



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V – TERRITORIO

Seduta pubblica del 13 gennaio 2015

VERBALE

La riunione ha luogo presso la Sala Consiliare di Palazzo Tursi.

Assume la Presidenza il consigliere Bruno Carmelo Antonio.

Svolge le funzioni di Segretario la Signora Rolando Milena.

Ha redatto il verbale la Società Pegaso.

Alle ore 9,35 sono presenti i Commissari:

5	Anzalone Stefano
6	Balleari Stefano
10	Bruno Antonio Carmelo
12	Chessa Leonardo
11	De Benedictis Francesco
7	De Pietro Stefano
3	Gioia Alfonso
14	Grillo Guido
13	Lauro Lilli
15	Muscarà Mauro
8	Pastorino Gian Piero
4	Putti Paolo
1	Salemi Pietro
2	Vassallo Giovanni
9	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Malatesta Gianpaolo
2	Mazzei Salvatore
3	Musso Enrico
4	Nicolella Clizia
5	Pandolfo Alberto
6	Pederzolli Marianna
7	Pignone Enrico
8	Repetto Paolo Pietro

Assessori:

	Bernini Stefano
--	-----------------

Sono presenti:

Dott.sa Carla Pedrazzi (S.O.I.); Dott. Mauro Tallero (S.O.I.); Dott.sa Eleonora Parlagreco (Funzionario Urbanistica); Dott. Maurizio Ghezzi (Direzione Urbanistica - PUC e infrastrutture); Dott. Paolo Arvigo (Direz. Area Tecnica); Arch. Silvia Capurro (Direz. Urbanistica); Esperti: Sig. Scovero Umberto; Sig. Emanuele Marcenaro (P.D.L.).

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta. Pone quindi in discussione il seguente argomento:

DELIBERA PROPOSTA GIUNTA AL CONSIGLIO N. 388 DEL 24/11/2014 -PROP. N. 53 DEL 27/11/2014 – AUTOSTRADE A7-A10-A12 PROGETTO NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA ADEGUAMENTO SISTEMA A7-A10-A12 GRONDA DI PONENTE. CONFERENZA DEI SERVIZI, AI SENSI D.P.R. N. 383/1994, PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO PARERE DEL COMUNE DI GENOVA. CONFERIMENTO DI MANDATO AI FINI DELLA PARTECIPAZIONE AI LAVORI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI.

BRUNO – PRESIDENTE

“Buongiorno. Do inizio ai lavori della Commissione con l'appello”.

Appello

BRUNO – PRESIDENTE

“Collega De Pietro, deve fare una mozione d'ordine? Prego”.

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Grazie, Presidente. Una mozione d'ordine riguardante una Commissione di ieri pomeriggio, che riguardava l'acquisizione di beni immobili da parte del Comune, volevo fare notare al Presidente della Commissione Territorio che è stata esclusivamente una Commissione III. Io credo che, quando si tratta di territorio, di acquisizione di beni immobili, che possono riguardare il territorio, sia sempre opportuno fare delle commissioni congiunte Patrimonio e Territorio.

Grazie”.

BRUNO – PRESIDENTE

“Sì, era una Commissione Patrimonio, avremmo potuto ragionarci,collega. Al limite per il futuro, se futuro ci sarà, se il collega ce lo comunicherà prima, potremo eventualmente...”.

(Intervento fuori microfono di De PIETRO)

BRUNO – PRESIDENTE

“Va bene, Collega, tutto sommato ci poteva stare, come ci poteva stare anche solo la Commissione Patrimonio. Detto questo, intanto ringrazio il Presidente Spatola del Municipio VI perché è l'unico dei Presidenti di Municipio che, al momento, è presente. Sono stati invitati, alcuni hanno comunicato l'impossibilità a partecipare – Gianelli, Baghino e Morgante –, di altri non sappiamo niente, può anche darsi che arrivino in mattinata”.

(Intervento fuori microfono di De Pietro)

BRUNO – PRESIDENTE

“Poteva farlo, ci sono anche le stampanti in 3D, si potrebbe fare.

Detto questo, mi pare che eravamo arrivati al punto che stavamo discutendo la delibera sulla Gronda, ovviamente, e mi pare che eravamo arrivati al punto in cui erano state fatte molte domande all'Amministrazione, al Vicesindaco, all'Assessore all'Urbanistica ...”.

BRUNO – PRESIDENTE

“Dicevo che eravamo arrivati al punto che, secondo me, i consiglieri si aspetterebbero delle risposte da parte del Vicesindaco o degli Uffici rispetto...”.

“Ecco, c'è il gruppo di lavoro sulla partecipazione.

Scusate, i consiglieri Chessa e Pastorino erano già iscritti a parlare l'altra volta e li abbiamo tagliati, può darsi che vogliano intervenire. Dopodiché, vi è comunque la disponibilità del gruppo di lavoro, che ringraziamo, che potranno fare degli interventi, perché molti hanno chiesto un loro contributo. Poi è presente il Vicesindaco, che ringraziamo, ed ovviamente il Presidente del Municipio, se lo riterrà e quando lo riterrà, può intervenire. Se volete, potete chiedere”.

(Intervento fuori microfono di De Pietro)

BRUNO – PRESIDENTE

“È già stato audito. C'è una mozione d'ordine, prima dell'intervento del consigliere Pastorino?”.

(Intervento fuori microfono)

BRUNO – PRESIDENTE

“Un appello? Devo dire che mi sembra che iniziamo in maniera già abbastanza confusa. Siamo in Aula, Collega, stiamo parlando della delibera Gronda, non so se ha idea. Prego, consigliere Pastorino”.

PASTORINO (S.E.L.)

“Grazie. Siamo rimasti al punto che la Società Autostrade, nella persona dell’Ingegnere Selleri, ha dichiarato in Aula, rispondendo alla domanda di un collega, che la Società Autostrade non può prendere in considerazione i lavori fatti a lotti. E questa era una richiesta della Lista Doria, del consigliere Pignone, che non è ancora arrivato e mi dispiace. Io ero rimasto un po' esterrefatto da questa risposta, perché la Società Autostrade è il concessionario, il committente non è la Società Autostrade, quindi queste decisioni non spettano alla Società Autostrade. Pertanto, chiedo all'Assessore, che è l'unico presente in questo caso, ma la questione dovrebbe riguardare principalmente il Comune, la Regione e naturalmente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, perché una società concessionaria, per quanto grande, importante e piena di soldi, grazie ai pedaggi dei cittadini italiani diligentemente che pagano, non credo che possa arrogarsi il diritto di decidere come fare un'opera. Questo indipendentemente dal mio pensiero sull'utilità o meno dell'opera, ma fondamentalmente il concessionario non può decidere come fare l'opera. Il concessionario deve sottostare alle indicazioni del committente. Sarebbe interessante che il Consiglio Comunale si interrogasse su questo, altrimenti si ribaltano tutte le certezze della politica e della società, nel senso che il concessionario è colui che esegue il compito che gli dà il committente. Grazie”.

CHESSA (S.E.L.)

“Grazie, Presidente. Naturalmente da venerdì ad oggi alcune cose sono cambiate, ci sono stati ulteriori incontri ed approfondimenti, pertanto quanto dirò adesso è solo una parte di quanto avrei detto venerdì, e l'altra parte è quanto dirò oggi pomeriggio. Per quanto riguarda adesso, mi limito semplicemente ad alcune considerazioni riguardanti, ad esempio, la relazione urbanistica istruttoria, rispetto alla quale vanno probabilmente riviste alcune affermazioni, come quella di pagina 10 che dice: “la rete autostradale genovese è considerato il caso più critico d'Italia”, mi sembra un'espressione alquanto ampollosa rispetto alla realtà; “il notevole incremento del traffico registrato in questi anni”, questo è un assurdo, e credo che forse sarebbe meglio toglierlo da questo documento, perché il traffico, come sappiamo bene, l'ha detto anche l’Ingegnere Selleri, in questi ultimi anni non è assolutamente aumentato. Inoltre, subito dopo, c'è scritto: “in questo senso conforta la dichiarata disponibilità dell'ANAS a considerare la prospettiva di sclassificazione della vecchia autostrada

(quindi il problema del pedaggio). A tal proposito, mi sembra che non sia risultato poi così vero che ci possa essere questa opportunità a favore dei cittadini genovesi, quindi credo che forse anche quest'aspetto andrebbe in qualche modo rivisto.

Segnalalo, nonostante tutto quanto ci siamo detti in questi giorni, che sempre a pagina 10 nella relazione urbanistica si ribadisce – ed è una delle cose a cui tenevamo molto – nel nodo viario di San Benigno, che costituisce il principale elemento di raccordo tra il porto e la rete autostradale, e che quindi rappresenta una invariante del sistema da realizzarsi in via prioritaria.

Ebbene, era questo l'aspetto che volevamo segnalare come unificante di tutte le forze politiche qui presenti, con riferimento al quale vorremmo ribadire la necessità che, se non adesso, comunque bisognerà ritornare su questo tema anche nella conferenza dei servizi, sulla priorità del nodo di San Benigno, eccetera. Vi è stata poi una questione sul fatto che noi non riteniamo che sia necessario esprimere un parere, per due ragioni. In primo luogo, perché questa realtà fantasmagorica della Gronda è stata già approvata in una precedente Amministrazione; ma soprattutto perché la conformità del tracciato non è un parere politico, la conformità del tracciato è un dato tecnico che viene espresso dai tecnici del nostro Comune nella relazione urbanistica istruttoria. Per quanto mi riguarda, quindi, era fondamentale che fosse definito quest'aspetto tecnico più che aspetto politico, e venisse tolto dal testo della delibera il riferimento alla necessità di chiedere un parere favorevole, quindi ho chiesto espressamente che venisse in qualche maniera emendato quell'aspetto. Da notizie abbastanza fresche, so che questa parte è stata emendata, ed io credo che questa circostanza disinnesci molto l'aspetto politico di una delibera che pochi volevano, e che ritengo essere fondamentale solo per un aspetto, ossia cercare di ovviare ad un danno collaterale di una realtà fantasmagorica come la Gronda. Grazie”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“È solo per avere un chiarimento (non so se lo strumento sia la mozione d'ordine). Non ho compreso l'ultima affermazione del consigliere Chessa. Glielo volevo chiedere perché mi sembrava corretto nei suoi confronti, interessandomi a quanto dice”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Consigliere, è un po' irrituale ma va bene, visto che comunque stava nel tempo”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Non ho capito se il consigliere Chessa ha detto che vorrebbe stralciare un parere sulla Gronda perché ce n'è già stato uno, quindi così ci si sciacqua la coscienza

di non darne un altro; oppure se invece non si ritiene l'opera di pubblica utilità, quindi si ritiene inutile chiedere un parere a questo Consiglio. Non ho capito che cosa volesse asserire il consigliere Chessa con la sua dichiarazione. Grazie”.

CHESSA (S.E.L.)

“Io dicevo che la questione di esprimere un parere favorevole – detta così semanticamente – non mi andava bene per due motivi. In primo luogo perché il parere politico è stato già espresso in un precedente ciclo, quindi ritengo che in questo momento sia superfluo esprimerne un altro, se non per giochi politici particolare. E questo è un dato, ma l'altro, quello fondamentale, è che, per quanto mi riguarda, non voglio che in questa delibera si chieda un parere politico, ma che si possa accettare il dato tecnico, che i tecnici hanno rilevato, secondo il quale esiste una conformità rispetto al PUC vigente. I tecnici nella relazione urbanistica hanno detto che quella conformità esiste, ed io personalmente accetto la dichiarazione dei tecnici. Grazie”.

MUSCARÀ (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Grazie, Presidente. Anche oggi prendo atto che l'unico Presidente di Municipio presente sia il Presidente Spatola, lo ringrazio. Prendo atto che gli altri Municipi hanno sempre molto da fare. Direi che c'è anche un significato politico se, su quattro municipi, se ne rappresenta solo uno. Prendo atto veramente che i nostri Municipi, tranne uno, sono disinteressati ad un'opera così importante. A mio avviso, ci sarebbero i presupposti per chiedere che se ne vadano a casa tutti e tre i Presidenti di Municipio, visto che non assolvono ai loro compiti, anche se non sono obbligati a partecipare, comunque è chiaro il significato della loro non presenza.

Dopodiché, aspetto sempre le risposte dell'osservatorio, e mi auguro che questa mattina ci sia qualcuno. Io avevo fatto delle domande rispetto alle manchevolezze dell'osservatorio, perché nella prima commissione avevo chiesto di avere spiegazioni su come mai non erano stati resi noti, a tempo debito, tutti i verbali degli incontri dell'osservatorio, peraltro ancora adesso stiamo aspettando l'ultimo che vi è stato a dicembre, e mi sembra veramente antipatico doverlo sempre chiedere, visto che l'osservatorio è nato per questo. I tecnici che si occupano di partecipazione avrebbero dovuto essere in questa sede anche la volta scorsa, quindi ora chiedo che diano un resoconto di quel che è stato fatto, degli incontri che hanno promosso a livello municipale, incontri che peraltro erano previsti nello statuto dell'osservatorio. Pertanto, vorrei che stamattina dessero delle spiegazioni su quel che è stato fatto, ma soprattutto che diano dei dati, dati reali con date e verbali. Mi sembra che finora abbiate fatto solo tanta aria fritta, e basta.

Inoltre, nelle premesse della delibera si dice che sulla base dei risultati del dibattito pubblico è scaturito il tracciato attualmente in discussione. Ebbene, vorrei

che l'Assessore mi indicasse dove, in quale punto del dibattito pubblico, si dice che dalla discussione è scaturita la scelta di un tracciato piuttosto che di un altro. Sono stati fatti dei tavoli tecnici, sono stati fatti degli incontri con la cittadinanza, ma nelle conclusioni del dibattito pubblico da nessuna parte si dice che il tracciato in questione era il tracciato migliore. Si è solamente portato, alla fine del dibattito pubblico, un tracciato, che peraltro era stato già scelto, dall'allora Giunta Vincenzi, assolutamente non supportato da motivazioni tecniche. Quindi non vedo perché si debba citare una scelta che è stata fatta durante il dibattito pubblico, quando non è vero. Infatti, questo tracciato è stato scelto da Autostrade su indicazione della Giunta Vincenzi. C'è poco da dire. Non esistono prove che, in qualche modo, la discussione del dibattito pubblico abbia portato delle motivazioni tecniche che inducessero alla scelta di questo tracciato.

Seconda questione. Durante la precedente commissione il Wwf ha sottoposto alla nostra attenzione due grossi problemi. Il primo: quello che riguarda i filtri previsti per il cantiere C13 di Bolzaneto, dove verranno caratterizzate le rocce amiantifere, dicendo che i filtri non sono sufficienti a garantire la sicurezza per i cittadini, pongono quindi un grosso problema, che io vorrei che fosse analizzato da questa Giunta. Sebbene la valutazione di impatto ambientale abbia dato esito positivo, mi pare che il Wwf, in questa sede, abbia fatto una denuncia, dicendo che questi filtri non sono idonei a garantire la sicurezza dei cittadini della Valpolcevera. Tale denuncia sicuramente merita un approfondimento. Non si può andare avanti dando mandato al Sindaco di andare in Conferenza dei Servizi, quando il Wwf ha fatto una denuncia in quest'Aula, dicendo che non è vero che quei filtri sono sufficienti a garantire la salute dei cittadini. Sicuramente deve essere fatto un approfondimento in tal senso, anche perché nell'eventualità in cui venisse approvata questa delibera, e poi la stessa portasse a delle conseguenze, nel senso della realizzazione di un'opera che comunque potrebbe causare dei danni alla salute dei cittadini, chi vota questa delibera si rende in qualche modo responsabile di eventuali danni che possono essere causati in futuro alla cittadinanza.

Un altro elemento fondamentale che il Wwf ha sottoposto alla nostra attenzione riguarda errori e falsi sulle valutazioni trasportistiche che sono state fatte da ASPI durante il dibattito pubblico. Anche questa è una denuncia importante, che sicuramente va approfondita. Il Wwf, infatti, ci dice che sono stati fatti dei falsi, cioè che Autostrade avrebbe portato in dibattito pubblico uno studio trasportistico con dati evidentemente falsi. Sono queste le dichiarazioni che ha fatto il Wwf. A tal proposito chiedo che l'Assessore e i tecnici comunali approfondiscano in qualche modo la situazione, perché quanto abbiamo sentito in quest'Aula è abbastanza grave.

Per quanto riguarda invece le affermazioni fatte dall'Ingegnere Selleri, rappresentante di ASPI, vorrei precisare che, intanto, ha detto una cosa non corretta con riferimento alla differenza che esiste tra il tratto Voltri Genova Est e il tratto Genova Ovest eventualmente attraversando la nuova bretella autostradale. Egli ha parlato di 1 chilometro di differenza, in realtà sono 8 chilometri di differenza.

Ci tenevo a fare questa precisazione, altrimenti potrebbe sembrare che, in qualche modo, non ci sia una differenza di percorso utilizzando la Gronda per spostarsi dal proponente verso il centro, quando invece vi è una grossa differenza, che comporta un aumento di inquinamento, e comunque un aumento di spese per gli autotrasportatori. Anche questo, quindi, è un elemento che ci dice che la Gronda di Ponente non ha assolutamente alcun tipo di giustificazione trasportistica, anzi gli utilizzatori sarebbero portati ad uscire a Voltri per potere poi viaggiare sulla viabilità urbana, perché aumenterebbero i costi degli spostamenti.

Un'altra cosa importante che ci ha ricordato Autostrade è che non se ne parla assolutamente di declassamento della A7 e della A10. Per quanto riguarda il declassamento della A10, abbiamo visto che è una priorità richiesta dal VI Municipio Medio Ponente; per quanto il declassamento della A7, benché oggi non sia presente il V Municipio Valpolcevera, era uno dei punti fondamentali che l'allora Presidente di Municipio Crivello (oggi Assessore) aveva chiesto in un documento, votato all'unanimità dal Consiglio municipale, dove, tra i tanti punti che ora non vi sto ad elencare, si chiedeva anche il declassamento della A7. Altro dato importante emerso nella precedente commissione è che Autostrade ribadisce che non è possibile declassare questi tratti autostradali. Peraltro, vorrei precisare che nel caso in cui venissero declassati, per normativa, non sarebbe più possibile dare l'appalto a Società Autostrade, perché il declassamento della A10 significherebbe che la Gronda autostradale, di fatto, sarebbe una nuova autostrada, quindi dovrebbe essere soggetta a gara europea. Tale dato per fugare tutti i dubbi per quanto riguarda il discorso declassamento: togliamoci pure dalla testa che quel tratto autostradale venga declassato, perché non si può, in primo luogo, da un punto di vista economico, ché da parte di Autostrade sarebbe veramente assurdo declassare quel tratto dell'autostrada, perché sarebbe una perdita economica non da poco; e comunque per normativa di legge non sarebbe possibile più affidare l'appalto ad Autostrade, dovrebbe essere fatta una gara europea.

Al termine del mio intervento, vorrei fare due considerazioni su quanto ho sentito dire al consigliere Chessa, il quale dice che questa delibera, in qualche modo, chiedeva di dare un parere politico, il che non è vero. Se il consigliere Chessa si vuole lavare la coscienza, va benissimo. Ma su questa delibera non c'è scritto da nessuna parte di dare il parere politico, questa delibera chiede di inserire il tracciato della Gronda nel PUC, cosa che la relazione urbanistica dice essere possibile. Ma non ci chiede solo questo, e comunque questo passaggio è fondamentale, perché se non facciamo questo, non possiamo andare in conferenza di servizi, perché attualmente non è nel nuovo PUC, quindi una prima responsabilità che si devono prendere i consiglieri oggi è già questa. Inoltre, si dice di dare mandato al Sindaco, o ad un suo delegato, di partecipare alla conferenza di servizi, e questa – certo – è una scelta politica, non è una scelta tecnica, perché i consiglieri devono dare mandato, in base al fatto che ritengano importante o meno quest'opera per la città di Genova. Mi dispiace, consigliere Chessa, ma la responsabilità se la deve prendere. Chiaramente, è legittimo

che lei sia d'accordo o meno, ma per piacere non nascondiamoci dietro un dito, e cerchiamo di avere il coraggio di assumerci le nostre responsabilità. Grazie”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Grazie, Presidente. Intervengo per fare alcune domande e alcune affermazioni. Mi spiace che per alcune affermazioni non ci siano gli interlocutori, però, avendoli invitati, mi sento di parlare con chi c'è, e qualcuno in qualche modo riferirà. Mi spiace che la scorsa volta l'ingegner Selleri si sia un po' risentito della mia domanda in merito alle centraline di rilevamento prese come riferimento per quanto riguarda il rilevamento dell'inquinamento atmosferico, però sono rilevazioni che aveva fatto la Provincia. Io ho solo riportato il fatto che la Provincia, rispetto alla proposta fatta alla VIA da ASPI, diceva che sarebbe stato bene prendere non le centraline dell'Acquasola per vedere se quella zona era inquinata e avrebbe subito un'implementazione di inquinamento, ma magari delle centraline poste vicino a Bolzaneto, vicino alle altre aree che verranno attraversate dalla Gronda autostradale. Mi sento di tirare – simbolicamente – un pochino, le orecchie all'ingegner Selleri perché la volta scorsa ha affermato che il traffico sottratto dalla Gronda autostradale sarebbe intorno al 50 per cento, oppure me le auto-tiro, se sono io che non ho compreso bene. Siccome, però, sono una persona abituata ad essere abbastanza sicura delle proprie affermazioni, ho chiesto ad altri consiglieri, i quali mi hanno confermato quest'affermazione. Ora, siccome non voglio mai essere autoreferenziale, quindi mi riferisco ai testi, a pagina 53 della relazione conclusiva del dibattito pubblico, si dice che i tracciati, quindi qualunque dei tracciati, catturerebbero soltanto il traffico di attraversamento stimato al 26 per cento. Ora, tra il 50 e il 26 vi è una certa differenza. Peraltro, se si va a vedere la tabella che era stata presentata, guarda caso il tracciato 2 è quello che, di tutti i tracciati, sottrae meno, quindi sottrae meno del 26 per cento. Ad affermare come sia diversa l'impostazione nell'affrontare questo tipo di problematiche tra i cittadini. Ricordo, per esempio, che il cittadino Marco Scarpa, per conto del coordinamento dei comitati, ha detto che il traffico sottratto dalla Gronda sarebbe intorno al 20 per cento. Guarda caso, tra il 26, media di tutti i tracciati, tenendo conto del fatto che il tracciato 2 è quello che sottrae di meno, il 20 affermato da Scarpa e il 50 affermato da Autostrada vi è una certa differenza. A testimoniare come i cittadini non siano così vogliosi di non portare dati certi. Noi cittadini portiamo i dati, perché siamo cresciuti in questo percorso.

Devo dire, inoltre, che ero rimasto colpito dalle relazioni verbali del Wwf nell'incontro che ha avuto a Roma con la Commissione di VIA, e mi piacerebbe, visto che era uno degli interlocutori, e visto che è qui di sopra, che ci relazionasse su che cosa ha detto loro il comitato di VIA, cioè a coloro che avrebbero dovuto valutare la proposta di VIA di ASPI, quando sono andati a Roma a farsi audire. Secondo me, dovrebbe essere lì, quindi lo chiedo.

Ultima, invece, è una constatazione, che è un rafforzamento rispetto a quanto diceva il collega Muscarà, nel senso che all'epoca noi abbiamo assistito ad un dibattito che avrebbe dovuto essere un'esperienza partecipativa, ed io credo che sia stata tale solo nella capacità dei cittadini di richiedere ed esigere informazioni, e nella capacità media, poi dal punto di vista tecnico avrei alcune discussioni da portare, ma forse sono meno interessanti per quest'Aula, mentre lo sono di più per un contesto tecnico-scientifico, rispetto all'organizzazione, quindi al comitato tecnico di allora, però, sostanzialmente allora ci hanno dato cinque opzioni, cinque tracciati. Chi aveva proposto il percorso aveva proposto un'opzione, la due, guarda caso alla fine era uscita la 2. Lascio ai consiglieri la valutazione. Credo che ci siano quattro possibilità. La prima, la casistica: uno su cinque, è una possibilità, un quinto, non altissima, però può essere. la seconda: una manipolazione partecipativa, cioè io voglio fare approvare una cosa, voglio però farla approvare in modo tale che dopo non ci siano reazioni di sorta, la faccio passare attraverso altri, in modo tale che risulti che l'hanno decisa altri. la terza: la profezia che si auto-adempie. Mi sembra un po' difficile, ma è una delle possibilità. Oppure la bontà del progetto, di un progetto che presentava come punto di forza il fatto che fosse il tracciato con meno cittadini interferiti, meno popolazione interferita, e – guarda caso – si è subito colto che era stato dato un numero errato, cioè si parlava di 162 cittadini interferiti, ai quali non ne sono stati aggiunti 200 che lo portavano ad essere non quello con il minor numero di interferiti, ma quello con quasi il maggior numero di interferiti, forse ce n'era un altro che ne aveva di più. Ebbene, ho qualche sospetto rispetto a questa quarta opzione. Grazie”.

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

“Grazie, Presidente. Intervengo per porre un quesito circa la modalità con cui il parere VIA regionale è stato recepito dal Ministero dell'Ambiente nel parere VIA definitivo sull'opera, in particolare sugli approfondimenti geologici richiesti dalla Regione. Tali accertamenti geologici, a seguito della appalesata fragilità del nostro territorio, si impongono come prioritari. Infatti, credo che siano in cima alle preoccupazioni non solo del Consiglio comunale, ma anche della Giunta, dell'Amministrazione di questa città. Ebbene, il passaggio sposta da quanto era stato richiesto dalla Regione ... Scusate, Colleghi.

Dicevo che la Regione aveva chiesto che, prima dell'approvazione del progetto venissero fatti gli accertamenti geologici, specialmente per quanto riguarda gli imbocchi delle gallerie, perché non era stato possibile carotare il terreno per conoscerne la conformazione, e quindi fare una previsione sulla tenuta del terreno, ma era stato fornito il profilo sismologico – riporto quanto mi hanno detto –, cioè in base al comportamento in risposta alle onde sismiche, si fanno delle deduzioni sulla composizione del terreno. Tale verifica lascia un margine di incertezza sulla tenuta dell'opera che la Regione aveva ritenuto inaccettabile, chiedendo che gli accertamenti venissero fatti prima dell'approvazione in conferenza dei servizi.

Senonché, la VIA nazionale, recependo in pieno e mirabilmente le osservazioni di Società Autostrade, fa presente che essendo terreno non espropriato, essendovi delle infrastrutture, essendoci delle difficoltà di accesso e quant'altro, tali accertamenti non sono possibili, rimandando lo studio geologico alla definizione del progetto esecutivo. Ecco, io credo che questo sia un passaggio delicato, proprio perché in un momento come questo è mandatorio avere l'assoluta certezza che l'opera, per quanto inutile – e sottolineo inutile perché l'utilità dell'opera non è stata ancora dimostrata, e tutto fa propendere per il contrario –, almeno non abbia requisiti di danno per un terreno già così profondamente segnato.

Peraltro, nel corso della precedente commissione avevo fatto altre domande riguardanti – ripeto – la collocazione, specialmente la variante urbanistica, cioè la collocazione degli interferiti in aree agricole, vorrei sapere se abbiamo una risposta, non solo alle mie domande ma anche a quelle degli altri colleghi che avevano posti dei quesiti. Verrà il momento – confortatemi! – in cui mi risponderete? Oppure dobbiamo fare... Grazie”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Grazie. Se al momento non ci sono altri interventi, chiederei ai membri del gruppo di lavoro sugli interferiti se vogliono dare una risposta. Prego”.

PARLAGRECO - FUNZIONARIO URBANISTICA

“Buongiorno. Sono Parlagreco e rispondo alla domanda sui verbali, precisando che i verbali sono stati pubblicati tutti. Per quanto riguarda l'ultimo, dopo il riscontro del Presidente della seduta, che ho ricevuto, in realtà, non mi è stato più possibile accedere all'ufficio, quindi al mio *computer*, ancora adesso non ho questa disponibilità, quindi mi sono trovata in difficoltà. Non appena mi sarà possibile, farò il passaggio con tutti i partecipanti e lo pubblicherò, come ho fatto in passato”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Mi scusi, dottoressa Parlagreco, ovviamente conviene specificare perché non riesce ad accedere al *computer*, non è perché ci sono i No Gronda che la bloccano, vero?”.

PARLAGRECO - FUNZIONARIO URBANISTICA

“No, scusate, l'ho dato per scontato. A causa dell'incendio che ha interessato i locali della Direzione Mobilità, tra i quali il mio ufficio”.

(Intervento fuori microfono)

PARLAGRECO - FUNZIONARIO URBANISTICA

“No, non è questo il problema. Onestamente, non abbiamo la possibilità di avere tutti accesso ai *computer* perché siamo dislocati in diverse sedi. Peraltro, io ho anche delle altre funzioni che svolgo all'interno della Direzione, e in questa fase sono stata assorbita anche da altre priorità”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Mi scusi, dottoressa Parlagreco, probabilmente perché il documento è stato salvato in locale nel *computer* e non in rete. Da professore di informatica, lo immagino.

Consigliere De Pietro, vuole intervenire su quest'argomento? Consigliere Muscarà, se vuole intervenire, si iscriva. Prego”.

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Grazie. Semplicemente per una mozione d'ordine sulla questione del documento. Credo che sia un obbligo di legge conservare il documento in un posto in cui sia possibile fare i *backup* in modo automatico. Il fatto che tale documento sia stato salvato sul disco C – si usa dire così – del *computer* è una violazione di una precisa normativa di legge”.

PARLAGRECO - FUNZIONARIO URBANISTICA

“A tal proposito vorrei precisare che, come peraltro ho già detto, ho salvato il mio documento, poi mi sono trovata in difficoltà perché non ho accesso ad un *computer* durante tutto l'orario di lavoro. In questo momento, praticamente non tutti abbiamo un *computer* a disposizione, ma lo condividiamo con altre persone. Inoltre, dovete tenere presente che sono anche la responsabile, dal punto di vista amministrativo, della Direzione Mobilità. Ho precisato che svolgo anche queste altre attività”.

(Intervento fuori microfono)

PARLAGRECO - FUNZIONARIO URBANISTICA

“Esatto, perché l'ho mandato, come ho già detto, anche al Presidente, dal quale ho avuto un riscontro, quindi anche tramite la posta elettronica sarà possibile metterlo a disposizione di tutti”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Dottoressa Parlagreco, se fosse possibile, sarebbe meglio entro la seduta di oggi, visto che oggi si discute della Gronda”.

PARLAGRECO - FUNZIONARIO URBANISTICA

“Mi permetto di dirvi di no, perché prima della pubblicazione ho bisogno di avere il consenso da parte di tutti i componenti. Ai fini del rispetto della *privacy*, ogni volta raccolgo il riscontro da parte di tutti i partecipanti. La pubblicazione, quindi, non può essere immediata anche per questo motivo”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Grazie, dottoressa Parlagreco. Prego”.

GHEZZANI - DIREZIONE URBANISTICA

“Buongiorno. Sono il geometra Ghezzani della Direzione Urbanistica, ovviamente faccio parte del gruppo di lavoro che si occupa del rialloggiamento.

Un piccolo breve resoconto. A valle del protocollo d'intesa, noi siamo partiti subito con l'attivazione dei *front office* presso i Municipi, con una serie di incontri prima con le strutture interne dei Municipi, poi coinvolgendo tutte le persone interferite dall'infrastruttura, quindi potenzialmente oggetto di esproprio. A seguito di questi incontri, abbiamo fatto le visite, informali ovviamente, perché – lo sappiamo benissimo – la procedura formale può essere attuata solo dopo l'approvazione del progetto definitivo, ma in via informale, per accelerare i tempi e comunque coinvolgere le persone interferite, siamo partiti con le visite, principalmente per quanto riguarda gli immobili residenziali, e ne abbiamo visitati ottanta, ottanta immobili che sono effettivamente oggetto di esproprio e che sono abitati. Si tratta di immobili dislocati sul territorio, per buona parte a Bolzaneto, a Torbella, Salita Bersezio, Voltri, eccetera.

Successivamente, coinvolgendo la Camera di Commercio e le associazioni di categoria, abbiamo contattato le attività produttive, facendo delle visite informali per avere un'idea degli immobili, dello stato di manutenzione degli stessi, e dei vari fabbisogni delle attività. Abbiamo fatto i sopralluoghi su diciassette attività produttive, che principalmente sono quelle di Bolzaneto, e poi ce ne sono tre o quattro a Voltri. Avendo fatto queste visite, abbiamo chiesto agli interferiti, principalmente quelli residenziali, visto che c'era la possibilità, di avere una loro prima preferenza, cioè abbiamo chiesto di sapere se volevano essere assistiti nella ricollocazione, oppure se pensavano di ricollocarsi autonomamente. Da questa prima indagine, abbiamo stabilito che un certo numero di interferiti aveva intenzione di

essere assistito nella ricollocazione, quindi siamo partiti sul territorio per indagare delle aree idonee alla ricostruzione di questi immobili. Ovviamente, secondo le indicazioni che erano state date negli allegati al protocollo d'intesa, per chi ha la casa isolata ed indipendente, si cercava di mantenere gli stessi criteri; mentre chi vive in condominio, rimarrà in condominio. Sono state vagliate, quindi, diverse aree pubbliche, tutte pubbliche, del Comune, di Arte e di altri soggetti pubblici. Sono state individuate queste aree, sono state proposte agli interferiti, sono state fatte delle valutazioni per capire se fossero idonee alle loro necessità o meno, e quant'altro. Ovviamente, poi queste aree sono state indagate sotto il profilo urbanistico, sotto tutti gli aspetti idrogeologici, geologici, sismici, ambientali e quant'altro, per valutare se l'area fosse idonea o meno alla costruzione di un immobile. Tali aree poi, ovviamente, sono state riportate nel PUC definitivo, che è ancora in istruttoria presso di voi, e sono state individuate con un indice di edificabilità massima, che è stata quella ipotizzata in funzione degli immobili che dovrebbero essere lì ricostruiti, le cui superfici saranno equivalenti a quelle degli immobili che vengono espropriati.

A questo punto, lascio la parola al collega Paolo Arvigo, che prosegue con la proprio parte di resoconto. Grazie”.

ARVIGO - DIREZIONE AREA TECNICA

“Buongiorno. Sono Arvigo, responsabile dell'Ufficio Espropri, proseguendo rispetto a quanto diceva il collega di Ghezzi, devo dire che ci siamo occupati, in primis, di valutare tutte le informazioni che ci aveva passato ASPI, che è il braccio operativo di Autostrade, per quanto riguarda gli interferiti, residenziali e produttivi. Ad aprile di quest'anno abbiamo iniziato a fare degli incontri pubblici con tutti presso i Municipi, chiedendo la partecipazione di tutti cittadini, per potere rivedere singolarmente le situazioni che erano già emerse.

A seguito di questi incontri, abbiamo contattato le famiglie singolarmente, famiglia per famiglia, ed abbiamo verificato che le prime indicazioni sulla ricollocazione assistita oppure autonoma avessero conferma. Di fatto, abbiamo delle piccole modifiche, dei dati che si discostano poco rispetto a quelli che erano già stati acquisiti qualche anno prima...”.

(Intervento fuori microfono)

ARVIGO - DIREZIONE AREA TECNICA

“Dicevo che, di fatto, abbiamo concluso tutte le attività per gli interferiti residenziali, ed abbiamo dei dati freschi da passare ad Autostrade, in modo che possa in qualche maniera calibrare la progettazione di nuovi edifici. Stiamo svolgendo la stessa attività per quanto riguarda gli interferiti produttivi, rispetto ai quali al momento abbiamo una piccola variante, nel senso che nel tempo qualcuno ha

compravenduto, qualcuno ha cambiato attività, e così via. In totale, ci risultano ventidue attività, quattro su Voltri e diciotto su Bolzaneto. Abbiamo già fatto gli incontri presso i Municipi con tutti, adesso ci accingiamo a contattarli singolarmente, per comprendere quali sono le esigenze di ogni singola ditta, nell'ottica di un trasferimento. Anche in questo caso, il trasferimento potrà avere luogo con l'assistenza del Comune per quanto riguarda la ricerca di immobili da utilizzare, oppure la ricollocazione potrà essere autonoma. Nell'ambito dei vari discorsi, vi è anche la valutazione del PRIS, che è un contributo che viene erogato da Autostrade. Contiamo, entro i primi di marzo, di aver concluso anche questo secondo tipo di incontri, ed avere dei risultati precisi anche per gli interferiti produttivi. Grazie”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Grazie. Collega Muscarà, ha altre domande da porre? Per la verità, potremmo sentire il Vicesindaco, che cosa ne dice?”.

(Intervento fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

“Adesso vediamo, sentiamo prima il Vicesindaco. Prego”.

ASSESSORE BERNINI

“Grazie. Se ce la faccio, cerco di seguire un filo logico nell'argomentare rispetto ad una serie di domande che sono state poste dai commissari.

Partendo da quanto ha rilevato il consigliere Chessa, sin dall'inizio l'Amministrazione comunale ha teso a sottolineare come la delibera che viene presentata oggi in Consiglio sia una delibera che ha una motivazione molto tecnica, e che ha anche, sia nell'articolato sia nelle deliberazioni finali, un obiettivo preminente, che è quello di sanare un *vulnus* che, indipendentemente dagli sviluppi che avrà poi la conferenza dei servizi, ma soprattutto il comitato tecnico del Ministero dell'Ambiente, si è venuto a verificare nel tempo e che pone i cittadini che sono presenti sul tracciato, gli interferiti, in condizioni di diversità rispetto a tutti i diritti che possono espletare sulla loro proprietà gli altri cittadini. Mi spiego. Come ho più volte sottolineato, normalmente è previsto che nel momento in cui in un piano urbanistico è presente una destinazione a servizio di un'area, ci sono dei limiti temporali entro cui questa destinazione a servizi deve essere effettivamente agita. Nel caso contrario, dopo cinque anni, il cittadino che ha subito questo vincolo rispetto alla sua proprietà, ha diritto a chiedere un risarcimento. Questi anni sono passati per gli abitanti interferiti, cittadini o attività produttive, con una limitazione forte della possibilità di agire la loro proprietà, ma questo diritto di avere un risarcimento non

l'hanno maturato. Il percorso di definizione della pubblica utilità dell'opera consente di sanare questa situazione, quindi di arrivare ad imporre ad Autostrade il mantenimento degli impegni assunti. Vi sono stati nel dettaglio descritti da parte dei membri del gruppo di lavoro che si è occupato proprio della questione degli interferiti, di conseguenza ci sarà la possibilità di avviare con singoli cittadini e imprese indennizzi e trasferimenti, peraltro precedentemente concordati. Proprio per questo, le considerazioni che il consigliere Chessa ha fatto faranno parte di una modifica tecnica che la Giunta comunale ha approvato questa mattina, che sarà distribuita ai consiglieri, che comprende anche la variazione della dizione rispetto ai pareri dei Municipi, avendo riscontrato la mancata presentazione dei pareri da parte dei Municipi. Di conseguenza, il testo viene asciugato, in modo tale che anche dalla lettura del testo si evinca la tecnicità di questa delibera. E il fatto che, come è stato sottolineato, si sottolinea la compatibilità urbanistica del tracciato anche rispetto al vigente piano regolatore, quello del 2000, come la relazione tecnica ha sottolineato, relazione tecnica che – i tecnici hanno ascoltato, quindi potranno prendere nota delle argomentazioni rispetto al contenuto della relazione che sono state presentate –, come è già successo più volte, il Consiglio non può modificare il testo di una relazione tecnica, in quanto non è una parte deliberante del Consiglio, ma fa parte della documentazione, delle fonti che portano alla delibera, ed in quanto tali potrebbero essere non completamente acquisite dal Consiglio, tanto è vero che la delibera usa terminologie e formulazioni che possono essere diverse rispetto a queste.

Naturalmente, la discussione che ha avuto luogo in commissione ha portato a molte riflessioni, anche in senso all'Amministrazione comunale e alle forze di maggioranza, infatti, sono sicuro che nel corso del dibattito che avremo questo pomeriggio sugli ordini del giorno e sugli emendamenti, emergeranno indirizzi che la Giunta potrà valutare di acquisire per arricchire il testo, con una sottolineatura che torno a fare, che è connessa a quanto ho detto sino ad ora, il percorso che abbiamo di fronte non è un percorso che si conclude con la conferenza dei servizi del 23 gennaio, che stabilisce la pubblica utilità e quindi avvia al percorso degli accordi bonari con gli interferiti, ma poi si apre con il comitato tecnico del Ministero dell'Ambiente tutta quella operazione di approfondimento che è stata oggetto di una serie di questioni, di domande poste giustamente da parte dei consiglieri presenti, ivi compresa l'ultima posta dalla consigliera Nicoletta.

Il percorso di valutazione di una serie di tematiche tecniche ed ambientali si apre solo dopo che sarà conclusa la conferenza che stabilisce la pubblica utilità, in quanto dà l'avvio ad un approfondimento dal punto di vista progettuale, quindi di analisi dei territori, che peraltro nei cronoprogrammi sino ad oggi presentati richiedeva tempi non brevi, nel senso che sono previsti circa un anno e mezzo, due anni di lavoro di adeguamento del progetto definitivo, in modo tale da trasformarlo in progetto esecutivo, proprio perché – mi hanno spiegato i tecnici – è normale che tutta una serie di questioni sia affrontata proprio nel momento in cui, con progetto definitivo, si può accedere alle aree, si può effettuare una serie di prese di possesso,

quindi di ulteriori possibilità fisiche di approfondimento anche tecnico e di raccolta dati necessari, che è normale che avvengano in questo momento. Del resto, questo è avvenuto anche per quanto riguarda il passaggio da progetto definitivo a progetto esecutivo del Terzo Valico dei Giovi, pur essendo questo sotto legge obiettivo e non sotto un percorso come questo, più tradizionale, che non segue le procedure accelerate della legge obiettivo.

Pertanto, quanto è stato scritto da parte del Ministero dell'Ambiente in dissonanza rispetto al parere regionale, anche nelle argomentazioni che sono state date da parte del Tribunale Amministrativo del Lazio in merito alla mancata concessione della sospensiva, sono l'uso che, a quanto pare, è consolidato, e che peraltro risponde a dei passaggi logici, giuridici e amministrativi coerenti, nel senso che la VIA regionale, probabilmente anche perché siamo alle prime espressioni di questo tipo, ha avuto un dettaglio nell'intervento tecnico, quindi la richiesta di quali sono gli elementi che devono essere ancora acquisiti e aggiunti, peraltro presenti nelle indicazioni SPEA stessa aveva dato nel predisporre le controdeduzioni alle osservazioni precedentemente presentate, ma giustamente non ha collocato dal punto di vista giuridico-amministrativo i tempi in cui queste risposte dovranno essere date. Quelle risposte, , quindi verranno date. Peraltro è opportuno che anche noi si chieda che vengano approfonditi alcuni elementi critici che si sono verificati anche sulla base degli eventi alluvionali degli ultimi tempi. Ma il tempo in cui questo viene fatto è successivo alla prima conferenza dei servizi che dà la pubblica autorità proprio per legittimare la spesa rispetto a questi approfondimenti successivi.

La valutazione di impatto ambientale che ha dato il Ministero dell'Ambiente entra nello specifico anche di questioni che sono rimaste in qualche modo sospese, e che nelle controdeduzioni fatte da SPEA non coincidono né con le valutazioni fatte dall'osservatorio, né con le valutazioni fatte da questo Consiglio comunale, in merito alle opere compensative. Giustamente la valutazione del Ministero apre ad una riflessione ulteriore, non accettando come ipotesi di compensazione ambientale, 25 ettari di impianti fotovoltaici che, anche dal punto di vista proprio dell'occupazione fisica di territorio, quindi del costo/beneficio in termini di produzione di energia, come è noto, non sono più considerati accettabili. Di conseguenza, sarà l'approfondimento che dovrà essere fatto, nell'ambito del quale l'Amministrazione comunale dovrà avere la possibilità di ritornare proprio per individuare, anche con il territorio ed anche con l'osservatorio, quali sono le alternative che è giusto che vengano richieste in termini di compensazione ambientale, a fronte di quest'opera.

Così come l'occasione – a me pare che nel dibattito sia emerso quest'indirizzo – dell'avvio di una modifica strutturale dei nodi del tracciato autostradale nella città deve riguardare un esame attento, una volta che sia stato acquisito un comportamento climatico diverso, di quelli che sono tracciati tradizionali ed esistenti, perché quando si fa un'opera che deve dare un nuovo aspetto alla mobilità nella città, bisogna che l'esistente venga adeguato rispetto alle istanze che la cittadinanza ha in qualche modo sottolineato.

Per quanto riguarda la questione dell'osservatorio, che è stata più volte sollevata, pensavo che, visto che ne abbiamo discusso più volte in quest'Aula fosse abbastanza chiara. È vero, l'osservatorio è frutto di un percorso, quello del *débat public*, su cui è legittimo avere delle opinioni diverse. Come sapete, la scelta di questo percorso partecipato, che è stato peraltro coordinato da parte di Bobbio, che è uno dei docenti italiani che di più hanno approfondito la questione dei percorsi partecipativi, risponde ad una delle possibili strumentazioni che, nel nostro Paese, come negli altri Paesi europei e non, vengono utilizzate nel momento in cui si vogliono trasformare momenti di discussione, di dibattito, in scelta. Infatti, non esiste un “vangelo” che dica che questo o quello è il modo di fare la partecipazione. Senza dubbio, il *débat public* ha concesso a tutti di esprimere la propria posizione. Com'è noto, anche all'interno delle forze di maggioranza non tutti avevano la stessa posizione sul tracciato e quant'altro, ma il *débat public* ha comunque messo a confronto le diverse posizioni. Il fatto che abbia prevalso una delle posizioni, che riguardava proprio la quantità di residenti interferiti, è comunque (che piaccia o non piaccia) uno dei percorsi che sono stati rilevati. Poi si può non essere d'accordo, è legittimo avere opinioni diverse, però i dati che sono stati presentati, che poi possono essere letti, riletti e così via, pur dando sempre e comunque, perché il proponente del tracciato resta sempre Società Autostrade, e non è che l'allora Sindaco di Genova abbia detto mi arrogo il diritto di fare la scelta definitiva, piuttosto ha detto ‘io pongo a Società Autostrade una serie di strumenti e di criticità attraverso un modo che ha dato la possibilità di allargare al massimo la discussione’, questo è avvenuto. È poi Società Autostrada che ha presentato un tracciato, che poi è stato sottoposto ad una valutazione ambientale da parte del Ministero, il risultato è quello che noi oggi andiamo a discutere. Con un percorso che risponde senza dubbio alla possibilità di avere un'informazione aggiuntiva per tutti i cittadini che l'hanno voluta avere, e confrontarsi fra le opinioni diverse. Perché possiamo dire tutto quello che vogliamo, ma il *débat public* è stato senz'altro un importante momento di confronto e di discussione, nell'ambito del quale tutti hanno avuto la possibilità di esprimere il proprio parere. Dopodiché, il tracciato è quello presentato, il progetto è quello presentato. Naturalmente, in quest'ambito si sviluppano alcune questioni fondamentali. Secondo me, quella degli interferiti è quella su cui dobbiamo subito dare una risposta. Io capisco l'argomentazione sottolineata dalla consigliera Nicoletta in merito ai trasferimenti. Rispetto agli accordi iniziali sottoscritti, dobbiamo dire che è aumentato il numero degli interferiti che, nell'ultimo lavoro fatto dai nostri tecnici, ha preferito ricorrere al mercato residenziale già esistente, rispetto all'ipotesi di trasferire i volumi, demolire quelli in cui attualmente abitano, per avere nuovi volumi in aree attigue. La delicatezza di quest'argomento, pur rimanendo quindi dal punto di vista del bilancio complessivo una riduzione dei volumi residenziali rispetto a questa operazione, è che alcuni di loro hanno sottolineato – Colombi che era qui presente in qualità di rappresentante di un gruppo di interferiti – la forte esigenza di mantenere l'identità del nucleo. Il mantenimento di tale identità ha avuto una risposta attraverso

una collocazione che, in qualche modo, ha seguito anche per quanto riguarda la collocazione geografica un percorso già sviluppato poco distante, in via Colano, per gli interferiti del mercato ortofrutticolo.

Forse è naturale, quindi, che in quell'area la risposta che si aspettavano o che chiedevano gli interferiti fosse una risposta simile, se non uguale, a quella che hanno ottenuto i loro vicini di casa (interferiti) in via Colano. In effetti, ci siamo posti il problema di vedere se fosse possibile ricostruire comunque quest'identità in aree vicine, già destinate ad urbanizzazione residenziale, cioè utilizzare aree su cui esistevano già dei progetti di edificazione per costruire questo nuovo quartierino. Vi è una certa resistenza da parte dei cittadini rispetto a questa proposta, ma il compito che pensiamo possa svolgere, da questo punto di vista, essendo specializzata in questo tipo di lavoro, di dialogo e di assistenza al cittadino interferito, potrebbe essere quello di trovare delle soluzioni che consentano, anche in questo caso, di rispondere positivamente alla richiesta che faceva la consigliera Nicolella. Adesso non sono in grado di dire che senz'altro sarà così, perché è un elemento di valutazione che deve vedere il consenso da parte dei cittadini, i quali mi diranno: "nel ciclo precedente tu, Amministrazione, mi hai promesso questa collocazione diversa". Una parte ha già detto che preferisce un altro tipo di scelta, sul resto faremo una valutazione. In ogni caso, rispetto al dato di partenza, abbiamo riduzione dei volumi residenziali già senz'altro reale.

Quali sono le questioni nodali che sono emerse nella discussioni rispetto alle tematiche ambientali? Io non sono un tecnico, quindi non entro nel merito delle singole questioni, per esempio sulle capacità dei filtri, di cui ho discusso più volte in passato anche con il mio concittadino Solari, credo che i tecnici del Ministero dell'Ambiente abbiano valutato le risposte che sono state date nelle controdeduzioni alle osservazioni da parte di ASPE, e che nel percorso di passaggio dal definitivo all'esecutivo queste valutazioni possano essere ulteriormente approfondite da parte di tecnici competenti, anzi sono convinto che si debba fare questo percorso, come per le altre questioni di cui ho parlato prima.

Per quanto riguarda invece la parte legata al traffico, ai tracciati e alla lunghezza degli stessi, è evidente che tempi di percorrenza e lunghezza del percorso dipendono da quello che è il percorso di destinazione. Selleri faceva riferimento alla differenza tra l'attuale percorso di transito all'interno della città, quindi il passaggio sull'attuale A10 e sull'attuale A7 per andare da Voltri sino a Genova Est, e le differenze tra i due tracciati sono più o meno quelle, in termini di tempi di percorrenza e di tasso di inquinamento sono migliorativi perché non ci sono più i percorsi di *stop and go*, che invece ci sono nel tracciato attuale, che – vi assicuro – esistono, perché io lo faccio praticamente tutti i giorni. Diverso è invece il percorso per chi dovesse andare verso Genova Ovest e fosse obbligato. Sia chiaro, però, che a Genova, come in tutte le altre città, e come avviene in tutti i Paesi europei, dove può passare o non passare un mezzo pesante lo decide la città di Genova anche nei confronti di Autostrade. Di conseguenza, è assolutamente possibile vietare il traffico

dei mezzi pesanti sull'Aurelia, e quindi evitare che il declassamento dell'autostrada, cioè il divieto di passaggio di mezzi pesanti, in questo caso il parziale declassamento, dall'attuale tracciato della A10 non vada ad influire in alcun modo sulla presenza di mezzi pesanti nel tessuto urbano. Questo pian piano si sta realizzando per tutta una serie di situazioni, perché anche i lavori propedeutici al Terzo Valico ferroviario renderanno possibile l'accesso ai luoghi di destinazione di alcuni mezzi pesanti, passando fuori dal tessuto urbano. E questo lo si può fare – chiaramente è stato verificato – anche con questo percorso. Gli unici che forse potrebbero richiedere in modo continuativo una deroga per poter utilizzare ugualmente il vecchio tracciato sono i mezzi pesanti destinati a Carmagnani e Superba. Come sapete, però, con Carmagnani e Superba è in fase di discussione, nonostante un atteggiamento ostativo da parte dell'Autorità Portuale, che continua a non capire che comunque si tratta di depositi costieri, e che quindi deve occuparsene l'Autorità Portuale, il trasferimento fuori dal tessuto cittadino di questi due impianti, che hanno una valenza economica molto importante, ma che hanno, purtroppo per chi abita in quella zona, un peso ambientale storico e attuale di grande rilievo.

Il declassamento della A7 e della A10 può avere diversi percorsi. Anche nel corso del *débat public* queste cose sono emerse, le hanno fatte emergere soprattutto i Municipi, che hanno chiesto, come giustamente veniva ricordato, che questo percorso avvenisse. Naturalmente, i Municipi hanno fatto le proposte massimaliste. Io posso dire quello che ho proposto io, che peraltro era coerente con la proposta di un tracciato alternativo rispetto a quello che poi è stato scelto, io volevo proprio il declassamento completo, con la realizzazione di nuovi caselli che rendessero possibile una distinzione tra il tracciato autostradale e questo tracciato, che almeno sino al “Morandi” diventasse tracciato cittadino. Però, rispetto alla proposta massimalista, per l'interesse del cittadino genovese, esistono numerose vie di mezzo a cui si può arrivare attraverso la discussione. Il Ministero dell'Ambiente, giustamente, ha colto questa circostanza e ha detto: “Signori, guardate che dovete risolvere anche la questione del depedaggiamento e del declassamento”.

In molte realtà italiane, per esempio, già esiste il depedaggiamento di interi tratti. Questo vale per l'area dell'*hinterland* milanese, per l'area della Val d'Aosta, dove chi passa da un casello all'altro, però provenendo da lunghe percorrenze, paga il pedaggio, ma se il cittadino locale prende l'autostrada a Voltri e ne esce a Genova Est o a Genova Ovest o a Bolzaneto non paga il pedaggio per quel tratto. Sono forme molto semplici. Però, con tutta l'ingenuità che possiamo avere, non possiamo aspettarci che Società Autostrade, fin dall'inizio, dica: “sì, ti do il declassamento e il depedaggiamento”. Questo sarà il risultato di un confronto sul tavolo tecnico del Ministero dell'Ambiente e del Ministero dei Trasporti che noi dovremo fare, su cui spero avremo anche il conforto di un sostegno regionale attivo.

Per quanto riguarda la questione – concludo perché mi rendo conto di aver preso molto tempo – della divisione a lotti, si tratta di un tema che, come ben sapete, è emerso sui giornali, dopo che lo stesso Ministro Lupi ha sottolineato la possibilità

che si ricorra a questa scelta. Quando è stato interrogato qui, Selleri è stato più che esplicito sulla posizione di Autostrade, laddove la posizione di Autostrade, che è quella di non spendere, se è possibile, i soldi che i cittadini lasciano con gli incrementi che ogni anno vengono fatti al pedaggio autostradale (dal 1° gennaio abbiamo avuto un aumento di oltre 3 per cento, anche nei tratti autostradali genovesi naturalmente), è la seguente: “io faccio tutto o non faccio niente”. Sono d'accordo con il consigliere Pastorino, non può...”

(Vari interventi fuori microfono)

ASSESSORE BERNINI

“Speriamo non piova”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Per un evento di questo genere, dovremmo sospendere la commissione, ma lasciamo perdere”.

ASSESSORE BERNINI

“Un concessionario non può permettersi di fare dei giochini di questo tipo, ma come non potrebbe permettersi di farne tanti altri. Lo stile di guida di Castellucci, però, è così, piuttosto da *far west*, secondo me, ma questa è una mia opinione personale. In realtà, però, Selleri ha affermato un'altra cosa, ha detto: “Sì, ogni modifica di quel tracciato è possibile, se il Ministero dell'Ambiente ne valuta la compatibilità dal punto di vista ambientale”. È cioè il percorso di trasformazione da definitivo ed esecutivo, dove il Ministero dell'Ambiente ha la prima parola, che può essere il luogo fisico in cui si arriva ad una definizione della possibilità oppure no, della economicità oppure no, di arrivare a questa scelta. Sono convinto che vista la tecnicità della scelta di oggi, legata soprattutto alla soluzione dei problemi degli interferiti e al fatto che Società Autostrade potrebbe, visto il suo atteggiamento, utilizzare una incertezza rispetto alla questione dei lotti, che peraltro ha provato ad accentuare con le sue dichiarazioni, per non risolvere il problema di una parte degli interferiti, che però hanno, secondo me, il diritto di vedere risolti i loro problemi, penso in particolare a quelli della Valle di Voltri, che sono stati colpiti anche dall'alluvione, e che se si dicesse subito: “no, guarda, facciamo a lotti e tu chissà quando sarai interferito”. Ancora una volta potrebbero vedersi prorogare lo stato di incertezza del loro futuro, ebbene, io sono convinto – dicevo – che si debba arrivare a chiudere tecnicamente quest'operazione, dare a chi per troppi anni è stato sottoposto a dei vincoli la libertà di quei vincoli. Dopodiché, la discussione approfondita sulla suddivisione in lotti è argomento dal quale credo nessuno possa esimersi, anche

perché sarà una delle questioni che la stessa compagine governativa ci porrà, ce l'ha già detto, non lo racconto io, l'ha già detto quando è venuto qui il ministro Lupi, che ha detto che bisogna rifletterci. Indubbiamente, l'importante è che questa riflessione non sia legata soltanto alla compagine governativa, ma veda il Comune di Genova e il Consiglio comunale capaci di tornare su quest'argomento e di esprimersi. Grazie”.

MUSCARÀ (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Grazie, Presidente. È stato un bene aspettare l'intervento dell'assessore Bernini perché mi ha stimolato altre argomentazioni. Avrei voluto iniziare dall'osservatorio, invece inizio da quanto detto dall'Assessore poc'anzi. Giustamente l'Assessore dice che la conferenza dei servizi serve a definire la pubblica utilità dell'opera. Sono d'accordo anch'io, peccato però che per definire se un'opera pubblica è utile dobbiamo andare a vedere i dati trasportistici, perché sono quelli che ci dicono se l'opera pubblica è utile o meno. Ebbene, i dati trasportistici intanto non dicono questo in quanto negli ultimi anni il traffico è diminuito. Il traffico è diminuito, l'opera è sempre utile? È vero che era stata già avallata dall'Amministrazione precedente, ma da allora ad oggi la situazione e gli scenari trasportistici sono cambiati. Inoltre, ricordo che prima ho detto che vi è stata una denuncia da parte del Wwf, che dice che quei dati trasportistici sono stati dati in modo errato, quindi viene meno un altro punto per definire la pubblica utilità dell'opera.

Infine, il declassamento della A7 e della A10 incide sull'utilità dell'opera, perché come è stato detto anche dal Presidente Spatola del VI Municipio, se non declassiamo quel tratto di autostrada, la Gronda diventa poco appetibile, anzi il Municipio diceva che già non è per niente appetibile, figuriamoci se non declassiamo quel tratto di strada. Si tratta, quindi, di un altro fattore importante per dire se è di pubblica utilità o meno. Sì, che adesso è importante dare mandato al Sindaco. Come, noi diamo mandato al Sindaco per andare in conferenza dei servizi a dire che un'opera è di pubblica utilità, quando dalla commissione emerge che non è affatto così? In tal senso, i consiglieri hanno una grossa responsabilità.

Inoltre, mi collego a quanto ha affermato rispetto all'osservatorio l'Assessore Bernini, il quale dice che l'osservatorio risponde solo ad una VIA. Va bene, non eravamo obbligati a fare il dibattito pubblico, abbiamo fatto un dibattito pubblico ridotto, perché comunque il *débat public* in Francia – vorrei ricordare all'Assessore Bernini – dura anche più di un anno. Il dibattito pubblico a Genova è durato tre mesi, sono stati fatti cinque incontri con la cittadinanza di quattro ore l'uno, nel corso dei quali due ore e mezza sono state date ad Autostrade e ai tecnici per illustrare il progetto, ai cittadini rimaneva circa un'ora per potere formulare domande, domande che venivano messe in una cassetta ed estratte, domande a cui veniva data una risposta sommaria, alla quale i cittadini non potevano replicare. Se questo lo chiamate percorso partecipativo, probabilmente abbiamo due idee diverse di percorso partecipativo. Piuttosto il dibattito pubblico è stato davvero, come diceva il collega

Putti, un alibi per l'Amministrazione, cioè vi diamo una soluzione già decisa da noi, ve la facciamo condividere, e poi diciamo che l'avete fatta voi. Peraltro, le osservazioni che sono state accolte – guarda caso – sono arrivate da parte di soggetti legati al Partito Democratico genovese. Strano, vero? Anche questa è una casualità? Non voglio insinuare nulla, però casualmente sono state accettate quelle situazione richieste da determinati bacini elettorali. Ma guarda un po' che combinazione! Invece quelle provenienti dalle altre parti non erano proposte interessanti da poter accogliere. È vero, Assessore, non è obbligatorio fare il dibattito, ma non è neanche giusto prendere in giro la cittadinanza, cosa che invece è stata fatta nel 2009, benché la commissione che ha presieduto il dibattito pubblico fosse sicuramente una commissione di degno rispetto. A tal proposito, devo dire che io ho conosciuto il presidente della commissione, un'ottima persona, peccato che in una situazione tale ottima persona ha strappato il microfono dalle mani di un tecnico che stava dicendo cose che non andavano bene all'Amministrazione, un tecnico che stava dicendo che realizzare un'opera contro il consenso della cittadinanza non era eticamente accettabile. Ebbene, l'incontro è finito nel momento in cui è stato strappato di mano il microfono a questa persona. A ricordare ancora qual era l'ambiente durante il dibattito pubblico.

Per quanto riguarda l'affermazione dell'Assessore secondo la quale la proposta sul tracciato non è stata una proposta dell'Amministrazione, è stata una proposta di Autostrade, in realtà non è così. A riprova do lettura dei primi tre passaggi della delibera che ha presentato lei che dicono: “la Gronda Autostradale del Ponente costituisce da diverso tempo uno degli elementi centrali della pianificazione del territorio e che il primo programma delle opere strategiche della 443/2001, cosiddetta legge obiettivo, prevede tra le priorità il “Nodo stradale e autostradale di Genova”, quindi non è Autostrade. Ancora, leggo questo: “in base agli accordi sottoscritti con il protocollo d'intesa il proponente Autostrade per l'Italia SpA, competente per gli interventi di cui trattasi in base a specifiche convenzioni stipulate con ANAS SpA, ha redatto il progetto preliminare”, il che significa che non è venuto qui a dirci: “ragazzi, ho un progetto, ve lo sottopongo”. No, è stato redatto su richiesta di un accordo, quindi diciamo come stanno le cose, Assessore.

Lei faceva di nuovo riferimento al fatto che il Comune di Genova può vietare il transito sulla rete dell'Aurelia. Ora, tutte le attività che ci sono tra Voltri e Genova Ovest hanno la necessità di utilizzare mezzi di trasporto pesante, abbiamo visto che cosa è successo di recente a Borzoli, sappiamo che cosa transita per Sestri, ebbene, vietando il transito ai mezzi pesanti, mi dovrebbe spiegare di che cosa vivono le attività economiche della città, le approvvigioniamo con gli elicotteri? Tra Voltri e Sampierdarena vietiamo il traffico dei mezzi pesanti oppure facciamo una discriminazione, ci fermiamo al castello di Voltri e chiediamo i documenti di trasporto agli autotrasportatori, quindi decidiamo se questi autotrasportatori sono autorizzati o meno a transitare. Per cortesia, non diciamo sciocchezze. Bisogna essere legati alla realtà delle cose. Per non parlare dei mezzi pesanti che transiteranno nella

viabilità urbana, con lo spostamento delle rocce da scavo del Terzo Valico, del rinnovo del nodo ferroviario, quindi della Gronda.

Terminate le osservazione all'Assessore, passo a quanto esposto dalla dottoressa Parlagreco. Mi duole il fatto che un dirigente del suo livello, un dirigente del Comune di Genova non abbia gli strumenti idonei per lavorare, e capisco che non è una sua responsabilità. Tuttavia, le vorrei ricordare che nel mio precedente intervento avevo fatto riferimento, oltre alla mancata di comunicazione dei verbali alla cittadinanza rispetto agli incontri dell'osservatorio, che c'erano altri punti dell'osservatorio che, secondo me, meritavano attenzione: a) Trasparenza dell'osservatorio: innanzitutto occorre rimarcare come la pubblicazione *on-line* dei verbali è stata ottenuta solo dopo innumerevoli richieste. Non avrebbe dovuto essere automatica per un'istituzione che doveva fare della trasparenza il suo pilastro? Ciò non è stato. In tal senso, le cito una situazione particolare della quale lei è protagonista. Dopo ripetuti solleciti all'Ufficio Partecipazione, la pubblicazione verrà infine ottenuta e verbalizzata a seguito della riunione del 28 marzo 2011. La dottoressa Parlagreco segnala le richieste avanzate da un cittadino attraverso la casella di posta elettronica del sito Urban Center. Soltanto per la segnalazione di un cittadino al suo ufficio, finalmente, il 28 marzo 2011, si porta all'osservatorio la necessità di pubblicare i dati degli incontri. Non mi sembra assolutamente che questo fosse nei compiti dell'osservatorio. Mi pare che l'osservatorio, invece, avrebbe dovuto, secondo quanto era previsto nello Statuto, garantire la trasparenza. Invece, è stata necessaria la segnalazione di un cittadino perché venissero pubblicati, comunque dopo diverso tempo, i verbali. Mi risulta che allora funzionasse tutto perfettamente dal punto di vista informatico, ma evidentemente c'erano altri problemi. Forse lei era già impegnata in altri compiti, probabilmente – è vero – lei avrà altri compiti all'interno della Amministrazione comunale, ma evidentemente l'interesse della Giunta non è quello di soddisfare questo tipo di richieste, sono altre le cose in cui vuole usare le proprie risorse umane. Questo la dice lunga sul discorso trasparenza e partecipazione del Comune di Genova.

In generale, quindi, abbiamo detto che vi è stata un'azione dell'osservatorio incoerente con la disciplinare. Ora non abbiamo tempo, ma avendo tempo, le potrei leggere la disciplinare dell'osservatorio ed elencarle punto per punto ciò che non è stato fatto. Altra cosa importante da ricordare con riferimento all'osservatorio sono le riunioni con i cittadini. A tal proposito, la disciplinare, all'articolo 3, dice: “altre sedi operative di riferimento nelle disponibilità dei Municipi saranno messe a disposizione degli stessi per facilitare incontri e riunioni territoriali tra i componenti eletti e i cittadini con gli stessi Municipi”. Ora, vorrei sapere quali incontri, nel rispetto dell'articolo 3 della disciplinare, sono stati fatti, a parte quelli che sono stati fatti con i cittadini interferiti, sui quali poi avrei qualcosa da dire, ma con i tecnici che sono intervenuti dopo di lei. Dopodiché abbiamo una chicca: articolo 5: Realizzazione della Gronda: l'osservatorio rispetto alla realizzazione della Gronda svolge le seguenti attività. Individua e applica procedure e percorsi di confronto tecnico tra

soggetto proponente e territorio, sia in fase di progettazione preliminare sia in fase di progettazione definitiva e di valutazione di impatto ambientale. Non è stato fatto nulla. Le ricordo che l'osservatorio non è riuscito a fare un'osservazione alla valutazione di impatto ambientale. Questo la dice lunga. Probabilmente andava tutto bene.

BRUNO - PRESIDENTE

“Mi scusi, Collega, volevo solo dirle che il tempo sarebbe scaduto...”.

MUSCARÀ (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Il tempo sarà anche scaduto, ma bisogna anche dire che la materia è importante”.

BRUNO - PRESIDENTE

“La materia è complessa, infatti”.

MUSCARÀ (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Proseguo, sarò brevissimo. Per quanto riguarda, invece, gli incontri pubblici presso i Municipi, vorrei chiedere ai tecnici che prima hanno – più o meno – raccontato che cos'è successo nei Municipi, intanto, visto che anche in un'assemblea condominiale si redige un verbale, vorrei sapere se è possibile avere accesso ai verbali di queste riunioni, in cui siano elencate le richieste dei cittadini e le relative risposte. Non vorrei che questi incontri nei Municipi siano stati solo l'occasione per alcune persone per farsi campagna elettorale, in vista delle consultazioni regionali, perché so che molti incontri in vallata sono stati affiancati da candidati da candidare alle primarie, mi perdoni.

A questo punto, una domanda ai tecnici per quanto riguarda le aree individuate per la ricollocazione. Area 6, Morego, si parla di un'area di proprietà della Civica Amministrazione di circa 8000 metri quadrati. Siccome a Morego, tempo fa, è passata una delibera che destinava una parte dell'area all'Istituto di Tecnologia, vorrei capire se, oltre questi 8000 metri, ne abbiamo altri. Vorrei capire, cioè, se ricollochiamo le persone all'interno dell'Istituto di Tecnologia, o se abbiamo un'area molto più ampia. In ogni caso, vorrei avere qualche delucidazione in merito. Area 7, San Biagio: mi domando come possiamo pensare di ricollocare queste persone in un'area che, intanto, è gravata da un cantiere del Terzo Valico, tenendo presente che nelle osservazioni che erano state fatte dalla Regione sul piano urbanistico si diceva di evitare di mettere nuove abitazioni nelle vicinanze di grosse opere infrastrutturali. Ora, non capisco come si possa pensare di costruire altri edifici nella zona di San

Biagio, che è gravata da cantieri del Terzo Valico, cantieri della Gronda e dalla realizzazione di un'autostrada. Questo significa andare contro anche alle osservazioni che erano state fatte dalla Regione, perché San Biagio mi pare essere molto distante dal tracciato dell'autostrada.

Infine, per l'ennesima volta, vorrei ricordare alla Giunta che vi siete dimenticati di nuovo dei nomadi di Bolzaneto, perché nella relazione urbanistica non vi è alcun riferimento, e nella delibera non si citano i nomadi di Bolzaneto: ve ne siete dimenticati. Per cortesia, vi chiedo di inserirli perché stiamo parlando di vite umane...”.

(Intervento fuori microfono)

MUSCARÀ (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Sono nel progetto? Ma devono essere identificati. Nella relazione urbanistica, mi dovete dire dove li volete mettere. Grazie”.

BRUNO – PRESIDENTE

“Grazie. Prego, collega Putti”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Grazie, Presidente. Molto velocemente, mi piacerebbe avere una definizione della parola “interferito”, perché vorrei sapere se una persona che abita a 30 metri dallo scavo più grande del mondo è considerato interferito, oppure lo è solo colui al quale, in qualche modo, l'autostrada gli entra in casa.

Ma andiamo avanti. Dal punto di vista tecnico non ho capito questo: tutti i tir che dal VTE dovranno andare nella zona portuale, dove è stata trasferita la Derrick, tanto per fare un esempio, oppure altre ditte, come ci vanno, visto che non potranno andare su strada urbana, non potranno andare sulla A10? Non vorrà mica dire che i tir, per andare da Voltri all'aeroporto, invece di tre chilometri, dovranno farne 27 (il tracciato Gronda più la strada per arrivare lì), e che questo porterà ad un miglioramento nell'inquinamento cittadino? Tre contro ventisette? Questa non è scienza, ma è fantascienza, come direbbe qualcuno.

Inoltre, nella relazione infrastrutturale – lo chiedo all'architetto Capurro o chi l'ha scritta per lei e firmata (il tecnico Sinigallia), non ho capito se era preesistente all'interno del PUM, oppure se fa parte della relazione, l'affermazione (a pagina 10) che dice: “la situazione della rete autostradale genovese è considerata il caso più critico d'Italia, ed il notevole incremento del traffico registrato in questi anni”. Mi duole ricordarlo, ma non vi è alcun incremento, tantomeno notevole, ma neanche incremento, vi è un decremento, quindi, invece del segno più, c'è il segno meno, sono

due cose notevolmente distinte. Pertanto, per essere un documento che prelude ad una delibera in cui ci sono delle impegnative, lo trovo alquanto pesante da tollerare, visto peraltro che si tratta di una delle prerogative che presuppongono la necessità di fare quel tipo di impegnativa. Quindi non lo accolgo. Ribadisco che vorrei capire se si tratta di un qualcosa del vecchio PUM che è rimasto lì. Peraltro, trovo sorprendente che Selleri non ci abbia dato i dati di Autostrade sul flusso di traffico. A me lascia veramente sorpreso il fatto che un Consiglio Comunale chieda dei dati ed una società che ha delle relazioni con le istituzioni non li dia. Tale circostanza mi sorprende.

Inoltre, suggerisco una cosa, perché a me sorprende anche che gli abitanti di Nostra Signora della Guardia, che io conosco, abbiano scelto di stare assieme, e questo lo comprendo – esiste ancora uno spirito di comunità –, ma non fatevi mettere a 500 metri in linea d'aria da dove siete, perché laddove vanno a mettervi ci sarà il ponte dell'autostrada e un altro ponte di affiancamento alla A7. Questo significa che noi andiamo a spostare la gente da un'autostrada che le entra in casa a due autostrade, una a fianco e una di fronte. Non fatelo, chiedete di essere deportati in altro *loco*, che questa è la vostra salvezza, siete fortunati rispetto tutti coloro che rimarranno lì, quindi fatevi deportare in altro *loco*. Questo è un dato reale.

Sinceramente, non ho capito le affermazioni di oggi del consigliere Chessa. Che cosa è importante, consigliere Chessa? È importante che noi fermiamo un'opera inutile, costosissima e dannosa o che noi non ci esponiamo dicendo che cosa pensiamo di questa opera? Io credo che sia più importante la prima cosa, consigliere Chessa. E voglio assumermi questa responsabilità fino in fondo, quindi vorrei che fosse ancora più esplicita questa roba, e che non ci mascherassimo dietro alla volontà di dare ad alcuni abitanti la legittima abitazione che andiamo a togliere loro entrando nelle loro case con l'autostrada. Io non voglio questo dubbio, io voglio la certezza rispetto a questo. Mi esporrò, dirò la mia, è così.

Infine, chiedo –questo è anche un momento di confronto tra consiglieri alla Lista Doria, posto che già abbiamo dovuto – non noi (grazie a Dio), almeno non io – arretrare sul Terzo Valico, ora rispetto alla Gronda, poi? Che cosa ci rimarrà ancora? Pian piano stiamo ritornando sui nostri passi per lasciare il posto alle “Paite” che avanzano. Quando iniziamo a lottare? Io ci sono. Grazie”.

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

“Grazie. Riprendendo il discorso sulla verifica di ottemperanza alle prescrizioni ambientali, faccio una domanda : il progetto definitivo è sottoposto ad ulteriore verifica da parte di un comitato? Se sì, essendo progetto definitivo, qual è la modalità con cui viene modificato?. Perché l'impressione è che Società Autostrade dica: iniziamo a fare l'opera, approviamo il progetto definitivo, se e quando ci saranno difficoltà, noi che siamo esperti a costruire autostrade – ci mancherebbe altro – risolviamo queste criticità. Siccome la nostra Amministrazione ha fondato sulla verifica della sicurezza ambientale, non solo in termini geologici, ma a questo punto

soprattutto in termini geologici, il parere riguardo all'opera, ebbene, non vorrei che ci attaccassimo alla verifica dei parametri ambientali in modo pretestuoso. Mi spiego meglio: o vi è un obbligo stringente di Società Autostrade a verificare la fattibilità dell'opera in termini ambientali, oppure se si tratta solo di modificare l'opera adeguandola con l'attenuazione del fortissimo impatto, non mi sembra che questo sia un atteggiamento che possa essere perseguito. Non so se la domanda è chiara. Inoltre, con riferimento agli interferiti, sono d'accordo con chi sostiene che quest'atteggiamento, che pure è doveroso e che condivido, di attenzione nei confronti dei proprietari residenti negli edifici interferiti, è alquanto ipocrita nel momento in cui si lasciano gli interferiti – a 60 metri dall'autostrada – alla loro vita devastata, perché comunque avere un cavalcavia che passa a tale distanza stravolge la vita non solo di chi deve essere delocalizzato, ma soprattutto di chi rimane.

Infine, un'ultima curiosità: come calcoliamo l'impatto edilizio, nel senso che nella relazione urbanistica, se non sbaglio, si dice che l'impatto edilizio è zero, perché togliamo dei volumi da sotto il ponte e li mettiamo in un'area, per cui il risultato è zero, peccato che nella zona in cui abbiamo tolto i volumi c'è il cavalcavia, che sarà anche tipo palafitta, ma è comunque un consumo di suolo non indifferente. Pertanto, cerchiamo di essere chiari anche nell'uso delle parole: l'opera ha un impatto, in termini di consumo, terrificante. È inutile dire che ha un impatto edificatorio pari a zero, perché togliamo dei volumi edilizi, ma sottoponiamo il territorio ad uno scempio irrevocabile.

Un'ultima domanda con riferimento alla ricollocazione, al piano di rialloggiamento degli interferiti in patrimonio edilizio esistente piuttosto che in nuova costruzione, mi sembra che sia – l'Assessore me lo conferma – una linea incoraggiata dall'Amministrazione, ebbene, esiste un modo per limitare questa modalità come unica opzione? Siccome abbiamo un piano urbanistico che si vanta di limitare il consumo di territorio e che riserva le aree rurali alla valorizzazione dell'attività agricola, perché ci andiamo a ricollocare delle persone, facendo nuove costruzioni, che non ricostruiranno mai il loro nucleo abitativo? Mi sembra, infatti, che passiamo con l'autostrada più grossa del mondo in mezzo alle case della gente, salvo avere l'attenzione di lasciare i fiori sul balcone. Non cadiamo in questa contraddizione, facciamo un'opera impattante. Se all'opera impattante si accompagna ulteriore consumo di suolo, bisogna che, almeno da questo punto di vista, siamo seri e limitiamo la ricollocazione nel patrimonio edilizio esistente. Grazie”.

PASTORINO (S.E.L.)

“Grazie, Presidente. La risposta che mi è stata data dall'Assessore non fa altro che confermarmi in ciò che ho sempre pensato su come l'Amministrazione di questa città ha affrontato il problema di quest'opera:” l'Amministrazione di questa città ha affrontato il problema di quest'opera sempre, instancabilmente con il cappello in mano, prima con Società Autostrade, poi con il Ministero, poi con la VIA, poi con il

Ministero dell'Ambiente. Ma questa città – mi preme dirlo in quest’Aula – se decide con un percorso di maggioranza (sono due anni che se ne parla in questa maggioranza), con dei tecnici qualificati, di fare il lotto San Benigno-Genova Bolzaneto come prioritario, questa città e questo Consiglio comunale devono dire: noi vogliamo fare questa opera!.

Se questa città da trent'anni dice: facciamo la bretella autostradale perché dobbiamo portare il traffico pesante via dal porto di Voltri, e sono trent'anni che si dice che quest'opera va fatta, e che non si deve più pagare il pedaggio sulla vecchia autostrada, ed ancora oggi andiamo a votare senza sapere che senza togliere il pedaggio sulla vecchia autostrada non si vota niente, vuol dire che siamo un’Amministrazione con il cappello in mano. È questo il punto. Se noi parliamo degli interferiti e ci dimentichiamo del campo rom, perché è scomodo dire dove vanno a finire i rom, allora non si dice, si dice dove vanno a finire i cittadini di Madonna della Guardia, ma non si dice dove va a finire il campo rom, dove ci sono più persone, e se dite che l’opera non può essere fatta a lotti perché bisogna ricollocare tutti gli interferiti, anche quelli di Voltri, e quelli dei “Quattro palazzi” quando li avete collocati, che sono dieci, dodici, quindici anni che dite loro che sono interferiti?

(Vari interventi fuori microfono)

PASTORINO (S.E.L.)

“Gli abitanti dei “Quattro palazzi” di corso Perrone, e chi non conosce la pratica e vota è un somaro, che non sa neanche di che cosa sto parlando quando parlo dei “Quattro palazzi”, e vota, invece di informarsi prima di votare, ebbene, mi spiega come sono collocati? Sono interferiti? Non lo sono più? Sono da indennizzare? Come li collocate gli abitanti dei “Quattro palazzi”, che per anni ed anni sono venuti agli incontri sostenendo l'utilità del nuovo Ponte Morandi, perché così sarebbero andati via da dove si trovavano? E se fate i palazzi nuovi e poi la Gronda non si fa, o si fa a lotti come dice il Ministero, ai fini delle valutazioni della Corte dei Conti, che cosa provoca la decisione di fare la casa nuova agli abitanti di Voltri. Di che cosa parlate, dunque? Ma di che cosa state parlando. Io vorrei che questo Consiglio comunale, prima di votare, per qualsiasi cosa, anche per la vendita dei sottoscala, e di questo mi sono testimoni tutti, io ho sempre chiesto i sopralluoghi e non mi sono mai stati concessi, tanto più per un'opera di così grande rilevanza e di impatto sul territorio, dite, fate, promettete...., ma la finisca di ululare! Dicevo che io vorrei sapere oggi pomeriggio che cosa andate a votare di certo. Grazie”.

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Grazie, Presidente. Una domanda molto semplice: l'ingegner Selleri ci ha raccontato che Autostrade ha fatto ricorso al Tar contro la VIA, quindi chiedo alla

Giunta se non ritenga pericoloso, anche dal punto di vista di un eventuale danno erariale, andare comunque in conferenza dei servizi, senza avere prima ricevuto il parere del Tar su questo ricorso di Autostrade. Anche perché impegnare risorse comunali, tempo del personale, in effetti potrebbe delineare un problema con la Corte dei Conti. Pertanto, la mia domanda è la seguente: la Giunta ha tenuto presente questa situazione? Naturalmente, successivamente avremo altri ricorsi al Tar da parte dei gruppi, dei No Gronda, quindi sarebbe interessante vedere il comportamento della Giunta di fronte a queste situazioni, visto che spesso abbiamo visto la Giunta retrocedere – vedasi per esempio il caso di Acquasola – su situazioni che erano date per venute e certe. Grazie”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Grazie, collega De Pietro. Chiedo se ci sono delle risposte. Prego”.

ASSESSORE BERNINI

“... anche perché una non la do, rimando alla lettura dei dati che sono presenti nel sito di Autostrade rispetto agli andamenti del traffico, perché tutta questa *querelle* – salgono, scendono, eccetera, eccetera – non mi appassiona. Salgono, basta andarlo a vedere in termini reali sul sito di Autostrade, che riporta i dati derivanti dalla semplice valutazione dei pedaggi che vengono pagati nei tratti autostradali. Può darsi che siano meno, se vogliono evadere, certamente non possono falsare il dato, ed il dato registra una crescita.

Quando mi si chiede qual è la definizione di interferiti, penso che si chieda piuttosto qual è il criterio sulla base del quale un cittadino viene inserito nella classe degli interferiti. Ebbene, i criteri sono due, ci sono due classi, ci sono i cittadini che si trovano all'interno della fascia 30, per i quali, a norma di legge, è previsto comunque, in assoluto – non può essere fatta una scelta diversa – il trasferimento e la demolizione; ci sono gli abitanti residenti nella fascia 30/60, per i quali è invece possibile una scelta da parte dello stesso interferito, se trasferirsi o avere un indennizzo, che viene calcolato da Società Autostrade e concordato con il diretto interessato. Negli incontri che il gruppo di lavoro ha sviluppato sul territorio, sono stati sentiti anche questi ultimi. Vi ricordo che, dato che si tratta di questioni sensibili, perché parliamo di rapporti di carattere anche economico, non è possibile rendere pubblico il verbale degli incontri che vengono fatti con i singoli interferiti, né con nomi e cognomi, anche perché, scusate, il luogo fisico individua immediatamente chi è il residente, quindi, se vogliamo raccontarci delle storie, raccontiamole fino a mezzanotte, alle 3.00, alle 4.00, ma se si tratta di parlare di *privacy*, quando si tratta di risorse, dobbiamo farlo sapendo benissimo che l'interferito lo vediamo, andiamo, vediamo il posto e sappiamo chi sono.

Invece, per quanto riguarda il passaggio da definitivo ad esecutivo, forse non sono stato abbastanza chiaro. Esistono due percorsi paralleli, uno è quello del Ministero dei Trasporti che approva il definitivo, uno del Ministero dell'Ambiente, che verifica che nel percorso di passaggio da definitivo ad esecutivo sia ottemperata ognuna delle prescrizioni del Ministero. Se si va a leggere – il consigliere De Pietro se n'è andato – il testo del Tar del Lazio, che non ha ritenuto di sospendere il percorso, si hanno tutte le risposte alle domande del consigliere De Pietro, cioè in realtà è stato valutato qual è il testo di Società Autostrade, è stato detto che l'atteggiamento di Società Autostrade è capzioso, perché in realtà il testo del Ministero è didascalico in quelle che sono le prescrizioni. L'acquisizione dei temi proposti dalla Regione vi è stata, ma con quel percorso diverso legato proprio al fatto che una cosa è l'esecutivo, altra cosa è il definitivo, con un percorso di passaggio dove sempre si fanno queste cose; la Regione ha *ceffato* dal punto di vista amministrativo il percorso, ma questo l'abbiamo detto più volte anche in questa sede. In quella fase, indubbiamente noi approfondiamo la questione.

Il bilancio – continuo a dirlo –, dal punto di vista dei volumi, considerati anche i piloni dei ponti, è in riduzione, ma faremo comunque una verifica. Cerchiamo di accompagnare verso il completo utilizzo, come dicevo, di aree non agricole, fatte salve alcune situazioni in cui anche l'interferito in area agricola vuole mantenere le caratteristiche di area agricola. Mi spiego: noi abbiamo alcuni interferiti, anche nella fascia 30/60, del tipo casetta con cani, cavalli, galline, capre e così via, che chiedono di trovare un'area equivalente dove poter continuare a svolgere la loro attività, e infatti ci sono alcune aree che hanno quelle caratteristiche dove si trasferiscono, l'area rimanente continuerà, anche se vicina, a più di 30 metri ma a meno di 60, dal tracciato autostradale, ad avere le stesse caratteristiche che hanno molte aree agricole intorno al tracciato autostradale in tante parti della città.

Per quanto riguarda la Corte dei Conti, ribadisco che non stiamo parlando di risorse pubbliche, stiamo parlando di risorse private che, sulla base di una convenzione fatta tra Anas (oggi Ministero dei Trasporti) ed i singoli concessionari, devono obbligatoriamente essere investite in incremento delle infrastrutture autostradali sul territorio, quindi non siamo nell'ambito di questioni che possono in qualche modo vederci coinvolti in un tema di sperpero di denaro pubblico dei bilanci degli enti pubblici, ma è semmai un problema – se non le spese Società Autostrade – di appropriazione da parte di Società Autostrade di una quota che, secondo un accordo con il Ministero dei Trasporti, deve essere per forza spesa in investimenti infrastrutturali. Grazie”.

BRUNO -PRESIDENTE

“Grazie. Consigliere Putti, qual è il problema? Prego”.

(Interventi fuori microfono)

CAPURRO - ARCHITETTO URBANISTICA

“Grazie. Per quanto riguarda l'individuazione delle aree dove ricollocare gli interferiti, sono state evidentemente individuate le aree dove realizzare dei volumi, degli edifici, dove cambiare la destinazione d'uso delle aree sotto il profilo urbanistico. Vorrei anche evidenziare il fatto che queste aree, sulla base di una norma speciale che abbiamo inserito nel progetto definitivo di PUC, che è alla vostra attenzione, sono specificatamente dedicate solo al trasferimento degli interferiti, non sono state individuate come aree edificabili a prescindere. Il percorso che quindi è stato individuato dai colleghi e dall'Assessore porterà alla individuazione ed eventualmente all'esclusione di queste aree dall'edificabilità, in funzione proprio delle scelte degli interferiti. Questo è il primo punto.

Per quanto riguarda i nomadi, va da sé che i nomadi vengono ordinariamente collocati su destinazione d'uso a servizi che sono sempre ammessi, pertanto sotto il profilo urbanistico non è stata valutata la ricollocazione e l'eventuale cambio di destinazione d'uso ai fini edificatori delle aree. Per quanto riguarda le affermazioni della relazione, sono affermazioni che sono un presupposto generale alla realizzazione di un'opera di impegno e dimensioni così consistenti. Dopodiché, il volume del traffico e la necessità vanno verificati con riferimento ad un intervallo temporale che vogliamo darci, cioè mi sembra di ricordare che Selleri, nell'ultima riunione, abbia affermato che i volumi di traffico, l'anno scorso, hanno ripreso la dimensione del 2009, quindi le valutazioni riguardo all'intensità di questi volumi vanno sicuramente verificati con riferimento allo scenario temporale che ci vogliamo dare. Teniamo conto che, come voi avete detto, si parla di un'opera di cui si discute da venticinque anni, quindi indubitabilmente da venticinque anni a questa parte il tema è quello che ha portato a questo tipo di percorso, quindi a questo tipo di scelta infrastrutturale. Grazie”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Onestamente non ho capito quest'ultima affermazione, perché dire che la situazione della rete autostradale genovese è in notevole incremento del traffico registrato in questi anni, allora, se dal 2009 ad oggi si è scesi del 16 per cento, e stando ai dati ASPI, che peraltro escono sui giornali ma non vengono portati in Aula, soprattutto perché l'ha detto la Paita, si registra un lievissimo incremento rispetto all'anno precedente, quindi se è sceso del 16 per cento, un lievissimo incremento sono uno, due punti, il che significa rispetto al 2009 è sceso del 14 per cento, vuol dire che, rispetto al 2009, è sceso. Inoltre, anche se fosse uguale al 2009, come si afferma, comunque non è un incremento, perché “uguale” o “meno” non sono “più”. Io ho fatto otto anni di fisica e l'unica cosa che conosco è l'algebra, quindi uguale e meno non è più, ve lo assicuro. Grazie”.

(Vari interventi fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

“Collegli, se non vi sono altri interventi, chiedo ai gruppi se vogliono dichiarare il voto in Commissione oppure in Aula... No, prego, collega Vassallo”.

(Vari interventi fuori microfono)

BRUNO - PRESIDENTE

“Sì, certo, certo...”.

VASSALLO (P.D.)

“...non è una mozione d'ordine, è un ragionamento, perché non siamo noi che decidiamo...”.

(Vari interventi fuori microfono)

VASSALLO (P.D.)

“...altri punti all'ordine del giorno, una riflessione, poi dopo naturalmente è il Consiglio, non siamo noi che decidiamo...”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Subito dopo, comunque è convocata la Conferenza Capigruppo...”.

VASSALLO (P.D.)

“... non ci pensavo. Se non fosse il caso di fare una monotematica con riferimento solo a questo punto all'ordine del giorno, ma immaginando di...”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Ne parleremo in Conferenza Capigruppo, mi pare che la prima delibera abbia qualche scadenza”.

VASSALLO (P.D.)

“... basta, basta, chiedo scusa, era un ragionamento da fare dopo in Consiglio, ma che anticipavo come riflessione per tutti, ma se poi è convocata la Conferenza Capigruppo basta così”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Grazie. Sentiti la Segreteria Generale e gli Uffici, chiedo ai gruppi se vogliono dichiarare il voto adesso oppure in Aula. Partito Democratico?”.

Vari interventi fuori microfono

BRUNO - PRESIDENTE

“Dica, consigliere Putti, prego”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Una mozione d'ordine a lei, in qualità di Presidente, da portare in Conferenza Capigruppo, visto che “meno” e “uguale” sono segni diversi, dovevamo essere due minuti fa, cioè meno due minuti, in Conferenza Capigruppo, chiederei cinque minuti al Presidente del Consiglio prima di vederci, avendo delle impellenze fisiologiche. Grazie”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Sì, glielo chiederò, grazie. La seduta è tolta”.

ESITO

Delibera Proposta Giunta al Consiglio N. 388 del 24/11/2014 Proposta n. 53 del 27/11/2014 AUTOSTRADE A7-A10-A12 PROGETTO NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA ADEGUAMENTO SISTEMA A7-A10-A12. GRONDA DI PONENTE. CONFERENZA DEI SERVIZI, AI SENSI D.P.R. N. 383/1994, PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO .PARERE DEL COMUNE DI GENOVA. CONFERIMENTO DI MANDATO AI FINI DELLA PARTECIPAZIONE AI LAVORI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI.	DICHIARAZIONE DI VOTO IN AULA: Federazione della Sinistra - Gruppo Misto - Lista Enrico Musso - Lista Marco Doria - Movimento 5 Stelle - P.D. - P.D.L. - S.E.L. - U.D.C. -
---	--

Alle ore 11,32 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Milena Rolando)

Il Presidente
(Antonio Carmelo Bruno)