliere del ciclo precedente, è questo atteggiamento che c'è stato per due anni interi da parte dell'Amministrazione, di non farci vedere nulla. Allora, la progettazione in itinere e la verifica di questa progettazione consente spesso di fare meglio il lavoro, se ci sono dei consigli utili. La mia posizione non è: ah, era bello il progetto precedente, questo qua fa schifo; anche perché tutto è perfezionabile, tutto può essere fatto meglio. Io non so, con tutta sincerità, perché non ci avete neanche fatto vedere i dati di analisi dei flussi etc., se la rotatoria aveva efficacia maggiore rispetto a questa *chicane* che viene fatta con il trasferimento dei camion, se il fatto che l'Autorità Portuale continua a rallentare la viabilità interna renderà utile questa *chicane*, perché dentro i camion non sanno proprio come inserirsi e mettersi in coda. A Cornigliano, dove dovrebbe esserci l'altra uscita, non riescono a mandare via un concessionario, anzi, un affittuario a cui il contratto – l'ho firmato io – è già scaduto e lui dovrebbe essere da mesi via da quell'area, quindi dovrebbe essere un'area utilizzabile dai camion genovesi. Ma a parte questa parentesi di un'Amministrazione che preferisce ossequiare il potere dei monopoli del porto piuttosto che fare l'interesse della città, noi volevamo capire cosa stava succedendo, quindi capire se queste nuove progettazioni consentono oppure no di risolvere alcuni problemi che hanno coloro che, come me, abitano a Ponente. Per esempio, oggi il fatto che ci siano i camion che escono dal porto e che necessariamente, se sono diretti verso Savona, o la Spagna, o la Francia, devono entrare dentro e fare da Via Balleydier il giro in quello stesso punto dove realizzerete la rotatoria, crea un blocco al traffico. Io lo faccio tutti i giorni, perché abito a Ponente e arrivo da qua, di solito, e di conseguenza so anche quali sono i punti dove normalmente si blocca tutto quanto. Ma può darsi che, una volta finito il lavoro, questa cosa invece venga risolta, perché la rotatoria, che oggi non c'è, può creare una situazione di questo lo si sa, se ci sono le simulazioni che avete senz'altro fatto, avete i sistemi con tutte le formichine che girano, di diverse dimensioni, che possono stabilire quanto si fa di coda, almeno in termini previsionali; è una cosa che ormai, con gli ausili tecnici, possono fare tutti quanti. Di conseguenza, visto che poi comunque il tunnel portuale resta ancora una chimera, anche se la sopraelevata, come avete verificato voi stessi, dovendo farci delle strutture di sostegno, comincia a dare segni della sua senilità – è come il mio corpo, che ha più o meno la stessa età, cominciamo ad avere bisogno di continui check-up e di continui interventi; è così, è la vita – sarebbe utile pensare a come questa città risolve per il futuro il problema del collegamento tra Ponente e Levante, che la sopraelevata fino a ieri dava con buone performance, ma sempre meno sta dando. Il Nodo di San Benigno faceva parte di un ragionamento più ampio, che è la triangolazione Bolzaneto, Genova ovest-aeroporto. Una fetta è finita, finalmente, il lotto 10 ha finalmente coronato il collegamento tra Strada Mare e casello dell'aeroporto, il dramma della caduta del ponte ha modificato completamente i percorsi; però, per esempio, ha anticipato una condizione che è quella legata all'uso di Via Cantore e quindi della rampa di accesso alla sopraelevata di Via Cantore. Giusto qualche giorno fa, qui avevamo i commercianti di Via Cantore e di Sampierdarena, che chiedevano all'Assessore,



COMUNE DI GENOVA

visto che ormai Via Cantore è completamente declassata, che venissero realizzati in Via Cantore dei posteggi, delle soste, in modo tale che uno non ci passa da Via Cantore adesso perché, se viene dalla Valpolcevera, passa sotto; se vuole andare in Via Cantore, lo fa perché si ferma e va a comprare che è un po' quello che era previsto con il collegamento per Via Benedetti e Guido Rossa, sul trasferimento di una grossa parte del traffico di attraversamento fuori da Via Cantore, quindi più respiro per Via Cantore. Purtroppo per me, ho una madre inferma, che spesso vado a trovare, che abita a Sampierdarena, quindi passo spesso da Via Cantore, venendo da Ponente, salgo su all'ospedale di Sampierdarena, torno indietro e quindi vengo verso qua e prendo la rampa che è stata tanto vituperata e che l'Assessore prima citava come un grande danno alla città. Adesso che Via Cantore è praticamente vuota, come dicono i commercianti di Via Cantore, la rampa è vuota, quasi a tutte le ore. Ve lo dico perché ci vado un po' a tutte le ore in quel posto e a tutte le ore la prendo. Il disegno che ho visto mi lascia un solo dubbio sulla pericolosità di quella soluzione: i camion che scendono da Genova ovest e sono diretti al porto fanno una manovra di scostamento a destra, per prendere la viabilità che porta dentro quella *chicane* e così via; se ci fossero dei problemi di accesso al porto, addirittura avremmo una coda di camion lungo quel percorso lì. La rampa, mi pare di aver capito, non viene modificata, quindi mantiene la stessa pendenza attuale e lo stesso allaccio con la struttura della sopraelevata. La pericolosità di un intreccio di questo tipo è evidente. Gli incidenti che si sono verificati negli ultimi tempi nella Guido Rossa dipendono da questa cosa qua: chi arriva da Sestri si infila nella Guido Rossa, i camion che scendono dall'autostrada per andare verso il porto si spostano per entrare nella rotatoria di San Giovanni d'Acqui, sulla destra, e ancora due settimane fa hanno falciato un'utilitaria che è rimasta accartocciata. Cioè, il pericolo dell'intersezione tra la viabilità urbana, delle vetture, e i camion, magari anche condotti da guidatori stanchi o che conoscono poco la realtà, che si inseriscono nella viabilità che porta verso il porto, è cosa pericolosa. La Guido Rossa è a tre corsie, bella larga, con grande visibilità; se si mantiene quel tipo di rampa ho 59 anni e la uso da quando ne avevo 16, quando avevo il 125 non è esattamente la migliore. Il dubbio vero è la cosa che vorremmo capire, come avete risolto questa cosa, è se la soluzione non è più pericolosa del danno, perché quello che è successo al Lungomare Canepa, per esempio riduzione a due corsie nel tratto dove è stato eliminato il muretto non ha risolto i problemi della gente di lì, che continuerà ad avere la rumorosità. La rumorosità lì si risolve facendo un intervento specifico, che finanzia una galleria acustica, a meno che non si scelga il percorso che Autostrade sceglie normalmente: tutti quelli che stanno a 30 metri dall'autostrada vengono espropriati e ci si fa il giardinetto. Se invece si continuano a far stare lì persone che sono a 3 metri, 2 metri da una viabilità di classe D, bisogna che la classe D venga protetta, come Autostrade ha fatto nel territorio del medio Ponente, a Sestri, con le barriere acustiche, venga protetta in modo che queste sono essenzialmente le questioni che ci poniamo. Avremmo bisogno, credo tutti quanti, di avere questa documentazione, non dico le 600 ma le altezze, le dimensioni e i flussi, per poterceli guardare un attimo, cosa che una volta succedeva; adesso il fatto che non succeda fa presupporre che ci sia sotto chissà cosa, perché noi siamo abituati a



COMUNE DI GENOVA

pensar male, essendo tutti figli di Andreotti. È così, purtroppo. E più lei fa i risolini e ci dice: eh, sì sì, ma io sono bravo, bello e intelligente, meno ci crediamo. Capito?

BRUSONI (PRESIDENTE)

Mi chiedeva di poter intervenire. Intanto volevo avvisarvi che, per quello che riguarda la vostra mozione d'ordine per la situazione temperatura, attraverso l'ausilio anche dell'Ufficio Commissione, abbiamo scritto all'Ufficio Calore, sollecitando un immediato intervento.

PUTTI (CG)

Grazie. La prima domanda che farò è capire qual è il cronoprogramma previsto per la realizzazione. Dico questo perché? Perché da sempre questo e il nodo ferroviario sono le due opere sulle quali in città non c'è nessun contrasto, perché sono entrambe le due opere fondamentali realmente per la mobilità cittadina. Il traffico sulla città, per chiunque abbia solo l'accortezza, o la curiosità, o la necessità di ascoltare Isoradio o le altre emittenti che trasmettono le notizie sul traffico, è un traffico di ingresso alla città; tutte le volte che c'è traffico nella nostra città, queste emittenti dicono: "Traffico di ingresso su Genova". Rarissimamente c'è dell'altro traffico, legato magari a incidenti o altro, come succede in qualsiasi arteria della viabilità autostradale. Quindi, questa è strategica, perché va ad affrontare una parte del traffico di ingresso nella città, in un nodo molto importante, perché l'obiettivo uno degli obiettivi dovrebbe e vorrebbe essere quello di far sì che i camion che escono dall'autostrada Genova ovest vadano direttamente in porto e non vadano a interferire con la mobilità cittadina. Quella è una cosa strategica, fondamentale, perché oggi in quella zona, quando ci sono caos e code, ci sono caos e code essenzialmente per due motivi: o perché si stanno caricando e scaricando delle navi, quindi ci sono i camion che aspettano di entrare per prendere i container, o di uscire dopo averli presi, o perché ci sono i traghetti che stanno caricando i passeggeri, soprattutto alcuni, o scaricando i passeggeri; più caricando, perché c'è l'attesa fuori. Questo è il motivo per cui noi, alcune volte, abbiamo traffico in quella zona, che quindi è strategica. Perciò quest'opera aveva proprio questo obiettivo, di separare i due flussi, quello cittadino e quello invece dedicato al trasporto merci. L'altro motivo da affrontare, per risolvere il problema del traffico, è di capire che a Genova non ci stanno infiniti veicoli. Noi potremmo anche essere bravissimi e fare un imbutone gigante, in cui buttiamo dentro migliaia e migliaia di veicoli, ma poi non sapremmo dove metterceli. Certo, c'è chi ha progettato mirabolanti posteggi sotterranei in Piazza Dante, Dio ce ne scampi e spero che, finché riusciamo, li teniamo lì bloccati, perché sennò qua si pensa di poter scavare ovunque e buttare macchine sotto, senza pensare a come arrivano da una parte o dall'altra, quello che provoca scavare lì sotto, tutti i problemi che abbiamo con i posteggi interrati da due piani, che sono fermi da secoli, da tutte le parti, figuriamoci quello che è previsto da sei. Dico questo perché? Perché mi ha sorpreso che tutti questi imprenditori, Confindustria, la Camera di Commercio, che sono sempre lì su alcune grandi



COMUNE DI GENOVA

opere a perorare le cause di questa roba, su questo non li ho mai sentiti dire niente. È una roba che serve a loro e anche un po' a noi, per poterci muovere serenamente, ma non li ho mai sentiti spicciare una parola rispetto ai tempi, come se realmente di quest'opera non gliene fregasse niente. Mi viene da supporre, quindi, che dietro alle altre ci sia dell'altro, che i problemi che vogliono risolvere loro non sono la mobilità genovese e la mobilità dei traffici portuali, ma siano altri, più legati magari, diciamo, a non sviluppatissime capacità imprenditoriali di qualcuno, pensandola al meglio? Questo era il mio preambolo. Detto questo, vorrei capire, perché non sono riuscito a capirlo appieno, come con questo tipo di modello, che ho capito ha degli aspetti positivi, appunto, di provare a separare in prossimità dell'ingresso in porto i flussi di camion e veicoli invece cittadini, che quindi continueranno ad andare sotto, verso il centro, e a tornare. Perché non dimentichiamoci che questa città è curiosa, tra l'altro, perché le grandi imprese sono a Ponente, però gli ingegneri abitano a Levante; i camerieri abitano a Ponente, ma vanno a lavorare a Levante; gli educatori abitano a Ponente e vanno a lavorare un po' a Ponente e un po' a Levante, degli ingegneri a Ponente non ci vuole vivere nessuno, si vede. Ecco perché questa cosa qua è curiosa. Questo è il dato. Quindi vorrei capire se, nel momento in cui ci sono e si verificano, sovente, questi accumuli di camion in attesa di poter entrare in porto perché poi sappiamo benissimo che i varchi hanno dei tempi di ingresso biblici, perché uno dei veri motivi per cui il porto di Genova non sarà mai considerato un porto d'importanza strategica mondiale ce lo ha detto qua un rappresentante dei traffici mondiali ma solo a livello italiano, è perché qua da noi, per entrare e uscire dal porto, le merci ci mettono dei giorni. A Rotterdam o ad Amburgo ci mettono infinitamente meno, infinitamente meno. Questo è il dato per cui loro preferiscono, da Milano, come lui ha detto qui in Commissione, mandare le merci a Rotterdam piuttosto che a Genova, e lo faranno sempre ha detto perché Genova avrà un ruolo di porto italiano, regionale, inteso come regione nord-ovest. Questo è quello che ci hanno detto loro. Quindi, questa cosa qua riuscirà ad accogliere tutti questi camion che aspettano di entrare pian piano dentro il porto? Quante centinaia di metri hanno di corridoio di stazionamento? Ugualmente, rispetto invece al carico e scarico dei traghetti, questa roba qua come va a interagire? Porta in qualche modo delle superfici di stazionamento, delle corsie di stazionamento, oppure si verificherà di nuovo che le macchine, i furgoncini etc., in attesa nel sottopasso che entra in porto, arriveranno pian piano su, fino a bloccare lo svincolo del nodo, come è adesso, di fatto, nei momenti di scarico e carico dei passeggeri? Ultima cosa: capisco che sia magari infinitesimale rispetto a tutto quello di cui ha parlato e accennato prima, volevo capire invece dalla Giunta dove va a finire, in tutto questo, "Music for peace", se è stata pensata una collocazione alternativa, se non verrà toccata, perché comunque è una realtà che ovviamente non produce come il porto migliaia di posti di lavoro; tra l'altro, mi sembra che il nodo abbia un valore intorno agli 80 milioni, tra i 60 e gli 80 milioni di euro, la Gronda sui 3 miliardi, dicono che per la Gronda porterà 5 mila posti di lavoro (3,5); facendo due proporzioni, questo ne dovrebbe portare 150, mi sorprende che non ci sia nessun imprenditore che sostiene questa roba qua, mi fa ulteriormente supporre che neanche i posti di lavoro siano una cosa di cui gliene frega. Invece volevo sapere



COMUNE DI GENOVA

di “Music for peace” cosa ne sarà, se è stata pensata una collocazione alternativa con loro, se è avviato un percorso, o se invece rimarranno lì, in mezzo a tutto questo bailamme. Del cronoprogramma, e vado a chiudere, volevo sapere anche perché, ovviamente, mentre ci sarà l’esecuzione dei lavori, mi immagino che il traffico in quella zona lì non sarà banale, quindi vorrei capire come è stata studiata la cantierizzazione in contemporanea con il mantenimento dei normali flussi che ci sono, perché tutto questo, indubbiamente, perlomeno sicuramente finché non c’è il nuovo ponte, ma comunque per tutta la durata dei lavori sarà decisamente impegnativo. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Pandolfo, prego, a lei la parola.

PANDOLFO (PD)

Grazie, Presidente. Anch’io ho avuto un po’ di difficoltà a comprendere come verrà il progetto, in alcuni dettagli, ma mi interessa concentrarmi su alcune questioni legate al traffico che va a intersecarsi tra quello della città e quello autostradale. Oggi viviamo alcune difficoltà legate ad alcuni periodi, ad alcuni momenti di intensità del traffico che intorno a quel nodo si manifestano, lo abbiamo visto nell’ultimo fine settimana, quando c’è stato quell’ingorgo proprio a San Benigno e addirittura si è pensato di immaginare di cambiare le rotte dei traghetti o di chiedere la sospensione di alcuni traghetti, quelli per Tunisi, immagino; queste sono state le dichiarazioni che ha fatto alla stampa il management delle stazioni marittime. Credo quindi che quel tipo di ostacoli debbano essere rimossi con la progettazione alla quale andremo incontro. Un altro dei problemi è legato a varco Etiopia: vorrei comprendere meglio qual è la modifica che verrà fatta del traffico portuale che si immette all’interno del quartiere di Sampierdarena, di fatto, oggi, con un’intersezione che è quella davanti al palazzo della Guardia di Finanza, come avverrà, cioè come muterà quella situazione, perché oggi è una situazione di netto pericolo, costante, a prescindere dal traffico portuale, dei traghetti per Tunisi o meno. Come verrà bypassato il problema che oggi si manifesta con l’uscita da varco Etiopia dei camion? Penso che siano questi gli elementi, cioè i problemi attuali di interferenza devono essere superati tutti. Poi, le motivazioni, perché la rotonda è sparita e altre ragioni sono, immagino, ragioni di carattere tecnico, che però mi piacerebbe comunque comprendere, quindi anche la modifica del progetto, perché la rotonda è sparita, quali sono state le ragioni legate a delle valutazioni tecniche, che in qualche modo hanno fatto cambiare il progetto anche radicalmente in alcuni punti. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

La ringrazio. Darei la parola all’ingegner Centolani per le risposte.



COMUNE DI GENOVA

CENTOLANI (SOCIETÀ AUTOSTRADE)

Riparto da Bernini, mi sono segnato le cose, vediamo se le prendo tutte. Il tunnel sul portuale non so se ne hai fatto cenno, forse sì viene garantito sempre, esattamente nello stesso modo. Se si dovesse fare il tunnel che imbocca, imbrocherebbe sotto la rotatoria, quella davanti MSC, quindi demolisci la rotatoria e riparti, da lì dovrebbe essere l'imbocco, quindi esattamente come era il progetto esecutivo. Ripeto, il concetto di base di questa variante è non modificare le manovre che erano possibili, cioè non c'è alcuna manovra che non c'è più, ovviamente. Raccontavamo quella dei camion che escono e vanno a Ponente, passando sotto Via de Marini o sull'asse centrale. Quindi, la base è sempre stata questa. Sullo scambio famoso di Cantore, quello che verrà realizzato, lo scambio è di 58 metri, quindi uno scambio a norma assolutamente. Ovviamente, c'è un periodo stimato della mattina, dove c'è un flusso maggiore, in certi periodi, dei camion verso il porto. La pericolosità oggi, con lo stop, è nettamente superiore, perché lo stop della Cantore, con la visibilità in curva, è praticamente assente e i camion continuano comunque ad arrivare i camion girano a sinistra, ma le macchine arrivano molto veloci. Allo stop non c'è visibilità, dal punto di vista stradale è così. Certo, il progetto prevedeva l'eliminazione, quindi comunque lo superava nettamente il problema, ovviamente con un asse nuovo. Però il tronco di scambio è assolutamente a norma, sarà ovviamente una questione di traffico e di velocità perché, quando parlavi di Lungomare Canepa, Lungomare Canepa è a tre corsie, ci sono i 40, i 50, come ci saranno lì, che ovviamente hanno portato Vedo molti autovelox, li vedo da utente, con il taxi dall'aeroporto a Via Scarsellini, quindi qualcuno corre; la tre corsie non è paragonabile a quell'accesso lì, dal punto di vista stradale. Ci sono in tutti e due gli stessi limiti, ma lì non puoi arrivare troppo veloce, quindi il pericolo cui accennava è un pericolo di manovra, che sugli scambi c'è in tutta Italia, scambi assolutamente a norma del Codice della Strada. La domanda era: come avete superato? L'unico modo è questo, scambiare i traffici in quel tratto, scambiare i traffici in quel tratto, cosa che succede in tante, in tante altre situazioni. Però, se è a norma, è a norma. Poi, se contestiamo la norma, torniamo indietro. Però, voglio dire, se fosse al limite della normativa, derogato, è chiaro che diventa borderline; però quello è un tronco di scambio, c'è anche la rampa di Pavimental, quindi il traffico si distribuirà per l'accesso alla sopraelevata. Se ci fossero difficoltà nel senso che, salendo da Cantore, immagino io, trovi coda sulla rampa che a noi non risulta, perché non ci torna la coda, non ci torna la coda in quella configurazione finale, per colpa di questi camion che deviano verso il porto si prenderà la rampa Pavimental, la rampa di Via Milano, questo è. Adesso non so se mi sono perso altre cose cui avevi accennato, però lo scambio sicuramente è uno scambio a norma, quindi quello è così, dal punto di vista tecnico, stradale, progettuale. Il tunnel sul portuale, quello rimane assolutamente non vincolato dalla soluzione di oggi. Rispetto a quello che diceva invece il Consigliere Putti, che ha fatto un po' più di domande, parto dai tempi. Mentre il progetto della variante Cantore è stato trasmesso al Comune e a RFI – perché è un ente interferito, ovviamente, dallo scavalco il 30 aprile e ha ottenuto i pareri favorevoli, ora si comincerà, dobbiamo cominciare perché RFI ci ha imposto delle finestre, a marzo 2020 e a novembre 2020, incastrate in tutti i



COMUNE DI GENOVA

discorsi del Terzo Valico, quindi dobbiamo cominciare perché quelle sono diventate delle *milestones* che, a ritroso, ci costringono ovviamente a iniziare subito i lavori; la parte invece di Lungomare Canepa, che ha quel “torna indietro”, chiamiamolo così, di Lungomare Canepa per far entrare i mezzi pesanti in porto, ovviamente necessita di un’approvazione sincrona di più enti, ancorché il progetto è stato fatto vedere a tutti quelli che poi parteciperanno alla Conferenza dei servizi. Quindi, c’è una Conferenza dei servizi da fare. Il progetto definitivo è stato mandato il 15 luglio al Ministero delle Infrastrutture, da Autostrade, quindi rilascerà il nulla osta e convocherà, tramite il Provveditorato, credo, come fu fatto per il vecchio San Benigno, la Conferenza dei servizi, che dovrebbe avvenire quasi certamente in autunno. A quel punto, poi, si parte con i lavori a inizio 2020 e dovrebbero finire nell’estate del 2022. Teniamo conto che il progetto esecutivo approvato finiva intorno a marzo 2021, perché gli immobili comunque non erano disponibili; c’erano dei ricorsi su certi immobili da parte dei concessionari. Quindi c’è un anno di differenza, per avere una soluzione, secondo noi, oggi – sicuramente nel 2022, ma anche nelle proiezioni che abbiamo fatto al 2030 – migliore. Questo sulla tempistica. Sulla tempistica, il traffico nelle fasi di cantiere, come è stato studiato: il traffico durante le fasi di cantiere, che nel progetto esecutivo, per Lungomare Canepa soprattutto, era previsto di tenere una corsia a salire e a scendere, nel progetto esecutivo era previsto che da Ponente si saliva verso la città con una corsia, a scendere e a salire; oggi le fasi sono state studiate con due corsie, due più due, sempre, com’è oggi, vengono garantite sempre due più due corsie, durante la fase di realizzazione di questo intervento. Quindi, il traffico viene – passatemi il termine tecnico – palleggiato sulle rampe che vengono via via realizzate, quindi porti il traffico due più due da una parte, demolisci la parte esistente, realizzi l’altra infrastruttura, ci porti il traffico due più due; il traffico quindi proveniente da Ponente verso Levante e il contrario ha sempre la possibilità di avere due corsie, e questo è un miglioramento rispetto a quello che c’era prima. Sul Cantore, stessa cosa, non viene alterata la configurazione di traffico di oggi, durante i lavori; è stato studiato, ovviamente, banalmente, per non alterare la configurazione di traffico. Quindi, vengono sempre mantenute le corsie che ci sono oggi, che vedete oggi, nelle fasi di cantiere. Un’altra domanda è sull’entrata in porto, questo “torna indietro” che c’è in questa nuova soluzione. Di fatto, la rotatoria di prima era proprio una situazione in cui si trafficavano si mischiavano totalmente; il “torna indietro” – questo – è dedicato esclusivamente ai mezzi pesanti in porto ed è lungo quasi 350 metri, tutto, ed è una corsia d’accumulo. Se devo fare il confronto con la rotatoria, non c’è confronto, ovviamente; la rotatoria, se si ferma dentro il varco Etiopia, è finita, porti rigurgiti fino all’A7. Qui perlomeno hai 300 metri di accumulo di camion. Quindi il “torna indietro” consente questo accesso indipendente. Altro accesso indipendente, ovviamente, è l’entrata in porto da Ponente, perché chi arriva da Lungomare Canepa sale su questa rampa e, invece di fare quello che faranno i mezzi che vanno in autostrada, che continuano verso l’Elicoidale, se ne vanno qui, a destra, ed entrano sul varco Etiopia. L’uscita dei mezzi pesanti dal porto all’autostrada è con quest’altro asse indipendente. Tutti questi erano concentrati su un’intersezione a raso della rotatoria, nel progetto esecutivo. Questo è del



COMUNE DI GENOVA

punto di vista del porto. Quindi, sono esplosi gli assi: rispetto al trovarsi tutti sulla rotatoria, sono esplosi in assi indipendenti. L'entrata traghetti: se parliamo dell'entrata traghetti il varco Albertazzi, credo non cambia nulla, perché il progetto esecutivo com'era è oggi, sull'Elicoidale; l'Elicoidale non avrà più il triangolo degli stop, che poi era il motivo del Nodo di San Benigno, il famoso triangolo dove tutti aspettano gli altri per passare, quello non ci sarà più, sarà fluido l'Elicoidale per salire e scendere dall'autostrada e per andare al terminal traghetti. Facemmo una riunione prima di queste modifiche, con l'amministratore delegato di Stazioni Marittime, che non aveva mai visto il progetto parliamo del 2018, forse 2017 che era rimasto positivamente non impressionato, ma dal progetto di San Benigno, non dalle varianti, perché il progetto non è cambiato, è sempre lo stesso. L'Elicoidale diventa fluido, è un percorso senza soluzione di continuità, a varco Albertazzi ci arrivi fluido. Certo è che, se è quello che ho visto sui giornali, da Roma, le navi della Tunisia dell'altra sera, non è il Nodo di San Benigno il problema, lì, c'è qualche problema forse da un punto di vista delle giornate, non lo so, perché l'Elicoidale era completamente pieno, però non è il Nodo di San Benigno o le varianti, è la struttura che ha quella capacità. È così, la struttura ha quella capacità lì di assorbire traffico verso il varco Albertazzi. "Music for peace": ricordo che, giustamente non li conoscevo, poi li ho conosciuti quando sono diventato responsabile del procedimento il collega ingegner Frediani di Autostrade mi disse: guarda, c'è stato un verbale in cui "Music for peace" siccome in Conferenza dei servizi era previsto un cantiere lì, perché era comodo per fare i lavori sull'Elicoidale, ci fu un verbale per cui giustamente "Music for Peace" fu lasciato lì. Io non sapevo chi fossero; quando ho conosciuto l'attività che fanno, ho pensato che questi non potevano spostarsi, perché fanno un'attività comunque importante. Però rimangono lì, non c'è un'ipotesi di ricollocazione. Diciamo che in senso tecnico, di appalto, è stata una limitazione, tant'è che l'appaltatore, quando ha ricevuto un'area in meno di quella della gara, ha detto: va be', non faccio riserva perché siamo all'inizio, però io ho un'area in meno lì. Gliel'abbiamo ridata dentro la Lanterna, non era proprio la stessa, logisticamente, però non ci sono stati problemi. Ma vista la motivazione e la genesi, "Music for peace" è stata garantita. Certo, non c'è un'ipotesi di ricollocazione, almeno per Autostrade, non so se il Comune ha fatto altre ipotesi. Per quanto riguarda invece il Consigliere Pandolfo, ritorno sullo scambio: forse il concetto dell'intervento era la commistione di traffici. Allora, la commistione di traffico, se vogliamo dire, è sullo scambio, l'unico punto in cui mezzi pesanti e viabilità leggera lo scambio intendo questo di Cantore, per quella fascia oraria, ovviamente, non è che lì continuano a camminare sempre i camion perché, attenzione, il traffico si continua a dividere per il varco San Benigno, c'è una redistribuzione anche dei flussi di traffico sul varco San Benigno, dove continuano ad accedere, ovviamente, i mezzi pesanti, praticamente deviando qui, prima. È quello che fanno oggi, alla fine, perché tanto dritti non possono andare, perché è vietato. Questo è identico al progetto esecutivo, identico. Tu parli della deviazione a sinistra, verso l'Elicoidale? È identica. Sul bivio il mezzo pesante potrà andare a sinistra, e se ne va al varco San Benigno, o scende giù; non so dove va varco Albertazzi, non lo so. Oppure fa lo scambio e va verso Lungomare



COMUNE DI GENOVA

Canepa e raggiunge varco Etiopia, come nel progetto esecutivo, non cambia niente. Era così anche il progetto esecutivo. La differenza è solo sulla demolizione della Cantore e su questo primo tratto di asse che non viene realizzato, tutto qua, aggiunge, sì. Questa è la Cuspide, dove c'è quel portale a farfalla; oggi i camion arrivano qui, stamattina erano tutti incolonnati qui, sull'Elicoidale. Nella configurazione finale di San Benigno, a prescindere, il camion può andare o al varco San Benigno, quello grosso, principale, o continuare a scendere verso mare, diciamo. Solo che prima lo faceva con quell'asse che partiva subito, perché demolivi da Cantore e partiva qui; oggi, attraverso una parte della struttura esistente, scambia più avanti, ma da qui in avanti. È esattamente identico al progetto esecutivo. Qui c'è questo scambio di 60 metri, di cui ha parlato il Consigliere Bernini, quello è un tronco di scambio, però è a norma; è un tronco di scambio dal punto di vista stradale ineccepibile, ce ne sono migliaia.

Mantenendo la rampa, se ne stavano da una parte, insieme ai veicoli leggeri. Non era una rampa dedicata, quella, sarebbero stati insieme coi veicoli leggeri, a scendere.

Il tronco di scambio dal punto di vista stradale, sì, è uno scambio. È uno scambio. Tanto per dire, per ricordare, questo non ha nulla a supporto. Prima che mettessimo mano a queste opere, si poteva fare questa cosa qua a San Benigno, questa inversione a U. Prima di mettere mano a quest'opera e demolire questo tratto di viadotto di passo Via di Francia, una delle manovre consentite era un'inversione a U, ti ricordi? C'era un'inversione a U che si poteva fare, qui davanti barriere distrutte e una manovra particolare che poi non usava nessuno, non l'ha mai usata nessuno. Con la moto, perché con la macchina era impossibile fare quell'inversione. Esatto, tiravi il freno a mano, nel senso che quel tronco di scambio è comunque messo a norma, non ha deroghe; quell'inversione a U che c'era, era assolutamente fuori norma. Lo stop è assolutamente fuori norma, quello della Cantore. Oggi non c'è più perché abbiamo cantierizzato; ma quello che c'era, era assolutamente fuori norma, non aveva visibilità. Però in città è chiaro che poi ci sono delle situazioni borderline che gestisci. Il tronco di scambio non ha deroghe proprio, rispetto alla normativa.

Varco Etiopia, sì. Varco Etiopia, che oggi, effettivamente, ha una situazione molto particolare e pericolosa, l'Autorità Portuale lo chiude, perché apre quello in quota, sempre che riesca a fare la sopraelevata portuale di cui parlavamo prima. Cioè, varco Etiopia in quota, a raso, si chiude se il varco Etiopia sopra funziona. Autostrade realizza l'attacco sul varco portuale, l'Autorità portuale deve fare il suo progetto di Autorità Portuale, che so che è entrato nel decreto Genova, non so. C'è la piazza, quella famosa di Pavimental, però non c'è la configurazione che serve per il flusso dei camion, deve essere tutto compatibile, come era nel progetto esecutivo vecchio. Cioè, oggi, paradossalmente, con il progetto approvato avremmo finito i lavori, con questa rampa che finiva sulla loro sopraelevata, che non l'avrebbero dovuta chiudere, credo, perché non nessun mezzo sarebbe potuto entrare in rotatoria ed entrare nel varco sopra, non è attrezzata la rampa sopra la sopraelevata portuale. Quindi, Varco Etiopia loro intendono chiuderlo e lasciarlo solo per i marittimi, con dei tornelli, così hanno scritto in una lettera, quando hanno visto il progetto di variante di Lungomare



COMUNE DI GENOVA

Canepa. Questo ripetono, testualmente. Ovviamente, l'intenzione di chiudere varco Etiopia sotto, quando sarà attivo quello sopra, già c'era anche nel progetto esecutivo vecchio, però lo lascerebbero aperto solamente con dei tornelli, per i marittimi che vanno a lavorare. Però qui entro in una cosa che non so. Era una cosa loro, non è legata al progetto nostro. Rimane sempre per noi, ovviamente, , perché c'è continuità di barriere di sicurezza, il varco amovibile qui davanti al varco Etiopia; nel progetto esecutivo era previsto un varco amovibile, quelli che si riescono a smontare in cinquanta minuti, per varchi eccezionali, con sagome fuori limite che non riescono a passare sul "torna indietro", che comunque ha una capacità elevata, fino a 18,75 per i mezzi pesanti, il "torna indietro" sopra, la curva, il raggio di curvatura. Quindi l'entrata non porto era quella che dicevo prima, si modifica con questi assi indipendenti, entrata e uscita, è fatta così, come si può vedere.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Do la parola al Consigliere Bernini, prego.

BERNINI (PD)

Due domande specifiche. La Guido Rossa, nell'intersezione pericolosa di cui parlavo prima. È una situazione di grande pericolo, purtroppo lo si verifica, basta guardare le statistiche sugli incidenti che ci sono stati in quel tratto lì, da quando è aperta. Le ore del mattino, in cui c'è il traffico pesante, coincidono anche con le ore di trasferimento di cui parlava prima il Consigliere Putti. Cioè, ci si muove a quell'ora insieme, autovetture dei cittadini e mezzi pesanti diretti al porto. La pericolosità è evidente, dopodiché non firmo io queste cose, figuriamoci. Forse le farei più barocche, visto il mio cognome. La cosa che mi chiedevo è: a questo punto, l'Elicoidale viene utilizzato rendendo comunque impossibile ai mezzi pesanti, che continuano a prendere l'accesso di girare verso Lungomare Canepa? Sarà modificata quella possibilità? Perché oggi il pericolo è l'intersezione tra chi scende dall'autostrada verso Lungomare Canepa e chi arriva perché non si capiva bene dall'immagine. Viene mantenuta questa cosa qua, nonostante sia cambiato il punto di accesso dei mezzi e venga trasferito insieme a quello delle vetture, essenzialmente, perché quello che succede è questo: le vetture e i mezzi pesanti da Via Cantore avranno lo stesso percorso, mentre prima si divideva il mezzo pesante dalle vetture. La soluzione comporta questo rischio per la vita, però è evidente che io cercherò di prendermi quell'altra rampa in Via Milano, piuttosto che questa, se voglio evitare questa pericolosità.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Putti.



COMUNE DI GENOVA

PUTTI (CG)

Grazie, volevo ringraziare per le risposte e, a questo punto, chiedere a lei, Presidente, o agli Assessori come fare, perché a questo punto manca un soggetto, che è Autorità Portuale. Dobbiamo sapere, dentro questa faccenda, quello che dovrebbe fare per arrivare a, da un lato, quindi il nuovo varco Etiopia; dall'altro dovremmo capire se ha voglia di uscire da questo stato di confort, di comodità, per cui, avendo aperto poco e con poco personale, quando arrivano quelli dei traghetti, rimangono in coda e rimangono fuori, perché è comoda questa situazione: tu non sai dove metterli dentro e quindi li fai rimanere fuori, tanto poi il problema se lo gestisce qualcun altro. Però di questa roba qua, secondo me, sarebbe importante parlare in questo momento, in cui ci sono delle progettazioni in corso su quell'area e su quell'area. Io credo che questa sia, tra l'altro, purtroppo, l'ennesima risultanza del fatto che si siano volute allontanare le presenze delle Autorità locali da quella che è Autorità Portuale. Finché in qualche modo il Sindaco aveva la possibilità di partecipare, era un conto; adesso che gli abbiamo tolto questa possibilità, l'evidenza che ci viene restituita è che noi sempre di più abbiamo delle relazioni con soggetti come Ferrovie, per alcuni versi e scopro che non siamo gli unici a essere sudditi totali delle decisioni di Ferrovie e dall'altro l'Autorità Portuale. Però con l'Autorità Portuale siamo quanto meno cugini che abitano porta a porta, quindi voglio capire con quali strumenti ipotizziamo di poterci confrontare con loro, per avere delle risposte, per capire come procedono le loro progettazioni e come intendano affrontare determinate problematiche, che qua sono emerse e che poi si riversano sulla città. Quindi, non so, vediamo assieme con quali modalità, se andare là a bussare; lo abbiamo fatto in passato con la Regione, con un Assessore regionale che faticava a presenziare alle nostre Commissioni, siamo andati là. Quindi non vedo perché non si possa andare adesso dall'Autorità Portuale. Non c'è nessun problema, da parte mia.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Pandolfo, prego.

PANDOLFO (PD)

Grazie. Credo che ci sia da aggiornare presto questa Commissione, Presidente, con l'Autorità Portuale, perché davvero questo tema delle intersezioni o intersecazioni, come le vogliamo chiamare, tra il traffico portuale e quello cittadino debba prevedere un'azione da parte dall'Autorità Portuale, anche in relazione a quello che mi ha risposto l'ingegnere su varco Etiopia. È fondamentale, altrimenti noi la nostra parte la facciamo, poi è chiaro che diamo in qualche modo due possibilità; però, se un'opera di questo genere non risolve magari per comodità, per prassi, perché poi i flussi traffico sono spesso anche così, si autoregolano può rimanere un problema in fondo a Lungomare Canepa. Allo stesso modo, spero che si autoregoli quell'intersezione, quello scambio che avviene mantenendo la rampa di Via Cantore, perché può essere oggetto di grande



COMUNE DI GENOVA

rischio per incidenti. Non so, oggi non abbiamo sentito nessuno della Polizia Municipale, non vedo neanche più l'Assessore Balleari, però credo che quel tema di discussione, io non ho mai fatto una battaglia di religione rispetto al mantenimento o meno della rampa di Via Cantore, ho sempre cercato di comprendere se quell'opzione senza neanche provocazione, perché quello che ha raccontato prima l'Assessore Balleari, il fatto che noi abbiamo lasciato per tre giorni chiusa la rampa e abbiamo visto cosa succedeva, penso che fosse stata un'azione un po' provocatoria, all'epoca, quando è stata fatta, per dire: vedete? La dobbiamo lasciare. Non si può pensare di gestire la mobilità anche con dei termini di provocazione. Quindi, siccome oggi il progetto manifesta in modo palese quell'incrocio tra Tir, che dall'autostrada vanno in porto, e mezzi leggeri, che da Via Cantore vanno in sopraelevata, proprio un incrocio non regolato da semaforo e da niente, penso che ci possa essere un elemento di pericolo grande. Mi stupisce che non so se lì può intervenire la Polizia Stradale, la Polizia Municipale, o chi ha competenza nessuno lo segnali, perché penso che questo sia effettivamente un problema. Quindi, in relazione a questo, Presidente, chiedo che ci sia un aggiornamento sia con l'Autorità Portuale che con la Polizia Municipale, per parlare principalmente delle due questioni, che sono: varco Etiopia, per quanto riguarda l'Autorità Portuale e tutte le competenze che poi ne deriveranno, e l'intersezione che avviene su quel tronco, come è stato chiamato, non ricordo, su quel tronco, che è quello che andrà potenziato dal punto di vista della struttura etc.. Però questi sono i due elementi che penso debbano essere assolutamente approfonditi. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego.

CENTOLANI (SOCIETÀ AUTOSTRADE)

Per i camion, 30 l'ora.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Avvenente, prego, a lei la parola.

AVVENENTE (PD)

Grazie, Presidente. Non più tardi di ieri, se non ricordo male, il Vicesindaco Stefano Balleari ha risposto a un articolo 54, che chiedeva notizie sul Lungomare Canepa, e ha detto una cosa vera. Ha detto: su Lungomare Canepa, essendo ancora un cantiere, il limite di velocità è 30 chilometri l'ora. Allora, io invito il Vicesindaco Balleari, qualora dovesse percorrere Lungomare Canepa, a non andare a 30 chilometri l'ora, altrimenti bisogna andare con le pinzette e tirarne su quello che resta: un francobollo dell'ex Assessore Balleari, perché i Tir vanno a una velocità che hai voglia i 30 chilometri orari! E poi l'ingegnere, giustamente,



COMUNE DI GENOVA

dice: è una questione di comportamento. Vero, ma dal punto di vista pratico poi andiamo a dirlo a quello che è rimasto morto lì sopra che è una questione di comportamento! Lì bisogna mettere in atto ogni elemento possibile per evitare queste commistioni, perché già, purtroppo, una grandissima cosa sbagliata fu fatta allora, quando fu inventata quella maledettissima, e prima o dopo ne sconteremo le conseguenze, perché lì di morti non ce ne saranno uno o due, ce ne sarà una quintalata perché, come ricordava qualcuno, dall'uscita di Cornigliano la rampa che adduce alla Guido Rossa è in discesa, mentre quella che adduce è in salita. I Tir, quando vengono giù di lì, non è che assumono i comportamenti civili e bla bla bla, questi hanno necessità di correre veloci, perché sono tutti padroncini, più vanno veloci, più fanno viaggi e più guadagnano. E non gliene può fregare di meno come posso dire? se ci sono delle macchine! È successo la settimana scorsa, ancora due o tre incidenti sono successi, una Panda schiacciata tra due Tir. Quella è stata una cosa veramente invereconda, che rimarrà sulla coscienza di chi l'ha progettata. Io credo che questo vada ricordato. Visto che però di errori ne sono stati fatti, evitiamo, visto che siamo ancora in fase di progettazione, di ripeterli, perché la sicurezza stradale, la sicurezza delle persone che percorrono quelle strade viene prima di ogni altra cosa. Ultima cosa, e chiudo: mi dispiace davvero che Autorità Portuale sia un po' riottosa a partecipare alle nostre riunioni. La sensazione è che abbiano l'intenzione di liberarsi di un grosso problema perché, ogni volta che si avvicina l'estate e ci sono tanti traghetti che partono, quindi con tanti soggetti che arrivano in quella zona, compresi quelli che partono per la Tunisia, quelli che vanno in Sardegna e quant'altro, la sensazione che si ha solo le malelingue, ovviamente è che loro vogliono tenere fuori dai varchi portuali più vetture e più camion possibili, se non quelli strettamente necessari al disbrigo delle operazioni immediate. Quindi stiamoci attenti, anche da questo punto di vista; Autorità Portuale è una realtà che a Genova non può non essere coinvolta e non può rifiutarsi di essere coinvolta su questioni di viabilità così importanti. Un po' di anni fa si parlava addirittura di istituire l'Ufficio Città Porto, o Porto Città; allora, santo cielo, Autorità Portuale non può, deve come dovere di buon vicino di casa essere presente qua, insieme a noi, ogni qualvolta che si discute di queste questioni, altrimenti si rischia davvero di fare delle ipotesi senza aver parlato con uno degli interlocutori assolutamente principali rispetto a queste questioni della viabilità borderline, tra porto e città. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Grazie a lei. Consigliere Pignone, prego, a lei la parola.

PIGNONE (LC)

Dato che ho sentito l'intenzione comunque di riaggiornare, anche per assenza di partecipanti, io credo che ci sia una necessità, visti i documenti assolutamente insufficienti per comprendere di cosa si sta parlando, io chiedo all'Assessorato di fare il punto della situazione. È vero che manca Autorità Portuale, è vero che le risposte molto tecniche di Società Autostrade sui lavori sono quelle che sono, però



COMUNE DI GENOVA

è vero che ci sono dei numeri, comunque. Si parlava, per esempio, di 2.500 veicoli al giorno, ora, per Lungomare Canepa, lato verso Levante; per l'accesso San Benigno erano 1.100 veicoli al giorno, Ronco 408 veicoli al giorno, Etiopia 400 veicoli al giorno. Però, al di là dei numeri, credo che ci sia la necessità di una relazione da parte dell'Assessorato al Consiglio, per fare il punto, altrimenti non sappiamo a che punto siamo arrivati. Per cui, rispetto a quello che era il progetto prima, rispetto a quella che è un'ipotesi, o perlomeno si andrà poi in Conferenza dei servizi, giusto per essere aggiornati credo che sia necessario ricevere da parte vostra una relazione che tenga conto un po' di tutto questo, quello che era e quello che si ipotizza essere. Anche i tempi appena descritti sono scritti da qualche parte, per cui credo che ci sia questa necessità. L'altra questione è quella che lega un po' tutte le grandi infrastrutture: che Autorità Portuale voglia fare o non voglia fare la sopraelevata, non ci sono elementi che possano far pensare al contrario, visto che ci sono stati accordi siglati da Autorità Portuale, recentemente, proprio per superare questa impasse, pertanto ricapitolare un po' tutto credo che sia compito dell'Assessorato. Mettetevi d'accordo, mettetevi d'accordo tra Assessori? Infatti ho detto "Assessorato" Assessorati. Perché è ovvio che non posso chiedere puntualmente a Fanghella o a Balleari, però credo che gli Uffici, visto che hanno competenze e conoscenze in merito, possano trovare una quadra di quello che ci siamo brevemente raccontati oggi, ma che dà prospettiva nei prossimi anni di un forte cambiamento in città. Io credo che ci sia bisogno di questo report, per cui lo auspico in tempi relativamente brevi. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Pandolfo, prego, a lei la parola.

PANDOLFO (PD)

Una mozione d'ordine: se possiamo avere presto quelle slide, soprattutto legate alla variante, agli atti della Commissione, per poterne discutere poi nella Commissione che aggiorneremo, alla quale però devono dobbiamo già sapere essere presenti Autorità Portuale, Polizia Municipale o Polizia Stradale, le persone che ho richiesto, altrimenti non riusciamo a fare le valutazioni.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Ingegner Centolani, prego, a lei la parola.

CENTOLANI (SOCIETÀ AUTOSTRADE)

Mentre la parte di Cantore è stata formalmente trasmessa, diciamo così, a Comune e a RFI, l'altra parte di Lungomare Canepa è andata al Ministero delle Infrastrutture e siamo in attesa, quella del "torna indietro" dei mezzi pesanti sta al Ministero delle Infrastrutture, in attesa del nulla osta a convocare la Conferenza



COMUNE DI GENOVA

dei servizi. Devo chiedere, ovviamente, se è possibile far uscire i documenti. Secondo me, non c'è problema, come sempre. Autostrade, se può far uscire quelle soluzioni che abbiamo visto. La soluzione della planimetria si vede, perché è sgranata, io la vedo bene qua, ma là no, però noi siamo sempre a disposizione per quello di cui ha bisogno l'Amministrazione comunale, ci mancherebbe. Poi ognuno ha i suoi capi e le sue gerarchie da rispettare, ma non penso ci siano problemi. Sono planimetrie e sezioni.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Ci sono altre domande? Nient'altro, allora direi che la Commissione è chiusa. Grazie.

ESITO

Nodo di San Benigno	RINVIO ALTRA SEDUTA
---------------------	---------------------

Alle ore 11.30, il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Nadia Piredda)

Il Presidente
(Marta Brusoni)

documento firmato digitalmente