



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE VALLATE

**VERBALE DELLA COMMISSIONE
NELLA SEDUTA DEL VENERDÌ 08 MAGGIO 2020**

La seduta si svolge in videoconferenza ai sensi del Provvedimento del Presidente del Consiglio Comunale n. 1 del 23 marzo 2020: “MISURE STRAORDINARIE PER LA DISCIPLINA DEI LAVORI DEL CONSIGLIO COMUNALE, DELLE COMMISSIONI CONSILIARI, DELLA CONFERENZA DEI CAPIGRUPPO E DELL’UFFICIO DI PRESIDENZA”.

Assume la presidenza il Consigliere Ottonello Vittorio.
Svolge le funzioni di Segretario il Sig. Tallero Mauro.
Verbale redatto dalla Ditta Live Reporting S.r.L

Alle ore 10:00 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Anzalone Stefano
Ariotti Fabio
Avvenente Mauro
Bernini Stefano
Bertorello Federico
Bruccoleri Mariajose'
Brusoni Marta
Campanella Alberto
Cassibba Carmelo
Ceraudo Fabio
Costa Stefano
Crivello Giovanni Antonio
De Benedictis Francesco
Ferrero Simone
Fontana Lorella
Gambino Antonino
Giordano Stefano
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Lodi Cristina
Mascia Mario
Ottonello Vittorio
Pandolfo Alberto
Pignone Enrico
Pirondini Luca
Putti Paolo



COMUNE DI GENOVA

Remuzzi Luca
Rossetti Maria Rosa
Rossi Davide
Salemi Pietro
Santi Ubaldo
Terrile Alessandro Luigi
Vacalebri Valeriano
Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

Baroni Mario
Tini Maria

Assessori:

Campora Matteo

Sono presenti:

Ing. Paolo Marchetti (Systra-Sotecni); Ing. Mario Gambaro (Italferr); Ing. Daniele Mari (Direttore Territoriale Produzione di RFI); Ing. Roberto Attolini (Comitato Liberi Cittadini di Certosa) Sig.ra Gianna Rossi (Rappresentante Condomini E/O Espropriati); Sig.ra Protti Olga (Rappresentante Condomini E/O Espropriati) Ing. Davide Canestrelli (Systra-Sotecni); Dott. Federico Romeo (Presidente Municipio V); Sig. Grasso (Municipio I); Sig. Guido Fassio (Esperto Lista Crivello);

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

PROGETTO METROPOLITANA BRIN CANEPARI – BRIGNOLE MARTINEZ.

OTTONELLO (Presidente)

Buongiorno a tutti. Procedo con l'appello.

(OTTONELLO (Presidente)

Al momento risultano assenti Baroni, Lauro, Tini. Se si dovessero collegare dopo me ne date notizia, grazie.

Siamo oggi, 8 maggio, riuniti per affrontare in videoconferenza come Commissione V Territorio e Politiche per lo Sviluppo delle Vallate il tema: "Progetto Metropolitana Brin – Canepari, Brignole Martinez.

Oggi, come comunicato in precedenza a tutti, tratteremo la prima tratta Brin-Canepari. Chiedo se l'Assessore Campora è collegato. So che aveva qualche problema a collegarsi.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Presente.



COMUNE DI GENOVA

OTTONELLO (Presidente)

Assessore buongiorno. Intanto approfitto per salutare tutti gli auditi, che poi dopo... Anzi lo faccio subito, guardate, vi presento e vi comunico i nominativi degli auditi.

Per Systra Sotecni Ingegneria dei Trasporti abbiamo l'Ingegnere Paolo Marchetti, Ingegnere Davide Canestrelli, Ingegnere Angelo Sanna.

Per Italferr, Azienda delle Ferrovie Sviluppo e Progettazioni abbiamo l'Ingegnere Mario Gambaro e l'Ingegnere Giuseppina Fadda.

Per il Rina l'Ingegnere Daniele Gualco.

Per la MM Società d'Ingegneria l'Ingegnere Marco Arcuati.

Abbiamo i Presidenti di Municipio, abbiamo Trenitalia, per quanto riguarda RFI, Rete Ferroviaria Italiana, abbiamo il Direttore Territoriale di Produzione Ingegnere Daniele Mari e il responsabile Pea della DTP sempre di RFI Geometra Antonella Costa.

Come comitati abbiamo il rappresentante del Comitato Liberi Cittadini di Certosa, Enrico D'Agostino e l'Ingegnere Roberto Attolini, rappresentante condomini espropriati Gianna Rossi, rappresentante condomini espropriati Protti Olga.

Poi come esperto della Lista Crivello abbiamo il signor Guido Fassio.

Grazie a tutti voi e do senz'altro la parola...

TINI (M5S)

Presidente Ottonello, mi scusi. Sono Tini, mi sono collegata.

OTTONELLO (Presidente)

Tini, grazie. Do la parola...

LODI (Partito Democratico)

Una mozione d'ordine, mi sono registrata, Presidente.

OTTONELLO (Presidente)

La parola alla Consigliera Lodi per mozione d'ordine. Prego, Consigliera.

LODI (Partito Democratico)

Sì, Presidente, volevo solo... Perché non fare una premessa a questa Commissione mi sembra non giusto, non corretto, perché questa Commissione è il frutto di un percorso molto lungo e travagliato, perché in Consiglio Comunale sono stati fatti molti atti in alternanza dalla minoranza di votazione per chiedere una Commissione sul prolungamento della metropolitana e nel giro degli ultimi sei mesi Commissioni che sono state addirittura votate ma non sono state mai fatte.

Adirittura nell'ultimo bilancio preventivo c'era stato un ordine del giorno, presentato o in quel caso dal Partito Democratico che ovviamente non aveva visto un ritorno della Commissione. A quel punto la minoranza, ora non voglio parlare per gli altri, ma mi sento di... Perché abbiamo condiviso insieme e intanto



COMUNE DI GENOVA

introduco quest'elemento, ha fatto una richiesta di Consiglio monotematico, perché è l'unica cosa che, come dire, in qualche modo l'amministrazione, il Consiglio è costretto a fare. Quindi ancora una volta la minoranza ha fatto un passo indietro, nel momento in cui facendo chiaramente la richiesta di Consiglio monotematico su un progetto che sta andando avanti, ma non se ne sa più niente mentre siamo molto avanti, abbiamo fatto un passo indietro in collaborazione, e lo dico, perché poi sembra sempre che la minoranza non sia collaborativa, un passo grosso indietro accettando questa Commissione.

Questo soprattutto perché nelle Commissioni si dà spazio a quel confronto e a quella trasparenza che noi poi nei vari interventi... Ognuno poi cercherà di trattare meglio. Quindi lo dico perché questa Commissione è frutto di una, come dire, intesa, attività amministrativa della minoranza che comunque ha dato un segnale di collaborazione ancora una volta con l'amministrazione, prendendo atto che l'Assessore Campora comunque è sempre disponibile, e su questo per carità non dico niente, però su questo tema in qualche modo io credo si doveva fare prima questa Commissione, quindi lo volevo dire perché è stato un ulteriore passaggio di collaborazione costruttivo per permettere a questa Commissione finalmente la possibilità anche degli interventi degli auditi.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliera Lodi. La parola al Consigliere Crivello per mozione d'ordine. Prego, Consigliere.

CRIVELLO (Lista Crivello)

Presidente, come dire, in tre anni noi abbiamo avuto... sottoscrivo in toto quanto ha pronunciato e ha dichiarato la collega Lodi, come sanno i colleghi di minoranza, ho inviato da pochi minuti una mail al Presidente Piana, dove ovviamente rinunciamo alla seduta monotematica del Consiglio Comunale. Sono passati tre anni dall'insediamento di quest'amministrazione, questa delega così delicata e complessa della mobilità e del trasporto ha visto due gestioni, francamente nei tre anni che hanno preceduto la gestione dell'Assessore Campora, che condiviso a pieno il giudizio dato dalla collega Lodi, forse sarebbe stato opportuno, come dire, avviare un procedimento.

Mi rivolgo a lei, Presidente, ma senza nessuna vena polemica, lei ha dovuto dedicare alcuni secondi per elencare gli auditi e io li saluto e mi rallegro in particolare, perché, come dire, una presenza trasversale; io non voglio mettere già il carro davanti ai buoi, ma mi domando, ecco, se noi avessimo convocato una Commissione sui due temi dove saremmo andati a finire e mi domando nel contempo se il tempo dedicato quest'oggi, lo dico a lei ma in particolare anche all'Assessore Campora, sarà, come dire, ci consentirà in maniera esaustiva di potere affrontare un tema, sottolineo, di un prolungamento, non è che è condiviso, di più, ecco, lo salutiamo tutti da distante con le bandierine ma assai complesso. Quindi iniziare la Commissione alle dieci e non so quando la finiremo, mi



COMUNE DI GENOVA

domando e non sia il caso poi di ragionare tutti assieme su una possibilità di un aggiornamento.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliere Crivello, non vedo altre prenotazioni, quindi do senz'altro la parola all'Assessore Campora.

Prego Assessore.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Eccomi Presidente. Ringrazio gli interventi che ci sono stati poc'anzi, apprezzo la collaborazione, peraltro avevamo già fissato, d'accordo anche con... C'erano già state le convocazioni ad esempio nel Municipio della Val Polcevera con il Presidente Romeo, erano già partite le convocazioni un po' prima diciamo di marzo, all'inizio di marzo, quando poi ci sono state le misure previste dal DPCM, quindi ci sono stati anche degli oggettivi problemi.

Detto questo, credo che sia importante anche affrontare il tema con il tempo necessario, per cui credo che oggi suggerisco naturalmente al Presidente e alla Commissione che si possa procedere alla presentazione di quella che è la progettazione e di quello che è il progetto. Non so se riusciremo ad affrontare anche in questa sede, oggi non c'è anche l'Architetto Cardone dell'Ufficio espropri, il tema che riguarda gli interferiti, quindi questo fissando già una data credo che possa essere trattato anche in una Commissione di aggiornamento, aggiornamento sulla progettazione e sui temi legati agli interferiti, perché, come si diceva, è un progetto condiviso da tutti, è un progetto che è partito con il finanziamento del Decreto Ministeriale 587 del 2017, che ha previsto un finanziamento per 137.380.000, a copertura della tratta Brin – Canepari, della tratta Brignole – Martinez e poi anche della fornitura delle carrozze.

Vi è stato poi un incremento di finanziamento ulteriore con Decreto 86 del 2018 che ha portato l'importo totale a 152.000.000 di euro. Parleranno poi i progettisti, do soltanto alcuni elementi che molti di voi già conoscono.

Sappiamo che il progetto, il tracciato prevede il tracciato Brin- Canepari, quindi con la stazione che arriverà a Canepari e poi verrà... I progettisti andranno ad illustrarvi nello specifico come sarà questa stazione e c'è una lunghezza grossomodo di circa 700 metri. Naturalmente si sta già lavorando, gli uffici stanno già lavorando alla fase 2, ovvero l'ulteriore prolungamento verso Rivarolo, quindi questa è una prima parte importante, finanziata anche in modo cospicuo, che permetterà comunque di portare avanti un progetto che da tanto tempo comunque è negli obiettivi delle diverse amministrazioni comunali che si sono succedute.

È giusto che ci sia una massima anche condivisione e trasparenza su un progetto così importante per la città, perché comunque la condivisione e la trasparenza, unite poi anche al gestire i rapporti con il territorio, io già, sempre con il Presidente Romeo, abbiamo già anche concordato che faremo prestissimo una Commissione consiliare in maniera tale che anche il Municipio, i Consiglieri



COMUNE DI GENOVA

Municipali possano (inc.) nella sede opportuna. (Inc.) di conoscere questo progetto e di conoscere poi tutti i temi legati soprattutto al tema degli interferiti.

Noi stiamo andando avanti con la Regione, sappiamo che è stato avviato (inc.), arriveranno già una serie di comunicazioni ai soggetti interferiti, poi verranno convocati, poi vedremo anche con quali modalità.

È evidente che in questo momento le cose risultano anche un po' più difficili per i noti problemi, perché è chiaro che una Commissione come questa sarebbe stato l'ideale poterla effettuare nella sala del Consiglio Comunale, che avrebbe permesso una maggiore interlocuzione. Tuttavia siamo anche consci del fatto che questa situazione legata al Covid non può nemmeno congelare e bloccare interamente quei processi che sono in corso, quindi anche da questo punto di vista questa Commissione, seppure un po' in ritardo, anche perché... Per quanto avvenuto, è assolutamente importante.

Vi do soltanto due elementi e poi, visto che non voglio rubare tempo, visto che il tempo non è molto ed è giusto che i progettisti facciano l'illustrazione, che il 24 aprile del 2020 la Regione ha pubblicato sul proprio sito web l'avviso dell'avvenuta consegna di tutte le integrazioni che erano state richieste, chiaramente un progetto importante, diciamo tutta la documentazione è stata trasmessa il 24 gennaio alla Regione, vi è un procedimento di via, quindi di valutazione, e in questi tre mesi gli uffici, i progettisti hanno risposto e hanno integrato tutte quelle osservazioni che erano state fatte dagli uffici regionali e quindi si è addivenuti alla pubblicazione del sito, dando così avvio a quella che è la cosiddetta fase pubblica, che dà la possibilità entro sessanta giorni di acquisire le osservazioni e di acquisire anche i pareri delle amministrazioni e degli enti pubblici competenti.

È evidente che io avrei... Quando a febbraio abbiamo iniziato a lavorare in maniera devo dire molto continua su questo progetto, ci immaginavamo, anche con la Regione, uno sviluppo diverso, cioè la possibilità di fare assemblee pubbliche, avevamo preso anche contatto con associazioni del territorio, proprio per poter fare assemblee pubbliche, perché sarebbe stato credo il modo migliore. Non si può fare così e stiamo cercando soluzioni alternative.

Dico che l'Assessorato, così come gli uffici, sono a disposizione, partiremo quindi poi con questa Commissione consiliare anche nel Municipio della Val Polcevera, naturalmente procederemo poi anche a una riunione con il Presidente Ferrante, con il quale non abbiamo ancora stabilito la data, lo chiamerò nei prossimi giorni, per poter fare una Commissione nel Municipio della bassa Val Bisagno, sapendo che le due tratte hanno sicuramente aspetti importanti ma diversi, tenuto conto che nella tratta di oggi abbiamo più espropriati, più interferiti, mentre nella tratta di Brignole – Martinez non abbiamo... Questi problemi sono molti ridotti e quindi abbiamo problematiche sostanzialmente diverse anche dal punto di vista diciamo dei cantieri.

Io lascerei... Noi vorremmo poi procedere comunque vedremo anche in che tempi, dovremo farlo abbastanza velocemente, alle procedure di gara, e crediamo che sia giunto il momento anche, sentendo tutti ovviamente, e soprattutto o garantendo tutti i cittadini che verranno toccati da quest'opera, di procedere per



COMUNE DI GENOVA

far sì che questi importanti finanziamenti che nel corso degli ultimi quattro anni il Comune ha ricevuto possano effettivamente arrivare sul territorio, fornire comunque un'infrastruttura importante, soprattutto migliorare quello che è il trasporto pubblico in Val Polcera, avendo come obiettivo quello di arrivare a Rivarolo, in maniera tale che anche chi vive in Val Polcera possa avere, non soltanto chi vive vicino a Brin, possa avere un servizio utile e un servizio veloce. Io, Presidente, non aggiungerei altro, perché non voglio sottrarre tempo ai progettisti e naturalmente anche ai consiglieri, le ribadisco la mia piena disponibilità doverosa di effettuare poi un'ulteriore Commissione, avremo una Commissione diciamo sull'altra tratta, ma anche una Commissione ulteriore in aggiornamento rispetto a questa, sia per dare la possibilità ai Consiglieri, ai Commissari e agli auditi di porre tutte le domande del caso, sia per affrontare anche l'importante tema che riguarda il Pris e che riguarda gli espropri. Grazie, Presidente.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Assessore. Quindi adesso la parola senz'altro ai progettisti, quindi ditemi voi come intendete procedere.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Io direi di procedere con alcuni progettisti, scusi Presidente se sono intervenuto, alcuni progettisti che ha citato, sono progettisti e sono società che sono oggi intervenute, tipo Rina e MM, hanno lavorato sull'altra tratta, quindi io direi che... Suggesto che intervengano i progettisti che hanno lavorato sulla tratta Brin – Canepari e che diano avvio diciamo alla presentazione concordata. Grazie, Presidente.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie a lei. Quindi diamo la parola?

INGEGNER MARCHETTI (SYSTRA)

Ingegnere Marchetti di Systra.

OTTONELLO (Presidente)

Prego, Ingegnere Marchetti, a lei.

INGEGNER MARCHETTI (SYSTRA)

Buongiorno a tutti. Buongiorno, Presidente. Buongiorno, Assessore. Vi ringrazio dell'invito, adesso giusto per presentarmi, ho acceso il video, lo spegnerò subito e partirò poi con la presentazione.

Condivido, vado a condividere lo schermo e la presentazione che abbiamo preparato, spero che mi sentiate e vediate bene lo schermo. Vado avanti se non ci sono problemi. Dunque, sì, io rappresento il raggruppamento di progettisti formato da Sotecni, Italferr e Seteco, anche la società Seteco è presente con l'Ingegnere Maestrelli, ci tenevo a dirlo e ci tenevo anche a ringraziare il



COMUNE DI GENOVA

responsabile del procedimento, Ingegnere Foglino, grazie al quale il lavoro che vi andiamo ad illustrare evidentemente è stato possibile, grazie appunto alla stretta collaborazione e interfaccia che abbiamo portato avanti ormai quasi da un anno, perché il lavoro è iniziato nel giugno dell'anno scorso.

Vado avanti con la presentazione, che si articolerà in un power point e con alcuni riferimenti ai disegni progettuali.

Abbiamo cercato di strutturare la presentazione in maniera concisa, ma sufficientemente completa da mettervi in condizioni di avere un'informazione e una nozione complessiva sul progetto. Quindi abbiamo degli aspetti generali che andrò a illustrare io, la parte più di tracciato e inserimento della linea che farà l'Ingegnere Gambaro, vi sono gli aspetti particolari sul viadotto, che è un'opera a particolare molto caratteristica di quest'intervento, che pregherò l'Ingegnere Maestrelli di presentare, e poi io chiuderò il discorso sulla parte diciamo più importante e più iconica dell'intervento, che è ovviamente la stazione Canepari e farò qualche riferimento alla cantierizzazione e alla viabilità, che ovviamente è forse uno dei temi più sensibili rispetto all'opera, nonché un cenno sulle date previste dal cronogramma progettuale per la realizzazione del medesimo.

Veniamo quindi agli aspetti generali. Sì, un richiamo alle date cardine. Giustamente l'Assessore ha richiamato...

INTERVENTO

Non si vede la presentazione.

INGEGNER MARCHETTI (SYSTRA)

Allora un attimo solo, scusatemi... Come mai non si vede? Forse perché non l'ho attivata. Adesso?

INTERVENTO

Ecco, perfetto.

INGEGNER MARCHETTI (SYSTRA)

Diciamo che quello che ho detto in effetti non era così... Era di tipo generale. Quindi questo è l'indice che vi ho appena illustrato, quindi aspetti generali, tracciato, opere di linea, stazione, cantierizzazione e cronogramma. Per quanto riguarda gli aspetti generali, è bene richiamare un attimo il quadro temporale in cui ci siamo mossi, l'Assessore giustamente ha richiamato l'attuale procedura di via, PAUR cosiddetto, Procedura Autorizzativa Unica Regionale, che è in corso con la pubblicazione sul sito regionale; noi in realtà abbiamo iniziato a lavorare circa un anno fa, abbiamo consegnato il PFT, quindi la parte di progetto preliminare relativo all'intervento nell'agosto del 2019, vi sono stati dei mesi di ovviamente discussione e metabolizzazione del progetto, il 20 dicembre abbiamo attaccato il progetto definitivo, l'abbiamo consegnato ai primi di febbraio, con diciamo anche consegne parziali ai fini dell'attivazione delle procedure, siamo andati avanti con le integrazioni e quindi adesso la procedura è effettivamente in corso e il progetto lo possiamo considerare sostanzialmente completo.



COMUNE DI GENOVA

È bene richiamare, per introdurre il discorso della presentazione, come siamo arrivati all'attuale soluzione in corso di approvazione. Lo sapete meglio di me, che non sono di Genova, qual è il quadrante della città nel quale ci andiamo a inserire, quindi ovviamente il bacino del Val Polcevera, questa è una slide di introduzione di collocazione del prolungamento nell'ambito del tracciato più generale della metro, questo è un focus diciamo di tipo generale urbanistico sull'intervento, questi sono tutti i vincoli con i quali ci siamo dovuti confrontare nell'affrontare la progettazione, quindi il prolungamento, la connessione con un viadotto esistente e quello che all'epoca era stato evidentemente pensato come possibile tracciato di prolungamento, l'interfaccia con RFI e il sedime sul quale giustamente l'ipotesi generale di base è quella di andare ad occupare, le interferenze classiche del sito urbano, quindi parcheggi, vicinanze ai fabbricati, viabilità, etc.; l'impatto ambientale in senso generale, quindi quello più visivo e acustico che viene percepito diciamo come effetto collaterale tra virgolette dell'infrastruttura e poi la gestione della permeabilità tra i due versanti dell'asse ferroviario e quindi la gestione dei sottopassi che devono rimanere ovviamente fruibili durante la realizzazione, ancorché verranno sostituiti per la quota parte del sedime che viene occupato dalla metropolitana, al fine di garantire ovviamente la piena funzionalità e mobilità del quartiere.

Siamo partiti da delle ipotesi che già all'epoca della gara avevamo immaginato, che sono sostanzialmente richiamabili a due famiglie, una che in qualche modo manteneva diciamo l'idea del tracciato così come è oggi diciamo interrotto e che quindi, come dire, si vede nella figura 2 qua in alto a sinistra, prendo un attimo il puntatore... Come diciamo debordare oltre il versante orientale del sedime e quindi avvicinarsi a questo fabbricato qua, evidentemente in quota perché la necessità di andare, di debordare sul versante occidentale del sedime ferroviario fa sì che il viadotto deve rimanere in quota per poter passare sopra a quello che poi sarà la penetrazione (inc.) che, come ben sapete, è in corso di progettazione per la sua riattivazione, quindi per rispettare i franchi ferroviari è necessario che il viadotto rimanga alto.

E questa era la prima ipotesi, quella più scontata. Dopodiché quello che invece noi abbiamo ritenuto essere la soluzione migliore era quella di restringere la curva e abbassare il prima possibile il livello del viadotto, al fine proprio di minimizzarne l'impatto visivo e ambientale, il cui risultato potete vedere qua nella figura 3. Sulla base di questo, questa è risultata da un'analisi diciamo (inc.) la soluzione più conveniente, abbiamo diciamo poi sviluppato il progetto o vero e proprio. Quindi adesso vediamo nel dettaglio del tracciato, io devo passare alle immagini più tecniche, che adesso spero si stiano attivando... Eccole qua. Se la vedete tutti, lascerei... Adesso vi presenterei una serie di disegni più tecnici che descrivono il tracciato, a tal fine lascerei la parola quindi all'Ingegnere Gambaro per una descrizione più di dettaglio.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Ingegnere Marchetti. Quindi la parola all'Ingegnere Gambaro Italferr. Prego Ingegnere.



COMUNE DI GENOVA

INGEGNER GAMBARO (Italferr)

Buongiorno, Presidente. Buongiorno a tutti. (Inc.) l'ha parzialmente prodotto l'Ingegnere Marchetti, visto che scegliendo la soluzione di scendere il più velocemente possibile verso il rilevato ferroviario per avere un impatto, il minor impatto possibile dell'impalcato, si è subito poi scesi verso il rilevato ferroviario, tenendo conto dei riattivandi due binari ferroviari che collegano il Parco Campasso con il futuro terzo valico (inc.). Quindi diciamo una volta fatta la scelta di scendere velocemente verso il rilevato ferroviario il tracciato è stato un po' obbligato, nel senso che rispettando i franchi ferroviari, le distanze di legge, etc., siamo rimasti in affiancamento ai due binari ferroviari, sostanzialmente in una condizione baricentrica rispetto alle due (inc.), per arrivare poi alla stazione di Canepari che spiegherà dopo l'Ingegnere Marchetti.

Nello sviluppo del tracciato sono state previste a seguito delle (inc.) ambientali, che sono degli studi ambientali che sono stati fatti, delle barriere antirumore, che sostanzialmente sono come una galleria, ecco, lo possiamo vedere... Ecco, perfetto, che dal redering che è stato mostrato prima lì erano state due barriere antirumore di quelle tradizionali in posizione verticale, invece è stata studiata una soluzione a tunnel, diciamo tunnel non è la parola corretta perché, come potete vedere, su in alto è aperta la barriera antirumore per evitare tutte diciamo così le problematiche che avendo tutto chiuso poi si sarebbe caduti tutta in una situazione normativa legata alle gallerie; con questa soluzione di barriera antirumore si rientra completamente nel D.P.R. 459 per le emissioni di rumore, ovvero in base allo studio acustico che è stato fatto, avendo mitigato l'infrastruttura in questa maniera, tutti i palazzi circostanti hanno dei livelli di rumore che rientrano in quanto richiesto dal D.P.R., che è il decreto per l'emissione delle nuove... Delle strutture ferroviarie.

In questa slide vediamo come si sviluppa il tracciato dal punto di vista (inc.) che scende subito diciamo dalla stazione di Brin e poi risale verso la futura stazione di Canepari, dove poi oltre alla stazione di Canepari ci saranno due aste di manovra per poter fare l'inversione dei mezzi. In futuro poi, come ha detto prima l'Assessore Campora, si sta già studiando il prolungamento verso il Rivarolo, quindi queste due aste di manovra che in questo momento vengono pensate per fare le inversioni dei mezzi saranno i futuri binari che porteranno verso la stazione di Rivarolo.

Io direi che sul tracciato mi sembra di avere detto tutto, ripeto che diciamo, essendoci inseriti sul rilevato ferroviario esistente, sostanzialmente i nuovi due binari sono in una posizione baricentrica rispetto alle due (inc.).

Io ho terminato.

OTTONELLO (Presidente)

Di nuovo la parola all'Ingegnere Marchetti. Prego.

INGEGNER MARCHETTI (SYSTRA)



COMUNE DI GENOVA

Grazie. Quindi diciamo che questo disegno rappresenta un po' il prospetto di come la linea con le sue barriere antirumore si inserisce nell'ambito del contesto urbano, quindi è piuttosto significativa rispetto a una visione diciamo urbanistica dell'opera, al di là dei disegni più tecnici.

Dal punto di vista più tecnico, ci tenevo a rappresentarvi il fatto che vi sono delle diverse sezioni che mostrano come la linea nelle sue diverse conformazioni, che sono sostanzialmente quella in viadotto, quella tra muri diciamo di contenimento e quella di posizionamento sul rilevato, vada quindi a interferire in maniera più o meno significativa con il contesto urbano. E lo vedete da questi disegni. Queste sono, appunto... la cosa che ha enfatizzato l'Ingegnere Gambaro mi sembra di assoluto rilievo, ossia il fatto che abbiamo integrato l'infrastruttura in un... Diciamo la parte tecnologica, quindi quel portale che voi vedete, che serve a sostenere la linea di contatto, ossia l'alimentazione elettrica della linea, con un involucro che ha realizzato un sistema antirumore piuttosto efficace e piuttosto anche diciamo architettonicamente non male.

La sensibilità del sito è stata curata con grande attenzione, in particolare appunto il tema delle distanze dai fabbricati, quindi abbiamo... Questo è tutto riportato sul sito, studiato quasi centimetro per centimetro la distanza dell'infrastruttura dai singoli fabbricati e l'evidente diciamo impatto che ne risultava. Dopodiché, un altro tema particolarmente interessante che tenevo a significarvi è quello del viadotto, sul quale, non so se l'Ingegnere Maestrelli vuole intervenire, mi farebbe piacere, visto che è lui il progettista specializzato su questo tema.

INGEGNER MAESTRELLI

Mi sentite?

OTTONELLO (Presidente)

Sì, Ingegnere Maestrelli, prego.

INGEGNER MAESTRELLI

Buongiorno a tutti. Mi soffermo molto poco, perché diciamo la parte che abbiamo seguito, la parte strutturale di questi viadotti era abbastanza già indirizzata per dare una continuità estetica con tutto quello che veniva prima, abbiamo scelto di non modificare la tipologia strutturale.

La scelta era quindi obbligata su una sezione mista a quattro travi, questo per contenere il più possibile gli ingombri, dato che una delle problematiche lì quando attraversiamo le strade è garantire comunque i franchi. Non sto ad annoiarvi su tutte quelle che sono le problematiche geotecniche o di trovare il punto giusto per limitare le interferenze e comunque questa credo che sia la cosa, la soluzione migliore che si poteva trovare, quella che è stata rappresentata.

Questi sono i dettagli tecnici della struttura e appunto sono del tutto o simili alle strutture già esistenti. Ripasso la parola all'Ingegnere Marchetti.

INGEGNER MARCHETTI (SYSTRA)



COMUNE DI GENOVA

Quindi ritorno ai disegni. La cosa interessante in questo intervento che è piuttosto particolare è il fatto che, e questo lo vediamo dal... Ritorno un attimo al disegno della planimetria in effetti, un attimo solo, ci mette un pochino di tempo a ricaricarsi... È il fatto che l'intervento che giustamente è stato detto essere lungo circa 700 metri e sono 750 per l'esattezza, non parte esattamente dal fine tratta esistente, ma viene riportato a fine della banchina della stazione Brin. Perché? E quindi dovremo prevedere una fase diciamo di gestione della linea che non preveda l'utilizzo dell'asta di manovra attuale, perché i treni dovranno fermarsi in stazione Brin e fare l'inversione in avanstazione invece che in retro stazione, perché dovremo tagliare il viadotto subito dopo la fine della banchina di Brin, demolirlo e ricostruirlo secondo il nuovo tracciato.

Questa è una cosa molto particolare che non è molto comune da vedere. Dopodiché parliamo della stazione. La stazione che è un po' l'intervento dicevo più significativo e poi diciamo quella che espleta effettivamente il servizio che le persone vanno a percepire, è stata inserita diciamo con i vincoli derivanti dal posizionamento in adiacenza alla ferrovia, al corridoio ferroviario che verrà riattivato e quindi si discosta a causa del fatto che deve essere introdotta dalla banchina il marciapiede per l'imbarco sbarco dei passeggeri, si discosta rispetto all'asse del tracciato. Vedete, con questa curva in ingresso o in uscita della stazione.

Dopodiché, nel suo inserimento abbiamo fabbricato fuori terra, che adesso vi andrò a illustrare meglio con delle viste tridimensionali, ha previsto anche una rivisitazione e diciamo una riqualificazione dell'ambiente attorno alla stazione medesima verso la zona del parcheggio. Un aspetto che è stato particolarmente critico e curato nell'ambito del progetto è... Sono due, una l'accessibilità evidentemente, sul quale il Comune è stato molto attento a richiedere degli specifici percorsi di accessibilità, che sono qua riportati, e l'altro è quello dell'idraulica. Qua siamo in una zona sensibile, perché lungo queste linee gialle che voi vedete corre il Rio Maltempo, il quale ha ovviamente delle sue dinamiche di gestione di evacuazione delle acque del bacino più generale e rispetto a quelle anche abbiamo... Diciamo siamo intervenuti con delle opportune opere di difesa rispetto a possibili eventi straordinari dal punto di vista dell'evacuazione delle acque e quindi delle possibili esondazioni.

Questa è una visione tridimensionale dell'intervento. Le banchine sono ovviamente al piano superiore, perché questa è la quota del piano del ferro dove viaggia la linea, l'altro invece si colloca al piano ovviamente del parcheggio e diciamo dialoga con il lato occidentale del quartiere, tramite un nuovo sottopasso che si affianca all'esistente, di tipo prettamente pedonale, per garantire l'accesso all'atrio che si trova in questa zona.

Queste sono altre viste interne alla stazione, quindi il percorso di accessibilità avviene appunto dal piano dell'atrio, tramite una serie di scale mobili si raggiungono le due banchine e questa è la visione sulla banchina con questa pensilina e questa copertura che caratterizza diciamo architettonicamente l'intervento e al di sopra delle quali sulla tettoia sono previsti anche degli impianti di tipo fotovoltaico, perché i nuovi criteri di progettazione ambientale di fatto oggi



COMUNE DI GENOVA

non possono prescindere da questo e questo è il richiamo alla visione più generale del fabbricato stazione.

A questo punto io ritorno alla presentazione in power point per andare a darvi le ultime informazioni. Della parte stazione abbiamo parlato, vi sono dei temi di cantierizzazione. L'intervento, che abbiamo stimato durare circa due anni e mezzo, perché la procedura di gara prevede un appalto integrato, quindi una fase di ulteriore sviluppo progettuale e poi l'esecuzione fisica dei lavori, sostanzialmente si articola in due macrofasi, una che diciamo occupa soprattutto la parte di stazione del tronchino e la parte del rilevato, e la seconda, che vado a illustrare, che invece occupa anche la zona di Via Ariosto, per andare appunto a fare la demolizione e la ricostruzione del viadotto in corrispondenza della stazione Brin.

Abbiamo previsto che questa fase avvenga nella seconda parte dei lavori, perché chiaramente, essendo quella che crea più disturbo soprattutto all'esercizio della metropolitana, debba essere contenuta nel minor lasso di tempo possibile, quindi praticamente quello che serve il minimo tempo indispensabile per realizzare l'opera civile del viadotto deve essere compatibile con una già... diciamo buon stato di avanzamento di tutte le strutture sulla restante parte della linea, affinché l'operazione di posa dei binari possa avvenire praticamente senza soluzione di continuità, partendo dal capolinea nuovo del tronchino di Canepari e riallacciarsi il prima possibile alla linea in esercizio, che verrà, come ho detto, troncata per qualche mese.

Nella gestione della cantierizzazione abbiamo immaginato sempre e comunque la continuità di viabilità per accedere alla parte diciamo orientale del quartiere e quindi anche le fasi costruttive prevedono l'assoluta diciamo non interferenza con la possibilità di mantenere i sottopassi in esercizio.

Per quanto riguarda il cronogramma sarò molto breve, noi abbiamo chiaramente stimato una durata dei lavori e, come dicevo, i lavori si articolano su due anni e mezzo, inclusa la progettazione esecutiva, chiaramente sulle fasi di gara e quindi che sono più in capo alla struttura amministrativa del Comune non ho molto da dire, sto solo dicendo che stiamo seguendo il cronogramma previsto per quanto riguarda le procedure approvative, a valle delle quali ovviamente verrà poi bandita ed espletata la gara d'appalto.

Per quanto mi riguarda direi che ho finito.

OTTONELLO (Presidente)

Ingegnere Marchetti, grazie. Una cortesia, queste interessanti diciannove diapositive, visto che non le abbiamo agli atti, le chiederei gentilmente di fornirle all'ufficio Commissioni, in modo che possano essere distribuite ai nostri Commissari.

INGEGNER MARCHETTI (SYSTRA)

Certamente.

OTTONELLO (Presidente)



COMUNE DI GENOVA

Grazie. Quindi chiedo adesso se vuole intervenire per Rete Ferroviaria Italiana, se c'è l'Ingegnere Mari o il Geometra Costa?

INGEGNER MARI (RFI)

Sì, buongiorno, ci sono, sono l'Ingegnere Mari.

OTTONELLO (Presidente)

Bene Ingegnere, a lei la parola.

INGEGNER MARI (RFI)

Buongiorno. Io non avrei molto da aggiungere, è stato già rappresentato che il progetto è stato realizzato tenendo conto di tutti quelli che sono oltre i vincoli normativi ferroviari, quindi nell'ambito del 753 delle normative di sicurezza, è stato realizzato anche tenendo conto della riattivazione in corso del collegamento tra Campasso e Bivio Fegino, quindi posso confermare che il progetto è ampiamente condiviso dal punto di vista tecnico e che quindi è pienamente compatibile con i progetti ferroviari, per cui io al momento non aggiungerei altro, perché è stato detto molto.

Eventualmente sono disponibile per qualsiasi domanda.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Ingegnere Mari.

INTERVENTO

Scusi Presidente, solo una cosa. Le slide non sono nella cartella però, chiedo solo questo, perché non le troviamo nella cartella degli atti, è possibile avere nella cartella?

OTTONELLO (Presidente)

Sì, ho chiesto infatti che le mandino all'ufficio.

INTERVENTO

Perché non ci sono ancora. Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

L'ho chiesto, grazie. Assessore Campora, stava intervenendo?

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Sì, volevo solo aggiungere una cosa e magari i progettisti su questo possono intervenire. Viene interferito per quanto riguarda il percorso diciamo un immobile, non so se è stato detto dai progettisti, adesso forse mi è... Non l'ho sentito, viene interferito quest'immobile, che deve essere diciamo abbattuto e su questo magari possono anche attraverso le slide indicare qual è l'immobile, salvo che sia stato detto e in qualche maniera mi sia sfuggito questo particolare.



COMUNE DI GENOVA

INGEGNER MARCHETTI (SYSTRA)

No, no, ha ragione, adesso lo posso far vedere se volete anche subito.

OTTONELLO (Presidente)

Sì, grazie Ingegnere.

INGEGNER MARCHETTI (SYSTRA)

Il fabbricato è questo qua ad angolo, adesso cercherò di farvi vedere anche un'immagine più di dettaglio. Il fabbricato è questo di Via Ludovico Ariosto numero 2 o 4, non ricordo quale... Il numero 2 dovrebbe essere, esatto, il civico 2 di Via Ludovico Ariosto, è questo fabbricato ad angolo che adesso forse su Google Earth si può vedere meglio.

OTTONELLO (Presidente)

Sì, ecco, lo vediamo bene, quello in curva, sì.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Probabilmente era noto a molti Consiglieri, ma ritenevo giusto evidenziare questo fatto, che riguarderà diciamo quest'edificio che è in adiacenza all'edificio più importante che è posizionato dietro e poi ci sono sul percorso altre due o tre interferenze, se non ricordo male, chiedo all'Ingegnere, che riguardano un altro immobile che si trova diciamo sul percorso, che mi pare fosse un ex immobile ferroviario o una stazione.

INGEGNER MARCHETTI (SYSTRA)

Esattamente, è questo che si veda qua dov'è la manina.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Aggiungo soltanto un altro elemento, Presidente, se mi è concesso, che al di là dell'importanza dell'infrastruttura sono stati fatti poi interventi, soprattutto negli ultimi tre mesi, proprio diretti al tema degli interventi mitigatori per quanto riguarda soprattutto l'acustica. Il tema della stazione è importante, perché non è soltanto la stazione in sé, ma riguarda un po' la riqualificazione di tutta quella zona e quindi anche di tutta la zona prospiciente e su questo poi dobbiamo anche capire e ragionare anche su come gestire questo grande parcheggio, che diventerà un vero e proprio parcheggio di interscambio, in quanto poi dalla stazione di Canepari si potrà arrivare a Brignole molto velocemente e nel fare, nel progettare la stazione si è tenuto conto di tutta una serie di prescrizioni non soltanto prettamente tecnico normative, ma si è cercato anche di individuare una soluzione che potesse essere anche bella dal punto di vista architettonico e che potesse portare valore alla zona, che in qualche maniera si potesse inserire nel miglior modo possibile in quel contesto.

Quindi è sicuramente un'opera che permetterà una migliore viabilità, un miglior trasporto pubblico, quindi un'opera trasportistica, ma nel caso della stazione ha anche una valenza urbanistica e anche di miglioramento e di riqualificazione delle



COMUNE DI GENOVA

zone che sono intorno e questo si evince anche da queste immagini che sono state mostrate in questo momento.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Assessore. Consigliere Grillo, prego, mozione d'ordine, a lei.

GRILLO (Forza Italia)

Ho la necessità di una risposta rispetto a un'iniziativa consiliare che ho presentato a suo tempo. Sintetizzo.

Per realizzare l'opera il Comune dovrà acquisire le aree Rete Ferroviaria Italiana a titolo oneroso, alle condizioni economiche definite dal gruppo di lavoro e gli atti per quest'acquisizione dovranno essere approvati da Palazzo Tursi prima che sia completato il progetto definitivo dell'operazione. E poi ancora i lavori della nuova tratta non potranno partire prima del luglio 2020. Vorrei...

OTTONELLO (Presidente)

Consigliere Grillo, mi scusi, questa però non è una mozione d'ordine. Si prenoti per il suo intervento successivo. Questa non è mozione d'ordine. La inserisco già negli interventi dopo il Consigliere Lodi, Crivello, ci sarà lei, Consigliere Grillo.

GRILLO (Forza Italia)

Scusi, non è un intervento, è una mozione d'ordine finalizzata ad avere da parte dei tecnici notizie su questa questione. Non è un intervento di dibattito.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Presidente?

OTTONELLO (Presidente)

Prego, Assessore Campora.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Non per dare una risposta, ma nell'illustrazione che è stata fatta non ci siamo soffermati su quest'aspetto, quindi per completezza anche della relazione, come ha detto anche il Direttore Mari, sulla questione del rilevato ferroviario non ci sono problemi, perché abbiamo già la disponibilità, al di là del protocollo abbiamo già la disponibilità di RFI per quanto riguarda il rilevato ferroviario. Cioè nel momento in cui potranno iniziare i lavori, si aprirà il cantiere, il rilevato ferroviario, che è già stato anche quantificato da una perizia, adesso vado a memoria, mi pare fosse un milione e due, adesso vado a cercare le carte, probabilmente il Direttore Mari se lo ricorda meglio, siamo già d'accordo con RFI che nel momento in cui si inizieranno i lavori RFI consegnerà il rilevato ferroviario.

OTTONELLO (Presidente)



COMUNE DI GENOVA

Grazie. Comunque Consigliere Grillo grazie per il suo intervento, però la prenoto dopo il Consigliere Lodi e Crivello. Se i progettisti non hanno più nulla da inserire e da riferire, io darei la parola quindi ai Presidenti di Municipio. Presidente Romeo.

ROMEIO (Presidente di Municipio)

Presidente, io attenderei ancora prima di fare il mio intervento.

OTTONELLO (Presidente)

Allora diamo la parola ai Comitati. Si sono prenotati il signor Attolini, poi Fassio, Rossi e Protti. Prego signor Attolini, a lei la parola.

ATTOLINI (Comitato)

Allora, prima vorrei sapere se mi sentite.

OTTONELLO (Presidente)

Sì, benissimo, prego.

ATTOLINI (Comitato)

Io ringrazio per questa possibilità di essere finalmente un po' ascoltati, anche se, come è già stato detto, quest'incontro è veramente anomalo, in quanto solamente oggi abbiamo avuto la presentazione del progetto. In realtà se non ci fossimo dati da fare andando a cercare le informazioni in Regione, non saremmo potuti venire qua a fare le nostre osservazioni, anche perché mi dispiace ricordare che un po' di tempo fa si era cercato di fare in modo che la cittadinanza potesse partecipare ai progetti del Comune, ma questo non è stato ancora possibile, avere un regolamento sulla partecipazione.

Anche per quanto riguarda la pubblicità dei progetti, direi che non è stato fatto molto, perché solamente andando in Regione si potevano trovare delle informazioni, sul sito del Comune non è comparso niente, anche se, da quanto vedo sul Comune, sono stati chiesti 10.000 euro per dare pubblicità, pubblicazioni, forse solo alla gara del Comune, ma io penso anche al progetto, perché 10.000 per un anziano come me sono circa 20 milioni. E quindi in un'era tutta digitale non riesco a capire come siano stati spesi.

Comunque, i miei interventi, visto che il tempo certamente è poco, non potevano ricoprire tutti gli argomenti trattati dal progetto, ma vista la sensibilità che è stata un pochettino acquisita dalle persone di Certosa per il ponte Morandi e i lavori che sono stati fatti di demolizione e ricostruzione, verterà semplicemente sul discorso dell'impatto acustico.

Anche qua le fonti di informazione che ho potuto esaminare sono quelle della Regione. La prima versione dello studio dell'impatto acustico, poi la seconda versione, che è stata presentata in occasione, appunto, della richiesta di integrazione fatta dalla Regione ai progettisti. Esaminando appunto i documenti, una delle richieste riguardava le opere di mitigazione e le compensazioni dei Pris e questo ho visto che è stata completamente aggiunta.



COMUNE DI GENOVA

Poi, per quanto riguarda il rumore, una parte cospicua doveva essere fatta, quella della concorsualità tra l'esistenza della metropolitana e il progetto di riattivare la ferrovia che univa appunto il Bivio di Fegino con il Campasso, ferrovia dal quale mi sembra che dovrebbero passare treni sia passeggeri sia merci. Ora, come ho sentito dire stamattina, sembra che tutta la parte acustica sia stata fatta splendidamente. Mi fa piacere, ho potuto esaminare appunto lo studio di impatto ambientale e quello sulla cantierizzazione.

Mi permetto di fare qualche osservazione sugli studi che sono stati fatti per la parte acustica, esaminando sia la versione A, sia la versione B di questo studio, quello che ho potuto notare è che le due versioni sono esattamente uguali, anche se... Cioè uguali, l'unica cosa che cambia è la quantità delle firme, però poi il contenuto è esattamente lo stesso, lo stesso proprio anche nelle mancanze, perché nel primo studio mancava la validazione del modello di previsione acustica e nel secondo studio presentato continua a mancare di nuovo lo stesso modello.

Non se ne sono accorti in cinque persone, che mancava questo documento, tra cui anche l'Ingegnere Marchetti, che ha parlato prima.

Altra cosa che vorrei far notare, nella concorsualità non mi sembra che sia stato tenuto conto negli studi di impatto ambientale proprio di questi fenomeni, anche perché non si tratta di fenomeni da poco, mi sembra che trattare di treni merci sia abbastanza più rumoroso che trattare di una metropolitana.

Continuando nelle osservazioni, sono andato a vedere anche quali mezzi sono stati considerati per fare gli studi. Sono stati considerati mi sembra di capire gli elettrotreni che sono in utilizzo adesso, anche nella conformazione attuale, non nella conformazione di convoglio. La conformazione attuale... Dunque, sta richiedendo di annotare il contenuto condiviso durante l'annotazione non è possibile (inc.), non capisco cosa significhi questo. Continuate a sentirmi?

OTTONELLO (Presidente)

Sì, sì, certo.

ATTOLINI (Comitato)

Comunque, dicevo che non sono stati considerati i convogli che andranno a percorrere la metropolitana allungata, perché finalmente potremo vedere i convogli di ultima generazione che potranno circolare in formazione doppia, quindi saranno treni molto più lunghi, treni da ottanta metri mi sembra. I rilievi che sono stati fatti sono stati fatti con i convogli attuali, quindi quei rilievi penso siano stati utilizzati proprio per fare poi le previsioni di rumore futuro.

E poi un'altra osservazione che riguardava anche i rilievi che sono stati fatti considerando i percorsi sui due binari, in realtà i percorsi non avvengono solo sui due binari, ma avvengono anche a volte su un binario solo, con l'uso dello scambio subito dopo la galleria. Solamente adesso in periodo di Covid 19 abbiamo i percorsi, penso, perché non controllo cosa succede la notte, che avvengono esclusivamente sui due binari.

Non riesco ad andare avanti qua nel discorso adesso... Sembra che si sia interrotto... Ecco, il discorso poi sempre del rumore. Abbiamo il rumore in fase di



COMUNE DI GENOVA

cantierizzazione. Anche in fase di cantierizzazione è stato fatto tutto un attento studio e consiglia di mettere anche in questo caso delle barriere antirumore per ridurre la quantità di rumore, però nello stesso studio si fa presente che malgrado questo utilizzo di barriere non si riuscirà ad ottenere un abbattimento sufficiente del rumore, per cui si dovrà chiedere una deroga al Comune per poter fare questi lavori.

A questo punto, se si chiede la deroga al Comune, il Comune potrà dare la deroga, ma qualcuno dovrà anche pensare di risarcire i ricettori del problema che hanno dovuto a questo rumore, dovuto ai lavori.

Rumore in fase di esercizio. Allora, in fase di esercizio è stato pensato di mettere queste barriere antirumore fatte a mo di semitunnel con l'apertura centrale e ne sono ben contento. Per me potrebbero anche arrivare ad attenuare completamente il rumore e ne saremmo tutti felici. A questo punto però c'è da chiederci, da farci una domanda: se sugli altri binari passeranno i treni, il rumore di quei treni come verrà abbattuto? Sono stati fatti i calcoli per la metropolitani, penso che gli stessi calcoli potrebbero dare indicazioni simili a quelli fatti i per la metropolitana, quindi anche per i treni che percorreranno il nuovo percorso ferroviario dovranno essere previste delle barriere antirumore.

A questo punto non sarebbe meglio studiare il progetto in modo unitario e risolvere in modo unitario il problema del un rumore? Questa la lascio a voi come domanda.

Vorrei finire poi il discorso del rumore, prendendo in considerazione anche il tratto della metropolitana che va dall'uscita della galleria all'ingresso dell'attuale stazione di Brin. Io ho riportato qua una piccola immagine e poi l'ingrandimento, dove si vede l'inizio delle barriere di protezione e poi ho marcato in giallo i palazzi che circondano più o meno queste zone. Ecco, questi palazzi non è che distino molto di più di quelli verdi dal percorso della metropolitana, probabilmente anche questi palazzi qua riceveranno dalla metropolitana lo stesso rumore che riceveranno quelli verdi, quindi chiederei all'Assessore Campora se anche per questi palazzi non vada fatta la stessa opera di mitigazione fatta per i palazzi in verde. Quindi costruire queste barriere fino all'uscita della galleria. Questo è il discorso che riguardava semplicemente diciamo il rumore.

OTTONELLO (Presidente)

Scusi Ingegnere Attolini, dovrebbe gentilmente avviarsi alla conclusione, se può. Grazie.

ATTOLINI (Comitato)

Sì, infatti io prevedevo di interrompere qua il discorso, perché non pensavo che ci fosse più tempo. Come dicevo, avevo anche previsto una parte che riguardava l'inserimento del verde nella stazione, perché avendo vissuto, cioè vivendo ormai da un sacco di anni sopra la stazione della metropolitana e avendo visto i progetti con tutto l'inserimento del verde nella vecchia stazione e visto com'è andata a finire, avrei qualche perplessità anche sul progetto di verde dell'attuale metropolitana.



COMUNE DI GENOVA

Però qua mi interrompo e questi dubbi li andrò a esplicitare in un secondo tempo.
Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Ingegnere Attolini. La parola al signor Guido Fassio, esperto Lista Crivello. Prego, signor Fassio.

FASSIO (Esperto Lista Crivello)

Buongiorno a tutti. Mi sentite?

OTTONELLO (Presidente)

Sì.

FASSIO (Esperto Lista Crivello)

Buongiorno a tutti. Grazie per quest'opportunità. Io cercherò rapidamente di affrontare alcuni elementi. Il primo che mi preme capire è la questione dei tempi, cioè la questione dei tempi perché credo che questa bella opera che tutti noi aspettiamo da tanti anni, così com'è stata descritta e così come si vede sui disegni e anche sulle illustrazioni di stamattina, è un'opera bellissima, che pare non porti nessun problema a nessuno e che quindi può andare avanti in tempi assolutamente rapidi.

Ora però noi ci dimentichiamo forse del territorio in cui quest'opera viene immessa e riattivata, riattivata perché era già esistente naturalmente, con altre modalità. È un territorio che altri poi senz'altro esprimeranno in maniera migliore della mia, non c'è bisogno che vada avanti, perché tutti conosciamo quello che è successo e quindi quali sono state le ricadute, però dicevo proprio in virtù di questo ci vorrebbe credo una sensibilità e un'attenzione, una trasparenza e una modalità di diffusione alle persone, ai cittadini, ai commercianti, a tutti coloro che vivono e operano in questa realtà, per capire esattamente che cosa avverrà e cosa dovranno sopportare per due anni e mezzo, che vada bene, perché poi purtroppo ci sono sempre delle difficoltà.

Quindi la prima questione è l'impatto, la possibilità di approfondire il progetto, la possibilità di fare ulteriori passaggi, che sono anche questi vincolati dal Decreto Legge Cura Italia che consentiva di sospendere i programmi, le verifiche delle procedure amministrative e poi dare una proroga a questa tempistica, per poter meglio entrare nell'impatto ambientale e verificare se non è possibile avviare l'inchiesta pubblica, come previsto anche da Legge regionale.

Ora, questa questione, dicevo, è importante e credo vada vista in una sua unicità. Nella sua unicità che tra l'altro nella documentazione della Regione viene espressa, nel capitolo in cui viene inquadrata l'opera, inquadramento dell'opera, si dice che, si parla di un coordinamento delle rispettive attività di progettazione nonché di cantiere sul sedime (inc.). Stiamo parlando quindi della parte ferroviaria merci e della parte metropolitana, parte metropolitana che conosciamo, ma parte ferroviaria merci che non conosciamo. E credo che sia assolutamente utile, necessario e importante che anche noi, cioè anche i cittadini, anche i Consiglieri



COMUNE DI GENOVA

tutti sappiano quali sono gli estremi e le modalità di coordinamento e che cosa comporta questo coordinamento delle due realtà, non solo diciamo i tecnici nella loro attività progettuale.

Perché la parte che precedentemente è stata anche un po' trattata, dicevo la parte merci, non è assolutamente ininfluyente rispetto a quelle che sono le ricadute dal punto di vista del rumore, della vivibilità, della compensazione, delle condizioni del territorio, perché noi sappiamo tutti che si sta parlando anche qui da anni di un porto vecchio che deve essere collegato in maniera più rapida e più efficiente con il terzo valico e trasportando naturalmente buona parte dei contenitori delle merci che saranno scaricate o caricate nel porto vecchio per via ferroviaria. Uno dei terminalisti più diciamo agguerrito, più famoso, che è quello della MSC, prevedeva già all'inizio del Terminal Bertolo nella sua prima fase iniziale a febbraio di quest'anno, con un inizio di 150.000 contenitori, da sviluppare fino a 500.000 (inc.) negli anni successivi.

Ora, qui stiamo parlando di treni che dovrebbero passare quindi da Campasso, dove ci sarà un parco di (inc.) e venire quindi sull'impalcato ferroviario per proseguire verso (inc.), con treni che potrebbero essere di 450 metri fino a 750 metri, treni quindi da trenta carri, da trenta cinquanta carri, a una velocità di trenta chilometri all'ora più o meno, che sfileranno in mezzo alle case, con dei tonnellaggi che vanno sulle 22 tonnellate per (inc.). Ora, di giorno, ma molto spesso di notte, perché i treni merce circoleranno di notte. È chiaro che non è che possiamo diciamo dire che le ferrovie poi sono molto sviluppate, cioè che non vengono molto utilizzate nel porto di Genova, però gli obiettivi sono questi e la linea... Vorremmo sapere la linea come sarà attrezzata, come sono i tempi, com'è il progetto.

Credo che questo progetto debba essere unificato a un ragionamento di quello della metropolitana, perché il rumore e la vivibilità del quartiere verranno sensibilmente influenzati da questi due elementi, da queste due nuove realtà.

Ora, teniamo conto che questa realtà... Cioè noi stiamo parlando di un impalcato ferroviario che avrà cento anni, cento o centoventi anni, una realtà che dal 2010, da settembre 2010 non è più stata utilizzata, quindi i cittadini, coloro i quali vivono e si affacciano giornalmente su quell'impalcato sono più di dieci anni che non vivono la realtà diciamo ferroviaria, quindi questa questione non è ininfluyente e va assolutamente tenuta da conto, perché qui parliamo di quelli diretti, più o meno di 2.000, 2.500 persone che si facciano su quella realtà.

Poi ci sono le preoccupazioni, ci sono le preoccupazioni dal punto di vista della cantierizzazione. La prima è, mi domando, e vorrei... Senz'altro saranno state fatte ma vorrei capire meglio con che modalità, visto che parliamo di un impalcato molto anziano, che non ha più subito diciamo pressioni da anni dal punto di vista statico, se sono state fatte delle verifiche dal punto di vista della struttura, dal punto di vista quindi di come quest'impalcato ha vissuto i suoi centoventi anni, magari (inc.). E questo è un primo dato, no? Diciamo questo perché? Perché sono un po' malizioso, siccome c'è stato un ribasso del 42%, anzi quasi 43% sul progetto di gara, non vorremmo che molti dati e molte situazioni magari, visto che



COMUNE DI GENOVA

è un progetto vecchio nel tempo, siano stati recuperati da situazioni precedenti e non più aggiornati.

C'è un altro elemento. Dovranno essere portati via nelle demolizioni e anche nella parte metropolitana soprattutto il sedime ferroviario, il pietrisco cosiddetto, che in molti casi veniva da (inc.) tipo quella di Cogoleto (inc.) e tra parentesi poi c'è un problema di smaltimento, non vorremmo che facessero la fine questi detriti di quelli che sono ancora depositati nel parco del Campasso. Quindi anche qui sulle discariche e sull'analisi accurata di quello che c'è in questo materiale crediamo che debbano essere dati grandi garanzie e verifiche molto appropriate.

Dopodiché c'è la questione dei cantieri e della viabilità. Io leggo che dovrà essere data precedenza ai transiti dei mezzi pubblici, salvaguardia dei punti critici, transiti di mezzi di soccorso su corsie possibilmente preferenziali permanenti, salvaguardare i passi carrabili, i parcheggi, etc.. Ora, mi domando tutto questo come potrà essere delineato e rispettato, tenendo conto che in più oggi stante il Covid (inc.) per Certosa, credo che da quale sia l'intensità di traffico e le difficoltà che soprattutto in Via Canepari ma non da meno in Via Jori si presentano...

OTTONELLO (Presidente)

Signor Fassio, mi scusi, le chiedo se può gentilmente avviarsi alla conclusione.

FASSIO (Esperto Lista Crivello)

Arrivo a chiudere, sì, senz'altro, grazie. Quindi credo che si debbano verificare delle risoluzioni che siano compensative per il territorio, che possano dare degli spazi di mobilità alle persone e al commercio. Quindi io faccio una proposta, lancio un'idea, avviamo l'officina (inc.) in Via Jori, la rimessa ferroviaria, che vi si accede da Via Jori e (inc.) Polcevera, un'area di 27 mila metri quadrati, di cui la metà allo scoperto, che potrebbe essere utilizzata per un parcheggio e per dare spazio e fiato a quella mobilità che durante i cantieri necessariamente procurerà dei problemi al territorio.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, signor Fassio. La parola alla signora Gianna Rossi, rappresentante condomini espropriati. Prego.

ROSSI GIANNA (Comitato Interferiti)

Buongiorno. Praticamente io abito al civico 4 di Via Ariosto, io volevo anticipare che, appunto, abito lì e che con il problema di questa pandemia non ho avuto modo di confrontarmi con i miei vicini di casa, se non un po' così, en passant. Mi sono solo confrontata con il mio vicino che abita sul mio pianerottolo, quindi più o meno... Nel senso che io volevo sapere delle cose e quindi non rappresento poi del tutto il civico 4, però io volevo solamente sottolineare alcune cose.

Allora, prima di tutto incominciamo dalle cose più semplici e più piccole. Viene demolito, espropriato e demolito un box praticamente che è attaccato al palazzo, al civico 2, che verrà demolito. Questo box è scritto sul progetto che non è



COMUNE DI GENOVA

accatastato. Questo non è vero, perché... A parte che è il mio e quindi... Praticamente era nel 93 un magazzino e nel 2011 è diventato un box. Va bene, qua si parla di demolizione con indennizzo, oppure di ricostruzione, però non capisco come un box dove ci si mette la macchina se viene ricostruito la macchina con credo che con i piloni esterni si possa di nuovo accedere a questo box, quindi quello è di nuovo una cosa da vedere.

Mentre la cosa più importante io penso che sia l'edificio, il civico 4, che io penso che subisca l'impatto più grosso. Ora il palazzo, il civico 2 a fianco viene demolito e anche lì non capisco, visto che questi due palazzi sono sempre stati si può dire attaccati, cosa succederà al nostro palazzo una volta che verrà demolito il civico 2, perché comunque sia non verrà demolito con uno scalpello e martello, voglio pensare che verrà demolito con delle cose piuttosto... Con degli attrezzi piuttosto grossi, ecco, in questo senso.

Poi non ho capito un'altra cosa dal progetto, non capisco cosa si espropria e cosa no, perché nel... Infatti i documenti che ci ha fatto vedere l'Ingegnere Marchetti fa vedere il palazzo di sei piani. Non è vero, è di sette, perché io abito al settimo piano, quindi c'è un piano in più. Si dice che si espropria nei primi tre piani in un progetto, in un altro c'è scritto che si espropria solo un'ala. Vero è che comunque sia vedendo un po' anche da vicino, ho girato un po' intorno al palazzo, la metropolitana passerebbe a quaranta centimetri dal terrazzino della signora del primo piano del nostro palazzo e se a lei passa a quaranta centimetri noi praticamente ce l'avremmo proprio a tre, quattro metri di distanza, non di più.

Quindi non si capisce se si espropria nei tre piani, se si espropria una colonna o cosa, ecco. Noi, va bene, siamo al settimo piano e mi sembra che non ci sia, se si espropria la colonna che non ci sia differenza con quello del sesto piano, che poi viene espropriato, visto che siamo tre metri più sopra. Questa è una cosa. In seguito ci saranno le vibrazioni e rumore della fase d'esercizio. Comunque sia è vero che ci sarà, sarà fatto un tunnel, la metropolitana non darà, si dice, molto fastidio, a parte il fatto che la metropolitana verrà implementata, verranno fatti passare decisamente più treni, più carrozze, la ferrovia deciderà poi dopo a fianco... La ferrovia, dove passeranno i treni merci, nel senso io non sono contro lo sviluppo, assolutamente no, però purtroppo in Italia è già da tanto tempo che non si capisce come mai sviluppo e salute dei cittadini non vadano d'accordo. Cioè questo è un nodo che comunque sia poi... Nel senso bisognerà risolvere con il tempo.

Quindi, dicevo, ci saranno poi i rumori. Anche lì, per il rumore, è una cosa abbastanza delicata la questione del rumore, perché non è detto che se il rumore, le emissioni di rumore sono sotto un certo limite imposto dalla legge vada tutto bene, perché se poi i cittadini vanno, che so io, a lagnarsi con il Giudice, più di una volta il Giudice ha dato ragione ai cittadini, perché comunque sia se i cittadini trovano il rumore troppo insopportabile non è detto che questo... Che il Giudice non dia ragione ai cittadini, è già successo in altri momenti.

Poi c'è il cantiere. Il cantiere, sono due anni e mezzo di situazione molto critica, l'intero palazzo è circondato dal cantiere. Qui sì che farà rumore, perché si parla di 95 decibel. Io sono andata un po' a vedere negli aeroporti sono 110 i decibel,



COMUNE DI GENOVA

ecco, facciamo un po' le proporzioni su questa cosa. Va bene, poi non parliamo perché lì bisognerebbe poi aprire tutto un capitolo sull'impatto ambientale e lo stoccaggio del materiale, come se n'era parlato prima, dell'eliminazione dei posteggi che ci sono intorno, la viabilità, i bambini della scuola a fianco, per carità, c'è di tutto, no? Una viabilità martoriata, perché comunque sia ci sarà Via Aulo Percio, non so, per chi lo conosce Via Aulo Persio è poco più di un sentiero, dove passerà il traffico a senso alternato, il che significa di nuovo intasare Certosa.

Certosa per conto mio ha già dato tanto, nel senso dalla caduta del ponte ad oggi Certosa ha dato parecchio. E quindi, niente, noi per entrare nel nostro palazzo dovremo passare attraverso un piccolo passaggio, un piccolo cunicolo, non so, perché comunque sia il palazzo sarà tutto contornato dal cantiere.

Queste sono un po' le cose, le mie perplessità in questo senso. Niente, volevo dire ancora questo, va bene, l'esercizio appunto della metropolitana, anche lì, non lo so quanto vale l'indennizzo, non lo so, ecco. Volevo concludere dicendo che, come avevo detto, assolutamente, io sono per lo sviluppo, assolutamente sì, però dicevo che deve essere compatibile con l'ambiente, con il territorio, con i cittadini. Purtroppo, ecco, non siamo ancora riusciti a coniugare tutte queste cose.

Io mi riservo comunque sia di presentare anche queste osservazioni alla Regione nell'ambito della procedura di via e soprattutto, ecco, poi dopo vorrei anche presentare altre cose più tecniche di dettaglio, come ad esempio la situazione del Rio Maltempo, perché il Rio Maltempo è un po' come (inc.), nel senso che lì Via Canepari si allaga comunque, lì dalla stazione si allaga, la presenza della scuola, non solo della Scuola Ariosto ma se arriva praticamente la metropolitana fino alla scuola di Passo Torbella, anche lì c'è una scuola comunque sia. La questione dei posteggi di Piazza Palli, che ne verranno tolti un po', e varie mancanze che ho riscontrato in questo progetto.

Io vi ringrazio di essermi stati ad ascoltare, ho finito.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie a lei, signora Rossi. Mi chiede il parola un attimo l'Assessore Campora. Prego, Assessore, a lei.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Presidente, grazie, mi scuso con i Commissari, però ci tenevo a intervenire dopo l'intervento della signora Rossi, per dirle che presto verrete, già nei prossimi giorni, verrete contattati diciamo formalmente e verrete convocati, poi vedremo con che modalità, proprio per discutere di questi elementi.

Abbiamo ben presente la questione a cui lei faceva cenno dei sei piani e del settimo piano, che è il tetto sostanzialmente, e quindi appena verrete convocati esamineremo tutti questi aspetti all'interno del Pris e anche quelli che sono i termini economici della questione, che naturalmente non possono essere oggetto di una Commissione, in quanto si tratta poi di dati che riguardano il singolo proprietario e quindi devono essere trattati singolarmente con il proprietario, anche a tutela poi della privacy e di quelle che sono le regole in materia. Però



COMUNE DI GENOVA

presto verrete contattati e le cose che ha detto posso già anticipare che sono già state prese in considerazione. Avremo modo di confrontarci direttamente sulle singole proprietà e sui singoli espropriati e indennizzati da Pris.

ROSSI GIANNA (Comitato Interferiti)

Benissimo, grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Assessore. Si era prenotata la signora Protti, rappresentante condomini espropriati. Prego signora Protti.

PROTTI OLGA (Comitato Interferiti)

Buongiorno. Intanto vi ringrazio di averci dato la possibilità di poter esprimere il nostro pensiero. Io rappresento tutto il condominio, che siamo sei proprietari. In parte mi ha già risposto Campora, perché volevamo appunto chiedere, visto che, tutti oramai si sa, la palazzina verrà demolita, però nessuno ce l'ha detto ufficialmente o ci ha convocato, volevamo appunto sapere quando saremo stati convocati e i tempi per l'esproprio, perché comunque trovare un'altra casa e tutto non è una cosa che si fa in due giorni.

Vi ringrazio e buona giornata a tutti.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, signora Protti. Si era prenotato il Presidente Romeo. Prego.

ROMEIO (Presidente di Municipio)

Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti. Io molto brevemente andrò per punti. Intanto comunico che con l'Assessore Campora, rispetto alla sua disponibilità e appena ci sarà la conferma di data definitiva, verrà effettuata anche la Commissione consiliare in Municipio con la presentazione ai Consiglieri Commissari e ovviamente agli auditi che ci saranno in quella sede proprio del progetto anche in sede municipale.

Mentre vado insomma per punti, non ripeto quanto è già stato evidenziato, ma dico prima di tutto la cosa che a me interesserebbe capire bene è che... Intanto ci tengo a premettere che è sì il progetto della metropolitana, ma su quel rilevato ferroviario non sarà solo interessato dalla nuova linea della metropolitana, ma c'è anche tutto il tema delle nodo ferroviario di Genova e quindi tutte le valutazioni anche rispetto agli standard di intervento, con le barriere antirumore o quant'altro io comunque vorrei avere da Ferrovie anche un po' tutta un'analisi di quello che sarà la viabilità ferroviaria su quella linea ferroviaria che sarà oggetto del nodo ferroviario di Genova, perché inevitabilmente oggi noi lì abbiamo una linea ferroviaria che ha poca presenza, poco passaggio di treni, se non quasi nessuno, e con il nodo ferroviario, quindi sono molti anni che quella linea è inutilizzata o non utilizzata, ma con il nodo ferroviaria quella linea lì riprenderà, come dire, la sua attività e quindi anche l'attività del passaggio dei treni con quello della metropolitana... Insomma io vorrei avere un po' di dati da Ferrovie anche rispetto



COMUNE DI GENOVA

a quello che si presuma passerà su quella linea ferroviaria stessa, perché è importante e perché è al centro di un quartiere come quello di Certosa che è densamente abitato.

Quindi la prima questione è il legame tra la metropolitana e la ferrovia, rispetto a quello che sarà anche poi con il nodo, cioè la tematica della metropolitana non può non essere valutata anche rispetto diciamo all'impatto e quant'altro con il nodo ferroviario.

Altro tema, il tema dei parcheggi. Ovviamente la stazione metropolitana alla Filea si porta due questioni. Prima di tutto una tematica diciamo di parcheggi e poi un'altra tematica di riqualificazione che invece pongo alla vostra attenzione. Intanto sul tema delle aree dei parcheggi bisogna avere un'area parcheggi a disposizione immediatamente, cioè prima che inizino i lavori. Non possiamo fare iniziare i lavori nel momento in cui non si dà al quartiere uno sfogo di un'area parcheggio per il quartiere stesso, perché i cantieri, soprattutto il cantiere nella zona di Brin, sarà impattante, ci sarà un impatto non da poco su tutta quell'area e quindi noi dobbiamo dare una garanzia di un'area a parte a tutto quel pezzo di territorio della Val Polcevera. Perché finora Ferrovie sul tema di Via della Pietra non sta dicendo niente, su quell'area parcheggio aperta con l'emergenza crollo del ponte, lì da Via della Pietra, ma nel momento in cui inizieranno i lavori del nodo ferroviario io so già che anche su quell'area c'è di nuovo l'attenzione di Ferrovie di prenderne in possesso, pertanto, come dire, non possiamo pensare che abbiamo la Filea con il cantiere, l'area di Brin lì con il cantiere, il tema di Via della Pietra rischia di perdere anche quell'area parcheggio lì e non abbiamo altre soluzioni.

Pertanto io l'ho già detto anche il Commissione Regionale e l'ha detto anche stamattina, lo ha accentato, Guido Fassio, l'area di Piazza Facchini, cioè da Via Jori, c'è Piazza Facchini, poi c'è il tunnel, che si entra nelle aree di ferrovie, che poi sia di RFI, Trenitalia, Italferr, non lo so, ce lo devono dire loro, quell'area lì deve essere messa a disposizione del territorio di Certosa, perché lì deve essere realizzato un parcheggio, sia per il momento in cui vengono fatti i lavori, sia anche per dopo, perché, con l'arrivo della metropolitana lì alla Filea, bisognerà riorganizzare tutta l'area Filea. E ricordo che sull'area Filea oggi è un'area gran parte utilizzata per i residenti, quindi con un permesso di sosta per i residenti stessi, gestita in gran parte da Genova Parcheggi, una parte, quella in abbonamento, e l'altra quella con il pass invece come dire libera, però sempre per i residenti e lì bisognerà metterci mano, perché inevitabilmente l'arrivo di una stazione della metropolitana lì comporterà anche una rivalutazione, una riddiscussione anche sull'utilizzo dell'area Filea.

E su questo mi inserisco dicendo che vorrei avere delle specificazioni, capire se il progetto che si sta discutendo andrà a toccare anche la risistemazione dell'area Filea dal punto di vista di quella struttura a un piano rialzato, che era stata realizzata ai tempi della realizzazione del Civ di Certosa. Quindi un piano rialzato di parcheggiato.

Quella struttura lì, che era un provvisorio, che però come funziona molto spesso in Italia i provvisori diventano i definitivi, quella struttura lì, che era una struttura provvisoria, ad oggi tutti questi anni è stata utilizzata, ma sarà insufficiente con



COMUNE DI GENOVA

l'arrivo della stazione della metropolitana, quindi io quello che penso e che chiedo è che nella progettazione bisogna ridisegnare tutta quell'area della Filea e realizzare un ulteriore piano, quindi con una struttura a livello della nuova stazione metropolitana, per poter implementare le disponibilità di parcheggio sulla zona di Piazzale Palli, perché sarà fondamentale.

Quella, più il tema di Piazza Facchini, noi andiamo a risolvere un grossissimo problema, perché lì con l'arrivo della stazione oltre a garantire i residenti avremo da garantire anche chiamiamolo un interscambio per la metropolitana stessa. Se su Rivarolo siamo avanti con l'operazione di Via Pisoni, qui su Certosa bisogna fare un'operazione come quella... Simile a Via Pisoni e quindi dobbiamo realizzare un'area di interscambio fondamentale.

Poi l'altra questione il tema del... Quindi questo è legato al tema della cantierizzazione anche, perché i cantieri saranno ovviamente impattati, quindi anche su questo è necessario un approfondimento puntuale su tutta la tematica dei cantieri, delle lavorazioni, del rapporto anche con le abitazioni circostanti, perché il progetto prevede l'abbattimento del civico 2 di Via Ariosto, ma, come ha già sottolineato la signora Rossi e la signora Protti, questo inevitabilmente va a toccare anche un ragionamento sul palazzo a fianco al civico 2 e poi su tutti quei palazzi che si rivolgono, insomma sono verso il rilevato ferroviario e quindi anche sulla tematica dei cantieri è molto importante e fondamentale.

Poi vorrei un approfondimento, quello poi lo deciderete e decideremo insieme come farlo, invece sulla tematica degli espropri, quindi sull'attivazione del Pris, su cui si è già un po' dialogato con l'Assessore Campora, quindi sul tema degli espropri, il Pris, gli indennizzi, etc. etc.

Sia chiaro, ve lo dico in maniera molto chiara, la metropolitana e il progetto stesso che prevede anche tutta quella presenza di barriera di rumore io poi vorrei vedere dal punto di vista invece visivo come sarà l'impatto poi completo, perché, e qui lo dico, mi sarei aspettato una progettazione dove... Una progettazione che avesse visto anche proprio una riqualificazione urbanistica di tutta quella zona, cioè non un semplice inserimento della metropolitana. Tra l'altro vi dico anche, e lo dico a Ferrovie, che la proposta di continuare il tronchino diciamo di manovra con quella tipologia architettonica sinceramente a me, come dire, non mi piace particolarmente, ecco. Mi sarei invece aspettato un qualcosa di molto più snello dal punto di vista strutturale, anche molto più bello architettonicamente in un'area come quella di Brin. Quindi se mi piace la stazione che ha un determinato profilo architettonico, quel tronchino, o comunque il collegamento della metropolitana con il rilevato ferroviario, devo essere sincero, non mi piace particolarmente, ecco, mi sarei aspettato un altro ragionamento e soprattutto un ragionamento vero di riqualificazione. Perché noi andiamo a mettere delle barriere di rumore dei palazzi, okay, ma non è sufficiente quello, cioè lì ci vorrebbe un disegno urbanistico. Vi dico che se fossimo stati forse in un'altra città, probabilmente a Milano, forse si sarebbe anche deciso di demolire di più, di realizzare più spazi urbani e di riconnettere, come dire, la nuova stazione della metropolitana, una nuova linea della metropolitana con un quartiere più aperto rispetto a quello che



COMUNE DI GENOVA

non è adesso, più aperto dal punto di vista urbanistico, quindi anche sulle ricuciture urbanistiche.

Da quello che ho potuto vedere, poi mi guarderò bene le carte, non mi pare si va in quella direzione e quindi poi mi riserverò di dare una valutazione progettuale più completa nel momento in cui avrò le carte a disposizione. Però, per quello che vi posso dire, se sono ben felice della metropolitana, che peraltro è stata ben finanziata da diversi governi precedenti, quindi un risultato importante per la nostra città, però penso che anche sulla progettazione mi riserverò di fare delle valutazioni, ma credo che bisogna fare degli sforzi maggiori anche rispetto a una qualità di bellezza che quel territorio si merita profondamente.

Quindi concludo qui e riassumo con Piazza Facchini, tutta la riorganizzazione della Filea, tematiche cantierizzazione, tematiche urbanistica. Quando avrò le carte potrò dare una valutazione più accurata e approfondita anche rispetto proprio alla qualità del progetto.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Presidente Romeo. Credo ci sia il Dottor Andrea Grasso.

GRASSO (Presidente di Municipio)

Ho seguito i lavori della Commissione, mi scuso che mi sono collegato tardivamente per una contestualità in precedenza di altre call, in precedenza con l'Assessore Gaggero su altri temi. Abbiamo seguito quello che è stato diciamo lo sviluppo dei lavori. Vorrei, anche se è una questione più di forma che di sostanza, che di merito, ringraziare i tecnici che sono intervenuti e l'Assessore Campora, per comunque quello che è sempre un importante passaggio di condivisione con i Comitati, con le realtà del territorio e con i singoli Municipi che anche in questo caso sono stati, appunto, invitati ad essere auditi.

Ad oggi ci riserviamo di effettuare poi successivamente le nostre valutazioni, prendendo meglio visione della documentazione, di quanto illustrato. Diciamo che non vorremmo, anche per una questione di rispetto nei confronti degli altri Municipi maggiormente interessati da quest'intervento, come quello rappresentato con l'intervento poc'anzi del Presidente Romeo, non vorremmo ecco arrivare ad effettuare valutazioni soprattutto su realtà territoriali non strettamente coincidenti con la nostra, quindi ci riserviamo ulteriori valutazioni nel merito ma, appunto, volevamo lasciare che le valutazioni venissero prevalentemente espresse dai Municipi interessati maggiormente dal progetto.

Quindi sul merito ci riserviamo ulteriori valutazioni da effettuare in future sedi e ulteriori sedi. Ringraziamo ma al momento non effettuiamo osservazioni.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, molto gentile. Quindi adesso, se non ci sono altre richieste da parte degli auditi, io darei la parola ai Commissari. Si sono prenotati per adesso i Commissari Lodi, Crivello e Grillo. Consigliera Lodi, a lei la parola. Grazie.



COMUNE DI GENOVA

LODI (Partito Democratico)

Grazie Presidente. Intanto ho ascoltato con molto interesse diciamo tutti gli interventi e anche la descrizione del progetto. Allora, la prima cosa che dico sicuramente delle due tratte questa era quella diciamo più significativa e importante da affrontare, perché diciamo il progetto ha ricevuto dei cambiamenti sostanziali e importanti che mi pare siano stati messi in evidenza da tutti coloro che conoscono bene il territorio e che vanno ovviamente ad impattare rispetto a quello che poi ha il progetto diciamo di conseguenza sul territorio stesso.

Ovviamente, faccio una premessa, come Partito Democratico questi prolungamenti li abbiamo voluti con forza, sostenuti dal Governo, quindi diciamo su questo e sulla mobilità su ferro noi siamo fermamente convinti che questa vada aumentata, stimolata, anche; chiaro è che è cambiato il mondo da quando questi finanziamenti sono stati approvati, da quando il progetto è partito, per mille motivi, è crollato con la tragedia del Ponte Morandi un viadotto in Val Polcevera, la viabilità ha subito grandi cambiamenti, ma soprattutto quel quartiere, quell'area è fortemente colpita da molte fatiche, fatiche economiche, fatiche di trasferimento di mobilità, fatiche sociali, insomma fatiche sanitarie. Quindi, come dire, quest'opera molto impattante, un'infrastruttura sicuramente voluta, ma che ha delle conseguenze ancora più diverse rispetto a quelle pensate precedentemente, quindi la prima cosa che dico, senza ripetermi e senza ripetere rispetto a quello che è stato detto, è che mi pare che, soprattutto rispetto alle due delibere regionali, soprattutto una, rispetto al Pris, che ha avviato diciamo il procedimento di indennizzo, vada fatta, a meno che non sia già stata fatta, perché comprende... So che l'Assessore Campora aveva già incontrato in una prima fase gli inquilini diciamo del civico che da subito doveva essere demolito e quindi ha avviato diciamo la procedura che è stata approvata dalla Regione, però è chiaro che tutto il tema dell'indennizzo all'interno di quella delibera, che a mio avviso dovrebbe già essere modificata ai sensi della modifica del progetto o comunque maggiormente specificata e quindi mi chiedo e chiedo se c'è questo rapporto, come dire, tra Regione e Comune, che in qualche modo stia analizzando anche i contenuti della delibera stessa, credo che sia importante, perché mi pare che i cittadini stessi dicano da una parte disponibili a, come dire, mettersi al servizio di quest'opera ancora una volta nella disponibilità del comprendere qual è il bene comune, però è chiaro che, soprattutto alcune analisi sui rumori e sull'impatto di quest'opera e sulla vicinanza di un secondo edificio molto in prossimità di quest'opera, che nel progetto precedente non risultava tale, va concretamente affrontata.

Cioè poi sono cose che... E mi pare che l'Assessore Campora abbia già dato questa disponibilità, volevo solo capire se oltre alla disponibilità dell'Assessore Campora è importante che questo avvenga di pari passo con anche una disponibilità della Regione, che è quella che autorizza la procedura di indennizzo e che quindi deve in qualche modo autorizzare tutto ciò che il Comune valuterà essere importante da valutare.

Poi diciamo un'altra cosa che, appunto, per me è chiara è come si inserisce davvero quest'opera all'interno di tutta una serie di opere che si stanno, come



COMUNE DI GENOVA

dire, sono state autorizzate, stanno partendo, sono partite e che però non ho sentito diciamo menzionare su questa cosa qui. Perché, per esempio, è previsto il recupero della linea ferroviaria vecchio porto Fegino con il nuovo sviluppo del Campasso, il progetto sappiamo che è in autorizzazione, c'è stato un accordo tra Comune e RFI, però diciamo su questo progetto non ci pare se ne sia stato tenuto conto di questo.

Cioè il tema di come questo cantiere, quest'opera andrà a equilibrarsi con tutti gli altri cantieri, con tutte anche le zone di... Già avvenute di cantierizzazione è anche importante, perché non possiamo dimenticare che quest'opera va a confinare con un cantiere enorme, che è il cantiere ovviamente del Ponte Morandi, che non chiuderà certo tra sei mesi, perché comunque ci sono tutta una serie di problemi rispetto all'elicoidale, che è in prossimità praticamente della zona dove siamo, e quindi anche avere la certezza davvero dico, sottolineo la certezza che questa volta, come dire, in qualche modo la Val Polcevera veda uno sviluppo armonico di quelli che sono i cantieri, le modalità e in qualche modo anche il sovraccarico delle conseguenze sull'ambiente e sulla salute dei cittadini.

Mi spiego. Perché è chiaro che abbiamo fatto una battaglia forte rispetto alla valutazione dell'impatto ambiente del cantiere del Ponte Morandi, poi c'era su questo cantiere ovviamente tutta la pressione a fare veloce, noi abbiamo sempre detto che era importante fare bene, ci sono ancora adesso dei... C'è stato un esposto adesso degli abitanti del Campasso che hanno fatto un esposto, il Comune lo sa bene, perché ha già risposto intimando ad Autostrade di, come dire, darsi una regolata, per semplificare, però insomma rispetto al rumore, rispetto al rispetto delle autorizzazioni, cioè che sono stati, come dire, aumentati i limiti, ma non certo derogati del tutto; quindi questo stiamo parlando di una zona limitrofa e attaccata alla zona di cui stiamo parlando. Quindi la sovrapposizione di tutto questo vuol dire non che si deve fare l'opera, ma che tutto questo va contestualizzato, armonizzato e in qualche modo affrontato.

Da qui l'importanza, io so e mi ricordo che doveva essere fatta una Commissione in Val Polcevera con l'Assessore Campora, mi permetto di dire so, Assessore, che poi lei questa parte l'ha assunta non da molto, quindi non voglio attribuire a lei la responsabilità di un ritardo, che però credo ci sia stato, perché su tutte e due le tratte mi ricordo che l'anno scorso io per ben due volte sono arrivata in aula a sollecitare l'Assessore Baleari a velocizzare il percorso e il processo che però si è per un annetto rallentato in maniera abbastanza clamorosa e quindi diciamo per questo io voglio precisare perché so che lei non era Assessore e quindi mi pare giusto farlo, ecco. Però credo che due siano gli aspetti, per questo le chiedo, in maniera un pochino più specifica, voi avete dato un cronogramma ma chiedo in maniera un pochino più specifica un cronogramma più comunale, cioè è stato dato un cronogramma da parte dell'azienda, ma volevo capire il Comune che scadenze si dà, che passaggi si dà, che tempi si dà.

Poi vado a capire... Dunque, in Regione purtroppo devo dire che ci sono state due Commissioni, una Commissione di audizione, più due Commissioni con l'Assessore Berrino e l'Assessore Giampedrone, perché ovviamente adesso il procedimento è in capo alla Regione, soprattutto per il procedimento di via e tutto



COMUNE DI GENOVA

quello che è l'impatto ambientale, la valutazione e quanto ne comporta. Allora, diciamo che francamente dalle notizie che abbiamo dai nostri rappresentanti del Partito Democratico, sia da parte dell'Assessore Berrino ma anche dalla parte dell'Assessore Giampedrone, se il secondo diciamo si limita a un pedissequo rispetto delle procedure e l'Assessore Berrino due giorni fa non ha, come dire, dato chiarezza di quello che, appunto, di cui parlava il Presidente Romeo, che è un po' un piano di mobilità un po' sostitutivo e integrativo di quello che succederà nel momento in cui si lavora sulla metropolitana, però teniamo conto che lo sviluppo di un prolungamento non può essere solo un mero prolungamento, ma tutto un inserimento di una valutazione compressiva anche rispetto al contratto di servizio con Trenitalia e a tutto quello che è il trasporto sulla Val Polcevera, perché ricordo che adesso abbiamo questa terribile pandemia, ma sappiamo quanto il trasporto, non appena si riaprirà un po', tornerà a essere come prima, cioè assolutamente faticoso, difficile e carico di mobilità spesso a volte anche non pubblica ma privata e che quindi un cantiere come questo andrà decisamente a implementare.

E quindi in questo, Assessore, questo glielo dico dal punto di vista più diciamo dello sviluppo di un piano che so non è in capo a lei ma è in capo alla Regione rispetto al contratto di servizio, se ci sono state delle relazioni, è importante se non ci sono state avviarle, come intende procedere, anche proprio per fare quello che è un progetto di mobilità rispetto ai treni e anche a quello che sarà l'impatto di un lavoro di questo tipo.

Vado a chiudere dicendo che mi pare anche dagli interventi che sono stati fatti, e davvero ringrazio tutti, che ancora una volta la Val Polcevera dimostra una maturità nell'affrontare un'ennesima fatica, sapendo che tutto deve comportare al bene, però ovvio che un cantiere non fatto bene, non armonizzato con i cantieri esistenti, non, come dire, inserito in un contesto più ampio davvero può essere devastante.

Allora diciamo che chiudo dicendo questo, noi ricordiamo il Lungomare Canepa, le mitigazioni o si prevedono al progetto o se non vengono fatte poi è un disastro, alla fine non le fa più nessuno, quindi dato che quella situazione lì è andata così perché è crollato un ponte, quindi quella è diventata una sorta di (inc.) perché in questo momento sopperisce a un grandissimo traffico e incide tantissimo sui cittadini, se il progetto è stato cambiato le opere di mitigazione a mio avviso vanno riviste, implementate ora. Ora perché se non si prevedono ora poi dopo è davvero troppo tardi.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliera Lodi. La parola quindi adesso al Consigliere Crivello. Prego.

CRIVELLO (Lista Crivello)

Grazie. È un fuori tema ma relativamente fuori tema, Presidente. Mi rivolgo a lei e all'Assessore. Stanno arrivando modifiche in riferimento alla programmazione dei lavori della settimana prossima sulle nostre Commissioni, con argomenti che



COMUNE DI GENOVA

sono tutt'altro, come dire, da sottovalutare, il lunedì in particolare, vorrei capire, mi rivolgo quindi non soltanto alla minoranza ma a tutto il Consiglio Comunale, compresi gli amici e i colleghi della maggioranza, se noi volessimo produrre, come credo che sia legittimo e giusto, documenti, emendamenti, ordini del giorno, quando li presentiamo, per il mercoledì? Quindi forse è opportuno che ragioniamo anche un attimo su questo.

Oggetto di quest'oggi. Come si diceva in apertura, due progetti decisamente importanti, ma molto differenti, Presidente, ha constatato anche lei quanto sia, uso un termine non troppo tecnico, ma quanto sia spesso il tema di Certosa. L'assenza ad esempio delle organizzazioni sindacali, che non è certo una sottovalutazione, dimostra appunto la differenza.

Ferrovie dello Stato, va bene, poi mi riserverò di fare una battuta più avanti, non so se poi i soggetti, scusate, ma sono sempre in difficoltà, nonostante passino gli anni, RFI o Trenitalia insomma.

Quindi io dico non potete vedermi ma se avessi le bandierine evviva, quindi mobilità pubblica non abbiamo certo, cari colleghi e cari amici, auditi, non abbiamo certo necessità di sensibilizzarci uno con l'altro su quanto sia importante proseguire in tal senso, però, guardate, nessuno si può, come dire, nominare o affermare di essere profeta in patria, può capitare come a tanti colleghi se si affrontassero altri temi in altre parti della città, di conoscerla veramente una parte del territorio. Io sono nato in Via Benedetto I, ho fatto per dieci anni il Presidente del Municipio di quella realtà, al di là dell'Assessore, questo poco importa in questo caso. Guardate che quando si progetta un'opera così importante per noi e lo si fa nel cuore di lavori e l'opera, le infrastrutture valutarle nel cuore di Certosa, vado a spanne, la Val Polcevera ha circa 60.000 abitanti, metà stanno a Rivarolo, gli altri a Bolzanetto e Ponte Decimo, il cuore pulsante, non se ne abbiano a male gli altri, di Rivarolo in termini anche di densità abitativa è Certosa e la parte di Certosa anch'essa molto, molto abitata, densamente abitata, è proprio in quella realtà.

Allora vado a titoli, per non ripetere naturalmente quanto io condivido molti se non tutti gli interventi sino ad ora che sono stati espressi. Noi abbiamo un problema di viabilità, di parcheggi, il tema degli abitanti, le attività commerciali, in virtù proprio di un minimo di conoscenza si parla di Via Ariosto. Via Ariosto è collegata poi in qualche modo a Brin, dove c'è naturalmente la stazione, dove c'è un capolinea, dopodiché esiste Via Ausonio Vedovi, Via Aulo Persio, Via Ariosto è collegata con le zone più densamente abitate collinari della Val Polcevera e di Certosa e di Rivarolo. Penso a Via Mansueto, è una delle strade più lunghe, forse Via Cambiaso, Viale Michelangelo, sono tutte tra esse collegate, quindi nel momento in cui si va a fare un intervento di quella portata non possiamo mica ragionare in due minuti di questa roba. Allora, il progetto è stato illustrato, bene, c'è anche il tema della Filea, come ricordava giustamente il Presidente che conosce quanto me se non meglio la Val Polcevera, quindi siamo innanzi a un progetto di una complessità, giustamente i progettisti ricordavano anche l'aspetto idraulico, il Rio Maltempo, ma l'impatto, guardate, due anni e mezzo dà il significato, trentasei mesi forse come dire... Sperando, avendo fatto l'Assessore ai



COMUNE DI GENOVA

Lavori Pubblici, che nonostante ci si metta poi spesso anima, cuore e si getti anche il cuore oltre l'ostacolo, qualche volta naturalmente gli intoppi non è colpa di nessuno. Pensiamo, ahimè, a questa tragedia mondiale che è il Covid adesso.

Allora, l'impatto, le questioni ambientali, la mobilità, come dicevo, l'aspetto idraulico, la demolizione, come si pensa di agire? Chi non avrà più una casa giustamente dice non è che sia proprio come dire un atto... Sì, sono stati convocati forse... Matteo ancora spezzo una lancia a suo favore, nel senso lui ha preso in mano, gli hanno regalato questa ulteriore delega da pochissimo tempo. Allora, chi vivrà o dovrà convivere poi sia con il cantiere che con la nuova struttura, merci comprese, perché non è che possiamo... Ha fatto benissimo il nostro, che ringrazio, esperto, come dire, Fassio, a ricordare che non è che si possono, i due temi si possono in qualche modo... Creare una dicotomia tra loro, no? Sono a Certosa, sono a Rivarolo.

Allora io credo che sono aspetti che noi dobbiamo davvero, non possiamo rinviarli insomma. Una battuta sulle ferrovie, ecco, io nutro una simpatia particolare, ma se penso, che sono le cose che diceva... Non ho ragione di dubitare le affermazioni fatte dal Vice Sindaco, noi abbiamo più volte sollecitato un confronto con loro sul tema di Brignole e delle officine e, come dire, abbiamo trovato per quanto riguarda il Consiglio Comunale, cari amici, rappresentanti di Trenitalia, non so chi è il soggetto al quale mi devo rivolgere, mi scuso ancora una volta, però dei silenzi assordanti. Noi siamo eletti dai cittadini, li rappresentiamo, volevamo confrontarci con voi per capire che ne sarà di quella struttura per noi fondamentale delle officine, ma non ci è stato possibile... Allora non confido, ma in virtù anche di quest'esperienza io vorrei che si costruisse qualcosa di solido nella città in cui si fanno queste operazioni con tutti noi, i metrò, i binari... La valutazione di impatto ambientale per le Ferrovie, non so se è stato detto, se mi è sfuggito me ne scuso, si fa riferimento al passato, si fa riferimento a questo nuovo contesto, come ricordava l'amico Fassio in riferimento, ma anche Romeo insomma, l'attualizzazione del progetto e il contesto (inc.), i livelli. I cittadini ricordavano il superamento dei livelli normativi. Allora mitigare, si va a mitigare con le barriere fonoassorbenti. E quale rapporto ci sarà tra il posizionamento delle barriere fonoassorbenti e i residenti? Che continueranno, che dovranno continuare a vivere lì.

Mi pare 4,6, se sbaglio correggetemi, mi scuso ancora, metri dal piano dei binari e i piani bassi?

I tempi e concludo. I tempi, aiutatemi, aiutatevi a capire. Se non partono i cantieri entro il 2020 succedono delle cose? Allora vi domando anche in questo caso forse, nonostante per noi è una priorità assoluta, forse una proroga, c'è stata anche questa tragedia, non è colpa di nessuno, ma naturalmente si può, come dire, evitare, ma non perché qualche d'uno vuole sgattaiolare, ma in virtù di quanto oggettivamente accaduto, un dibattito pubblico, un confronto? Ve lo immaginate quella parte di quartieri che ricordavamo quanto vissuta e abitata a un certo punto se si trova... La scuola Ludovico Ariosto, una delle scuole più grandi della Val Polcevera e della città, dove siamo cresciuti molti di noi, quando si viene a ritrovare, per quanto tutti possiamo fare, perché, come dire, l'amico Attolini



COMUNE DI GENOVA

giustamente ha sottolineato alcune carenze della comunicazione, anche se andassimo a spron battuto (inc.), senza un adeguato percorso di trasparenza diventa un problema.

Io sono certo che Matteo Campora, come dire, forse, lo dico io, a differenza di chi l'ha preceduto ha presente, ma vorrei ricordare anche politicamente, Campora, che noi siamo dinnanzi a una realtà che, come ricordava l'amica e collega Lodi, giustamente guarda al fatto di esserci cresciuta, forse qualche volta se avessimo alzato la voce di più sarebbe stato utile nell'interesse naturalmente della città e di Certosa e della Val Polcevera stessa, come dire, la serenità, il senso di responsabilità, (inc.). Certosa, e non voglio fare una classifica neanche in questo caso della tragedia, ma, come dire, rispetto al Morandi, ecco, sono poche centinaia di metri da quella situazione, il nodo ferroviario che non vediamo l'ora che riparta, poi non se ne abbia a male qualche collega che non la pensa come me, ma anche l'ipotesi gronda (inc.).

Quindi ragioniamo, ragioniamo su come affrontare, Matteo, il prossimo futuro, perché è davvero una situazione che dobbiamo... Noi siamo disponibilissimi a collaborare come sempre, spesso la nostra collaborazione, come dire, forse non viene compresa, ma a collaborare perché si vada nella direzione... Come dire, si continui a considerare una priorità la prosecuzione purché naturalmente lo sviluppo sia il più sostenibile possibile.

Mi rendo conto che annullare e azzerare le criticità, le difficoltà non sarà realizzabile e realistico, ma cercare tutti insieme per poterle mitigare, dando alle persone quello che giustamente meritano, credo che sia un dovere e un diritto della comunità stessa.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliere Crivello. La parola al Consigliere Grillo.

GRILLO (Forza Italia)

Molto sintetico. Presidente, mi sente?

OTTONELLO (Presidente)

La sento benissimo, prego Consigliere.

GRILLO (Forza Italia)

Molto sintetico, nel senso che quando si condividono interventi in modo particolare da parte degli auditi, io ritengo sia opportuno omettere (inc.). Allora, intanto ringrazio gli auditi per i contributi importanti che hanno qui oggi rappresentato, ringrazio il Presidente del Municipio Romeo, il quale ha fatto una sintesi generale delle problematiche che riguardano (inc. problemi di audio) ... soprattutto in riferimento alle criticità determinate dal Coronavirus.

(Inc. problemi di audio) ... risposte che ha già anticipato, disponibilità al sentire gli interferiti ovviamente su questo percorso, famiglie (inc.) e quant'altro, approfondimenti ovviamente da tenere in pubblica assemblea, auguriamoci che il



COMUNE DI GENOVA

Coronavirus, che quest'emergenza si possa concludere in tempi brevi e che i cittadini possano, come in passato, partecipare alle riunioni, comunque lo ringrazio per questa sua disponibilità agli approfondimenti che si appresta ad attivare ovviamente in modo particolare con il Municipio e ovviamente tutti i cittadini (inc. problemi di audio).

Ora, io volevo soltanto evidenziare che nella mia mozione d'ordine, Assessore, (inc.) di storia e richiamando documenti che prima ho citato, (inc.) che i lavori della nuova tratta non potranno (inc.). Ora, in considerazione anche di documenti o affermazioni che sono avvenute in passato mi auguro nell'aggiornamento della Commissione ovviamente vi sia anche una tempistica entro la quale siano prefigurati scenari in cui ovviamente i lavori potranno essere concretamente attivati. Speriamo che questi avvengano in tempi brevi, ricordandoci che abbiamo (inc.) che si pone l'esigenza quindi di programmare ovviamente gli interventi concretizzabili in questo ciclo (inc.).

Ed infine, rispetto alla mozione approvata da parte del Consiglio Comunale il 28 gennaio 2020, alla quale ho presentato un ordine del giorno approvato a voti unanimi sulle criticità della stazione Brin, attualmente in funzione, rispetto a queste criticità e al contenuto della mozione ovviamente gli adempimenti svolti o quelli che eventualmente verranno programmati in tempi brevi.

La ringrazio, Presidente, e mi sia consentito di salutare Romeo. Caro Romeo, complimenti per il tuo lavoro.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliere Grillo. La parola al Consigliere Ariotti.

ARIOTTI (Lega Salvini Premier)

Grazie, Presidente. Mi hanno appena suonato alla porta, devo un attimo aprire e mi ricollego tra un minuto. Scusate.

OTTONELLO (Presidente)

Attendiamo, visto che non abbiamo in previsione altri interventi dei Consiglieri.

ARIOTTI (Lega Salvini Premier)

Eccomi, scusate. Intanto grazie, Presidente, per l'attesa. Saluto tutti i presenti, gli auditi e l'Assessore Campora.

Direi che la storia tra Genova e la metropolitana è una storia abbastanza antica. Si dice che la nostra città doveva essere tra le prime al mondo ad avere una metropolitana, almeno questo l'avevo letto o sentito da qualche parte, ma poi per le difficoltà dovute agli scavi e comunque alla conformità del nostro territorio, si è arrivati all'inizio dei lavori se non sbaglio nel '79, poi dopo dieci anni la metropolitana di Brin era pronta, ma con il record di essere la più corta al mondo. Poi direi che lo sviluppo della linea metropolitana nella nostra città è fondamentale per dare un servizio di trasporto completo ed essenziale. Un po' come avviene in tutte le grandi città europee e del mondo. Ben vengano comunque le nuove tratte, sarà necessario ascoltare passo dopo passo tutta la



COMUNE DI GENOVA

cittadinanza e i vari territori, per arrecare il minore disagio possibile, soprattutto in una zona già diciamo affaticata, come Certosa, viste purtroppo le ultime vicende degli ultimi anni.

Importante comunque, come ha già detto il Presidente di Municipio, è la questione dei parcheggi, la questione delle soglie del rumore, dei palazzi delle vie attorno al cantiere. Ricordiamoci la scuola proprio lì di fronte diciamo al civico 4 di Via Ariosto.

Non ho potuto consultare la documentazione, sarebbe importante poi averla a disposizione per noi Consiglieri nella cartella condivisa. Da quello che ho capito, chiedo all'Assessore, per i lavori di prolungamento verrà abbattuto il civico 2 di Via Ludovico Ariosto, però quella è la fine della metropolitana, quindi non so se ci sarà un ampliamento della stazione stessa. Questo avverrà anche per il rifacimento proprio totale della stazione immagino.

Poi chiedo quando è prevista la fine dei lavori a Certosa e quando sarà completato il prolungamento fino a Martinez, Piazza Martinez. Inoltre chiedo se sarà in previsione un ampliamento della metropolitana in tutte le delegazioni della città, anche utilizzando i binari in superficie, come avviene in altre città del mondo e in quali tempi, visto che, a mio avviso, sarà un'opera necessaria per il futuro di Genova, ed essenziale.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliere Ariotti. Non vedo altri Consiglieri prenotati, quindi io darei la parola per eventuali risposte... Darei la parola all'Ingegnere Marchetti, se desidera intervenire?

GRILLO (Forza Italia)

Presidente, mozione d'ordine.

OTTONELLO (Presidente)

Prego, Consigliere Grillo.

GRILLO (Forza Italia)

Sono state giustamente richiamate poc'anzi da parte collega Ariotti le problematiche relative al prolungamento della metrò a Piazza Martinez. Avevamo detto che su questa questione vi sarà un'apposita riunione di Commissione, non mischiamo le problematiche, sennò il rischio che non se ne riesca ad approfondire nessuna. Parliamo oggi dell'argomento Brin, etc., e poi sul prolungamento di Piazza Martinez faremo un'altra riunione di Commissione.

OTTONELLO (Presidente)

Consigliere Grillo, è prevista per mercoledì alle ore quattordici e trenta, mercoledì prossimo, mercoledì 13 alle ore quattordici e trenta.

La ringrazio, la parola all'Assessore Campora. Prego Assessore.



COMUNE DI GENOVA

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Grazie, Presidente. Do qualche risposta. Innanzitutto il Comune e la Regione stanno lavorando insieme su questo progetto da tempo, progetto che effettivamente ha avuto un'accelerazione in un periodo un po' particolare, dove sappiamo che le forme di comunicazione pubblica, di coinvolgimento non sono permesse, quindi è evidente che questa situazione ha cambiato quelli che erano i miei piani, e cioè attraverso la previsione di assemblee pubbliche sul territorio.

Quindi la Commissione Pris è attivata, partecipo anch'io, ho già partecipato a diverse riunioni ed è la Commissione che insieme agli uffici del Comune, in particolar modo con gli uffici espropri ha il compito di andare a fare un lavoro anche abbastanza complesso, che è quello di andare a identificare tutti i soggetti che sono diciamo interessati, interferiti, che dovranno essere sottoposti ad espropri.

Dopodiché questa Commissione prevede con l'attivazione del Pris, oltre a quello che è l'indennità di esproprio, viene prevista anche un'indennità che si somma all'esproprio, quindi supera quello che è il valore del bene, e si prevedono anche delle indennità anche per quei soggetti che non saranno soggetti ad espropri, ma quei soggetti che in qualche maniera, come è stato detto da alcuni Consiglieri, potranno comunque diciamo trovarsi, seppure a una distanza abbastanza elevata, la metropolitana, però il sistema del Pris prevede appunto di prevedere quest'indennità che va a compensare in qualche maniera il mutamento comunque della veduta nel momento in cui uno si affaccia dalla finestra o la presenza comunque di un'infrastruttura importante.

Quindi queste forme di indennizzo, la cui quantificazione è in corso, riguarderanno anche quei soggetti che non verranno espropriati. Questa procedura è una procedura che tutti voi conoscete e che ha, appunto, la finalità di dare un ristoro al territorio, al di là di quelle che sono le regole diciamo e le norme che potrebbero prevedere anche soltanto l'indennità soltanto per i soggetti appropriati. Questa procedura ha proprio questa finalità.

Quindi son già partite le lettere, ho verificato, probabilmente arriveranno ai soggetti quindi inizialmente i soggetti sottoposti ad esproprio e naturalmente poi anche con i soggetti che sono presenti, se avete modo poi di farvi... Probabilmente avrete anche i miei riferimenti, quindi anche per qualsiasi richiesta, informazione potete rivolgervi direttamente all'Assessorato.

Quindi l'attivazione del Pris è stata fatta e stiamo andando avanti con questo lavoro con gli uffici comunali. Ci saranno le fasi di cantiere e noi in questi mesi dovremo lavorare, appunto, per preparare le fasi di cantiere, quindi per andare ad individuare i parcheggi alternativi, un'opera che sicuramente avrà un suo impatto dal punto di vista del cantiere, però è anche un'opera che non può essere fermata, che anzi la città ne ha assoluto bisogno e l'obiettivo da sempre è quello poi di arrivare fino a Rivarolo.

Quindi creerà dei disagi, ma alla fine creerà dei vantaggi ben superiori diciamo ai disagi transitori. Questo è un valore per tutta la città, per il trasporto pubblico e credo che anche il fatto che ci sarà una nuova stazione, poi speriamo presto si potrà arrivare anche a Rivarolo, determinerà anche una riqualificazione della



COMUNE DI GENOVA

zona, penso anche a una rivalutazione di quelli che sono gli indici immobiliari degli immobili, al di là del periodo che viviamo, perché comunque la presenza di una metropolitana è sempre una presenza che va a riqualificare un quartiere.

Entro l'anno noi vorremmo chiudere le procedure di affidamento e quindi di affidamento dell'opera attraverso un appalto integrato e quindi questo è l'obiettivo che ci poniamo. Naturalmente sappiamo che sono procedure estremamente complesse, che vanno analizzate con estrema attenzione, proprio per questo c'è stata una fase di approfondimento su tutta una serie di temi che sono stati anche illustrati da alcuni auditi, anche dall'Ingegnere Attolini, e hanno riguardato soprattutto un'implementazione di indicazioni tecniche sui temi del rumore, che comunque andremo anche in relazione poi alle osservazioni che sono state fatte per quanto mi riguarda ne parlerò anche con i progettisti per verificarli.

È un'opera che comunque deve andare avanti, su questo siamo tutti d'accordo, e credo che avremo tutto il tempo per trovare anche quelle soluzioni per far sì che ci sia meno... Che i cittadini possano avere meno disagio. Il disagio ci sarà e questo è del tutto evidente, cercheremo di ridurlo al massimo e su questo lavoreremo anche a stretto contatto con il Municipio, che sicuramente ci potrà dare un aiuto intanto nell'individuare diciamo delle aree alternative al parcheggio, per il parcheggio, alcune aree sono già state anche individuate dal Presidente, ma anche per avere un contatto diretto con i cittadini, tanto quelli espropriati quanto quelli che vengono interferiti e naturalmente anche le attività economiche che sono presenti in zona che sono state tutte mappate. Sono delle attività come una carrozzeria, un'officina, abbiamo un quadro completo diciamo di tutti i soggetti che in qualche maniera sono interessati a quest'opera. Abbiamo già anche delle disponibilità economiche importanti per far fronte a quelli che saranno gli importi che verranno previsti a titolo di Pris, naturalmente poi gli espropri invece sono determinati in base a dei canoni ben determinati.

Sulla metropolitana, oggi parliamo della metropolitana di Brin, poi la prossima Commissione parleremo della metropolitana... L'estensione di Martinez, sappiamo che le metropolitane sono opere importanti, anche molto costose, perché hanno dei costi importanti, ma che poi al lunga determinano benefici importanti, perché alla fine tolgono mezzi dalla strada, sia privati ma anche in qualche maniera vanno a integrarsi con quello che è il trasporto pubblico su gomma. Quindi in questo momento, riferendomi a quanto diceva il Consigliere Ariotti, l'obiettivo è poi di trovare risorse per arrivare a Pallavicini e riuscire a, per quanto riguarda il centro, completare, comunque o meglio a costruire quella che è la stazione di Corvetto, che manca, e naturalmente anche quella di fare in modo che la fermata di Martinez possa anche servire direttamente Terralba attraverso degli accorgimenti architettonici e attraverso la tecnologia che ci può aiutare, quindi pensare a un sistema che dia la possibilità anche ai passeggeri di scendere verso Terralba. Sarà importante in queste settimane e in questi mesi abbiamo avuto effettivamente diciamo un'accelerazione, sentirci il più possibile per prevenire quelli che saranno i disagi. Lo faremo in qualche modo, mi auguro che poi nei prossimi mesi, nelle prossime settimane e nei prossimi mesi la situazione possa



COMUNE DI GENOVA

migliorare, perché sicuramente gestire queste questioni attraverso un contatto diretto, fisico, è sempre più diciamo... È sicuramente più facile.

Confermo che per quanto concerne anche gli espropri, l'impostazione che ho dato, che abbiamo dato naturalmente non è stata quella soltanto di espropriare coloro che erano effettivamente interferiti fisicamente dall'infrastruttura e quindi diciamo l'edificio, quello prospiciente l'infrastruttura, che viene tagliato dall'infrastruttura, ma abbiamo voluto dare un'impostazione più ampia, che tenga conto anche di quanto veniva detto precedentemente, per cui se io ho la metropolitana che mi passa a un metro e cinquanta centimetri è evidente che anche queste persone hanno diritto comunque all'esproprio e hanno diritto al Pris.

Quindi non ci siamo limitati, non mi sono limitato a un'interpretazione meramente codicistica, ma abbiamo cercato di allargare il più possibile, naturalmente avendo sempre un metro al quale dobbiamo comunque, che abbiamo stabilito, in modo tale da far sì che chi è effettivamente in prossimità estrema sul rilevato possa essere soggetto anche a esproprio.

Questo vuol dire che quei piani che verranno espropriati in relazione all'edificio più grande, adesso non ricordo il civico, verranno espropriati ma questi edifici, o meglio questi appartamenti, potranno essere utilizzati e quindi questi appartamenti potranno comunque essere utilizzati, entrare nel patrimonio del Comune, potranno essere utilizzati come house sociale, potranno essere utilizzati per farli diventare magari sede di associazioni, quindi poi occorrerà anche ragionare per quell'edificio che non viene abbattuto ma dove alcuni appartamenti verranno espropriati, occorrerà anche ragionare sulla destinazione di questi immobili, che naturalmente vogliamo che in qualche maniera siano immobili destinati al quartiere, che possano essere utilizzati per attività del quartiere.

C'era un ulteriore spunto sul quale... Forse meno importante rispetto al cantiere, rispetto all'opera in sé, ma anche su questo credo che sia opportuno riflettere e ragionare anche su quello che potrebbe essere l'utilizzo di questi spazi che potranno magari non essere abitati o abitati per situazioni di emergenza, su quale dovremo fare anche un ragionamento insieme circa il loro utilizzo.

Per il resto io cercherò di tenervi... Diciamo aggiornare la Commissione, appena avremo novità, anche per quanto concerne il Pris, di darvi informazioni attraverso una Commissione sull'evolversi del Pris. Per quanto concerne la durata dei lavori, è stato detto dai progettisti c'è una durata massima, ciò non toglie che in sede di gara poi tra le premialità ci possa essere anche la riduzione del tempo del cantiere.

Questa è una cosa su cui vogliamo puntare, voglio puntare, perché riduzione del cantiere vuol dire meno disagio per i cittadini e quindi è auspicabile che quest'opera possa anche poi avere... Che in diciotto mesi possa essere completata. So che è una sfida, la sfida la dovrà raccogliere chi si aggiudicherà quest'opera, ma dobbiamo lavorare, spingere al massimo affinché i tempi siano compressi e più sono lunghi e più abbiamo disagio per la popolazione e in questa fase dobbiamo fare in modo che i disagi siano i minori possibili.

Non so se ho risposto a tutte le domande che mi erano segnate, nel caso sono qui per... Nel caso mi fossi dimenticato qualcosa mi scuso.



COMUNE DI GENOVA

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Assessore. La parola alla Consigliera Lodi per mozione d'ordine. Prego.

LODI (Partito Democratico)

Eccomi, Presidente. Volevo solo chiedere se i progetti che sono stati presentati questa mattina, diciamo le tavole, etc., possono poi essere messi sul sito del Comune di Genova, cioè essere pubblicati. Chiedevo se era possibile perché ora noi li avremo come atti consiliari, però ovviamente nella trasparenza chiedevo se era previsto che o le slide o i progetti venissero pubblicati.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie a lei. Si è prenotato il Consigliere Claudio Villa.

GRILLO (Forza Italia)

Presidente, anch'io per mozione d'ordine. Invitavo l'Assessore Campora nell'aggiornamento della Commissione su quest'argomento poi di fornirmi ovviamente informazioni circa l'ordine del giorno approvato da parte del Consiglio Comunale il 28 gennaio 2020, relativo alla situazione Brin e alle criticità della linea.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, la parola al Consigliere Villa. Prego.

VILLA (Partito Democratico)

Buongiorno. Colgo quest'occasione della presenza appunto della Commissione e dell'Assessore per ricordare anche in quell'aggiornamento che lui citava, che ci terrà a fare in questa Commissione, una discussione anche sui tratti che giustamente oggi non sono stati messi all'ordine del giorno e quindi non in discussione, in merito alla realizzazione di un asse di trasporto pubblico, appunto, nella Val Bisagno, che non è strettamente collegata a questo, ma certamente fa parte di quelle risposte che abbiamo fatto per far sì che finalmente si capisca esattamente che cosa se ne vuole fare del tratto, appunto, Brignole – Molassana – Struppa, che è quel tratto, appunto, che non rientra in questi finanziamenti, ma certamente i cittadini si aspettano quali siano le risorse, quali siano i (inc. problemi di audio)

OTTONELLO (Presidente)

Non la sentiamo più, Consigliere Villa. Comunque, va bene... Consigliere Villa?

VILLA (Partito Democratico)

Mi sentite?

OTTONELLO (Presidente)

Sì, l'abbiamo sentita.



COMUNE DI GENOVA

VILLA (Partito Democratico)

Dicevo appunto questo, di mettere all'ordine del giorno anche una possibile, come abbiamo già chiesto, appunto discussione, aggiornamento sul tratto, se non mi avete sentito, da Brignole tratto Staglieno, Molassana e Struppa, che fa parte di quell'immagino anche risorse che potrebbero essere utilizzate tramite il Puns, se verrà accolto o meno, e certamente bisognerebbe urgentemente anche di quella cosa lì parlarne.

Grazie. Chiedo appunto l'impegno all'Assessore Campora.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, la parola al Consigliere Crivello. Prego, Consigliere.

CRIVELLO (Lista Crivello)

Scusate, per evitare che magari qualche d'uno non possa considerare Crivello e Matteo Campora una coppia di fatto. Nel senso che quando lo elogiavo è giusto elogiare, Assessore, ma veramente cioè ora... L'ora è tarda, ma lei ha fatto una serie di considerazioni condivisibili, tese ad assicurare naturalmente gli abitanti, figuriamoci se non le possiamo condividere. Io la sostengo mi batto con lei e con tutti coloro i quali che (inc.) ce lo ricordava, non è che ne avessimo tanto bisogno, però grazie anche al collega Ariotti che ci ha ricordato l'importanza del trasporto, della metropolitana, dopodiché ci sono dei temi che sono stati sollevati da tutti che dovremo affrontare.

Quest'aspetto, come dire, che... Io non so se poi, quest'aspetto del quadro, del progetto integrato metropolitana Ferrovie dello Stato o comunque trasporto merci non è che possiamo far finta che non esista in quella comunità, in quella parte di comunità, che, come ricordavo, per ragioni geografiche si farà carico naturalmente di tutta la serie delle altre infrastrutture. Dio sa quanti insulti ho ricevuto nel sostenerne alcune di queste e continuerò a farlo, dopodiché non è che possiamo far finta... Non credo, anzi ne so sono certo, lei non è che fa finta, ma rassicuriamoci uno con l'altro, soprattutto nei confronti della comunità. Ne vogliamo parlare?

Le ferrovie non è che vivono sull'altro pianeta, quella roba lì si fa nel cuore di Certosa della Val Polcevera, vogliamo parlarne? Non è che sono due robe, come dire, che marciano in parallelo, che tra di loro non esiste nessun rapporto in riferimento all'impatto ambientale, alla valutazione dell'impatto ambientale, alle criticità che possono produrre. Non è che... Trasporto merci, guai, bisogna anch'esso sostenerlo con forza, ma non è che, come dire, quella parte di territorio ha ammazzato qualcuno in virtù del fatto che non se ne debba neanche parlare.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie. La parola al Consigliere Bernini. Prego.

BERNINI (Partito Democratico)



COMUNE DI GENOVA

Cercherò di essere sintetico, vista l'ora. Il tema dell'insonorizzazione dei tracciati ferroviari che per una ragione storica passano dentro a zone densamente popolate è un tema che in passato le Ferrovie avevano affrontato, anche con un progetto di insonorizzazione diffuso, ma che poi si è arenato, io non ho più visto nulla da questo punto di vista.

Nel momento in cui si fanno questi nuovi interventi e si sa che esistono dei progetti, come dire, di intensificazione dell'uso di tracciati ferroviari che prima erano dalla popolazione considerati non più utilizzati, sarebbe opportuno che ci fosse uno sforzo particolare da parte delle Ferrovie per avviare un progetto forte di insonorizzazione, come quello che si ebbe anni fa per Autostrade per l'Italia all'interno dell'area cittadina.

Io vivo in una parte di territorio dove gli interventi di realizzazione di gallerie acustiche hanno cambiato completamente la qualità della vita degli abitanti. Non si arriva ad eliminare la rumorosità, ma la si riduce al punto tale da dare una grossa soddisfazione agli abitanti.

Seconda ed ultima questione, la questione dell'integrazione tra servizio AMT e servizio ferroviario è una questione particolarmente pesante nel Ponente, nel senso che una delle critiche che io stesso più volte ho mosso al Pums e poi al piano che è stato presentato al Ministero è che sul Ponente di fatto si presenta una richiesta di finanziamento per un'opera che è la duplicazione della linea ferroviaria, ma è da troppo tempo invece che non si sollecitano le Ferrovie a velocizzare la realizzazione di tutte quelle opere necessarie, al di là del nodo di Genova, quindi opere diciamo delle fermate ferroviarie nuove, necessarie per rendere metropolitana di superficie il tracciato ferroviario costiero nel Ponente.

Io le chiedo, Presidente, nuovamente, perché l'ho già fatto più volte, che si fissi un momento in cui in Consiglio Comunale l'Assessore Canepa, anche se mi rendo conto che ha ricevuto da poco la delega, ma può essere anche per lui un'occasione di approfondimento, Campora, scusate, ritorna sulla questione della metropolitana di Ponente e dello stato dei lavori e delle prospettive che si hanno, perché siamo in ritardo di molti anni rispetto alla stazione di Voltri, che ha iniziato solo adesso per una porzione la sua costruzione, (inc.), ma dovevano partire anche le stazioni del Medio Ponente e anche queste fermate non hanno visto neppure la presentazione del progetto esecutivo alla cittadinanza.

Chiedo quindi che ci sia al più presto anche una Commissione su questo, perché per il Ponente è effettivamente una questione di grande importanza per trasferire su rotaia quello che adesso è su gomma e quindi creare per i cittadini senz'altro un vantaggio, ma anche per l'ambiente del Ponente è un vantaggio.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliere. La parola alla Consigliera Lodi.

LODI (Partito Democratico)

Presidente, sarò velocissima. Sono un po' preoccupata, perché su alcune questioni relative a tutto il tema dei cantieri complessivi della città, a tutto il tema, come ha



COMUNE DI GENOVA

detto anche il Consigliere Crivello, relativo all'armonizzazione dell'impianto di trasporto regionale, perché ricordiamo che poi queste tratte rispetto anche ai treni, al ferro, vanno su verso il Piemonte, cioè c'è tutto un tema complessivo di organizzazione, non sono stata tanto, come dire, tranquillizzata.

Soprattutto perché mi pare che ci sia un atteggiamento (inc. problemi di audio), non vanno bene quelle previste, vanno modificate, il Pris è vero che, io lo so che lei ha incontrato la popolazione, etc., ma va modificato a livello regionale, immediatamente ripeto, perché la paura è quella che poi quello che è scritto non sia estendibile, etc. etc., quindi io sono un po' preoccupata perché diciamo che queste cose dovrebbero essere fatte oggi, domani potrebbe essere già tardi.

Quindi, Assessore, le chiedo, ripeto, sapendo che lei si è inserito tardi rispetto a questa cosa, però di dare una forte accelerata, perché anche il tema dei cantieri, la via di un cantiere così importante senza che ci sia un approccio complessivo, anche un rapporto con la struttura commissariale, mi preoccupa in termini logistici, di mobilità, ambientali e di sostenibilità, perché lì è già tutto insostenibile, quindi bisogna cercare di fare in modo che con la pazienza degli abitanti (inc. problemi di audio) ... e di mobilità, altrimenti davvero rischiamo poi di andare a impattare in maniera troppo forse su una zona già pesantemente impattata da qualcosa che nessuno di noi poteva prevedere, che è il crollo del Ponte Morandi.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie. Do la parola all'Assessore Campora per una prima risposta. Prego.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Intanto c'è stato sicuramente il cantiere del Morandi che fortunatamente stiamo vedendo la fine e questo sicuramente ci aiuterà ad affrontare anche il prolungamento della metropolitana in maniera diversa, e il cantiere del Ponte Morandi avesse avuto una durata molto più lunga avremmo avuto una sovrapposizione che sicuramente, come diceva la Consigliera Lodi, avrebbe reso la situazione ancora più complessa e insostenibile.

Rispondo a Crivello, Lodi, Villa e al Consigliere Bernini. Per quanto riguarda la Consigliera Villa, faremo, come è stato detto all'inizio dal Presidente di Commissione, una seduta sul prolungamento di Martinez, ci sarà una seduta dedicata e potremo fare più avanti anche una seduta sul tema del trasporto in Val Bisagno.

Il tema della pubblicizzazione, lo possiamo pubblicare sul sito del Comune, ricordo comunque che dal 24 aprile è pubblicato sul sito della Regione. Io non sono in grado di fare valutazioni ambientali, cioè io non sono in grado di fare una valutazione del progetto per dire se un progetto risponde a determinati criteri ambientali, acustici, perché non è il mio lavoro, questo lo dovranno fare i tecnici. Proprio per questo esiste la Via, esiste il Paur, esistono quindi soggetti tecnici che devono dare i pareri, abbiamo avuto i progettisti e abbiamo avuto poi i rilievi che sono stati fatti e sono state fatte le integrazioni. Io non mi addentro per... Non è



COMUNE DI GENOVA

mio compito stabilire se il progetto risponde alle norme di legge, ma sarà compito degli enti che dovranno esprimere i pareri e che hanno già provveduto alla pubblicazione.

Detto questo, non mi esime, cioè non mi astengo naturalmente dal fare tutte le verifiche sulla base di quelle che siano le mie conoscenze, appoggiandomi ai professionisti, ai progettisti e alle strutture comunali, siano esse la Mobilità, i Lavori Pubblici e anche l'Ambiente. Perché ricordiamo che il progetto è stato pubblicato e sono decorsi comunque i sessanta giorni per i pareri e per le osservazioni.

Condivido che occorrerà fare una riunione specifica sui nodi ferroviari e quando parlo di nodi ferroviari mi riferisco naturalmente anche al progetto (inc.) a cui forse faceva riferimento il Consigliere Bernini, che è questo progetto che risale al 2012, che coinvolge la Regione Liguria, il Comune di Genova, coinvolge direi l'Aeroporto e la società per Cornigliano, che avevano presentato questo progetto per edificare una nuova stazione a Sestri Ponente, quindi spostare diciamo la stazione che prevedeva una serie di parcheggi di interscambio e la realizzazione anche di una pista ciclabile. Quindi questo progetto è un progetto importante e credo sia giusto dedicare uno spazio specifico per affrontarlo con tutti i soggetti che in qualche maniera ne sono protagonisti, quindi in particolar modo anche con le Ferrovie e con RFI e con tutte quelle società legate a questo comparto o.

Nell'occasione anche quanto diceva Crivello, cioè il fatto che comunque le due cose sono parallele anche da un punto di vista fisico, la metro e le ferrovie, però hanno comunque un'incidenza su rilevati molto vicini.

Di questo do la disponibilità a fare una Commissione consiliare e anche a pubblicizzare, magari attraverso una presentazione sintetica diciamo con un power point anche sul sito quelli che sono le presentazioni dei due progetti della metropolitana, che credo sia utile, in maniera tale che tutti i cittadini possano accedervi.

Il lavoro con la Regione è un lavoro anche questo che viene fatto, anche la questione del Pris, è evidente che poi va gestito dal pubblico e poi ci sono i rapporti diretti con i soggetti che sono interferiti e con il quale ci sarà diciamo un incontro per trovare le soluzioni insieme.

Mi pare di avere risposto a tutto. Naturalmente farò anche la verifica in ordine all'ordine del giorno a cui faceva riferimento il Consigliere Guido Grillo, che era un ordine del giorno mi pare di gennaio, che mi andrò a riprendere, per verificare in relazione a quelli che erano i punti, che cosa è stato fatto e che cosa invece dobbiamo ancora fare.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Assessore. Si è prenotato l'Ingegnere Roberto Attolini. A lei la parola.

ATTOLINI (Comitato)

Volevo ricordare che fra le tante cose straordinarie previste in Val Polcevera c'è anche una costruzione di una stazione nel nuovo parco sotto il ponte. Ora, io questo non so se verrà fatto oppure no, ma secondo me va tenuto conto anche di



COMUNE DI GENOVA

questa cosa qua, perché sicuramente la ferrovia percorrerà di nuovo un pezzo della Val Polcevera e quindi anche questo creerà qualche piccolo problema.

Sempre a livello di cantiere bisogna ricordare anche il cantiere del Parco sotto il Ponte, che anche quello creerà qualche problema. Poi volevo chiedere all'Assessore Campora se mi dà una risposta sulla mia domanda di poter avere le barriere antirumore anche nel tratto prima della stazione di Brin, perché il rumore c'è anche lì; secondo, per quanto riguarda la pubblicizzazione del progetto, è vero che è stato pubblicato dalla Regione, però per trovare il progetto bisogna fare una piccola caccia al tesoro. Bisogna sapere che è stato pubblicato sotto la voce della valutazione d'impatto ambientale, andare nella pagina, cercarsi poi... Che sono i documenti in pubblicazione e poi si accede così al progetto. Sarebbe molto più semplice avere allora sul sito del Comune un link che vada direttamente al progetto e uno se lo può vedere tutto, anche perché si tratta veramente di tanti file da poter controllare.

Quindi se uno ha la volontà e il desiderio di vedersi questo progetto, almeno rendiamo la vita facile.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie. L'Assessore dà una risposta. Grazie, Assessore Campora.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Molto velocemente. Accolgo il consiglio costruttivo, cioè di rendere effettivamente più semplice l'accesso, questo lo possiamo sicuramente fare, verifico anche la questione cui faceva riferimento l'Ingegnere Attolini, che riguarda quindi il tratto diciamo... Il tratto precedente a quello interessato al prolungamento da quello che ho capito, che è il rilevato attualmente esistente, da quello che ho capito, se ho capito bene. Quindi prevedere anche le barriere architettoniche in quel tratto.

ATTOLINI (Comitato)

Ha capito benissimo.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Perfetto, grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Si è prenotato adesso il Signor Fassio, prego.

FASSIO (Esperto Lista Crivello)

Forse non ero collegato nel momento in cui l'Assessore Campora ha dato una risposta rispetto alla questione della linea merci, volevo un attimino capire se c'è un progetto, questo progetto quando verrà presentato e quindi come si potrà fare una valutazione tra le due situazioni che sono strettamente correlate, una si somma all'altra.



COMUNE DI GENOVA

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie a lei. Se l'Assessore ha una risposta da dare.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Sì, quando non era collegato ho detto che faremo anche una Commissione proprio sul tema delle ferrovie, del trasporto ferroviario e del trasporto merci. In questo momento non sono in grado di darle una risposta, mi occorre un approfondimento.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Assessore. Non vedo altri prenotati, quindi chiedo la Commissione. Vi ringrazio per la vostra presenza, ringrazio tutti gli auditi, ringrazio i Commissari, l'Assessore. Buon pomeriggio, buon fine settimana, ci vedremo lunedì prossimo. Arrivederci a tutti.

ESITO:

“Progetto Metropolitana - Brin Canepari - Brignole Martinez”.	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
---	-------------------------

Il Presidente alle ore 12.53 dichiara chiusa la seduta.

Il Presidente
(Vittorio Ottonello)

documento firmato digitalmente