



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V – TERRITORIO

Seduta pubblica del 25 Febbraio 2016

VERBALE

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

Assume la presidenza il Consigliere Russo Monica.

Ha redatto il verbale la Società Digiteth.

Svolge le funzioni di Segretario la signora Rolando Milena.

Alle ore 14:33 sono presenti i Commissari:

2	Anzalone Stefano
3	Balleari Stefano
4	Baroni Mario
9	Bruno Antonio Carmelo
11	Caratozzolo Salvatore
10	Chessa Leonardo
5	De Pietro Stefano
1	Gioia Alfonso
12	Muscarà Mauro
7	Pastorino Gian Piero
6	Russo Monica
8	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Comparini Barbara
2	De Benedictis Francesco
3	Malatesta Gianpaolo
4	Musso Enrico
5	Musso Vittoria Emilia
6	Pederzoli Marianna
7	Putti Paolo
8	Vassallo Giovanni

Assessori:

1	Dagnino Anna Maria
---	--------------------

Sono presenti:

Dott.sa Carla Pedrazzi (S.O.I.); Dott. Mauro Tallero (S.O.I.); Iliaria Mussini (Ascom/Civ Bolzaneto); Iole Murruni (Presidente Municipio V); Paolo Terrile (Presidente Comitato Rivarolo); Losciale Fabio (Associazione Quelli che tengono a Certosa); Mario Servetto (Ing. Progettista R.F.I.); Patrone (Architetto); Enzo Greco (Presidente Civ. Vivi Certosa); Francesco Pellegrino (Direz.Mobilità).

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

- Informativa rispetto ai lavori previsti per la soppressione del passaggio a livello di Bolzaneto e relativo impatto sulla viabilità e i posteggi.**
- Problematiche di viabilità' nella zona di Certosa (valutazione proposta di realizzare una rotonda)**
- Situazione posteggi in Zona Rivarolo successivamente alla recente apertura del collegamento di Passo Torbella ed alla precedente perdita dei posteggi nell'ex area adiacente Via Pisoni**
Sono previste audizioni

RUSSO - PRESIDENTE

Iniziamo dall'ingegner Servetto, che ci illustra la parte relativa al progetto di cui oggi è all'oggetto della Commissione.

È intervenuta ai nostri lavori anche il presidente Iole Murruni, rappresentanti delle associazioni, Civ e Confesercenti. Poi, mano a mano, diamo la parola a tutti.

Iniziamo dall'ingegner Servetto. Poi, lascerei la parola all'architetto Patrone e poi all'assessore Dagnino. Dopodiché, a seguire, alla Presidente del Municipio e i soggetti auditi, associazioni, Civ, Confesercenti, per approfondire il tema dell'oggetto della giornata.

SERVETTO Mario (Ing. Progettista RFI)

Buongiorno. Mi chiamo Mario Servetto. Sono uno dei progettisti del gruppo di progettazione, che dal 1998 – lo dico e lo sottolineo – ci stiamo occupando di questo progetto, che è molto articolato, molto complesso.

Gli incarichi di progettazione sono stati due. Il primo è stato un incarico ricevuto dal Comune di Genova per lo studio di fattibilità, lo studio del progetto definitivo e uno stralcio di progetto esecutivo di opere che sono state già realizzate e che consistono nella nuova sede Anpi e della demolizione di quegli edifici prospicienti la Via Monte Cimone. Avete presente quel vuoto che si è andato a creare, dove c'era la vecchia sede Anpi, che è stata ricostruita? Il primo lotto di lavori è stato eseguito su incarico e a spese dell'Amministrazione del Comune di Genova, che aveva il compito di liberare le aree, per dare le aree libere a RFI, che doveva proseguire i lavori per la realizzazione delle opere necessarie per l'eliminazione del passaggio a livello esistente in prossimità della stazione, del Ponte San Francesco, che è ritenuta una situazione di pericolo e di gestione critica. Il primo lotto di lavori, quello della costruzione della sede Anpi e delle demolizioni, insieme a queste opere c'è stato lo spostamento della famosa Bocciofila, che è stata spostata in altra area, liberando le zone in corrispondenza della sponda sinistra del Polcevera, dove c'era la Bocciofila, perché queste aree erano anch'esse destinate alla soluzione progettuale che è stata prevista.

Tralasciamo le considerazioni sulla sede Anpi e sulle demolizioni, che sono stati lavori già eseguiti e che hanno consistito anche nella demolizione dell'edificio ex Vitaldado, noi l'abbiamo chiamato sempre così, era quell'edificio che insisteva su quell'area, che è stato demolito con lo spostamento di questa sede operativa e su quell'area è stata costruita la sede Anpi.

I lavori sono finalizzati all'eliminazione del passaggio a livello. Sono lavori che avranno una durata abbastanza consistente, perché prevedono, prima della eliminazione del passaggio a livello, quindi della possibilità del transito dei veicoli sul Ponte di San Francesco, la necessità di realizzare l'opera viaria di sottopasso alla ferrovia, in corrispondenza e in prosecuzione del nuovo ponte che è stato realizzato a scavalco del torrente Polcevera, dove, da quel ponte, poi, attraverso una rampa in discesa, si passerà sotto il rilevato ferroviario con i binari, con una tecnica a spinta; verrà costruito un manufatto fuori opera, che poi verrà spinto sotto i binari ferroviari, in maniera tale da mantenere l'esercizio ferroviario nella durata dell'esecuzione dei lavori. Uscito dal rilevato ferroviario, con la demolizione anche di tutte queste opere che sono dell'Officina Ginocchio, che insisteva nell'area, verrà realizzata una rampa in salita, con una forma a S, che arriverà praticamente in corrispondenza di Via Pastorino, dove si realizzerà l'innesto su Via Pastorino, con opera di semaforizzazione.

Questo, in sostanza, è il progetto. Mi è stato detto che ci sono queste tavole a disposizione. Noi, veramente, siamo venuti un po' impreparati. Potevamo fare una presentazione, che peraltro è stata fatta presso il Municipio di Bolzaneto.

Quest'opera consiste in una strada che dovrebbe garantire il collegamento viario e pedonale. Sottolineo la questione pedonale, perché ultimata quest'opera, ultimato il sottopasso, si potrà mettere mano alle opere di eliminazione del passaggio a livello, perché quando sarà realizzato questo collegamento viario, sarà possibile, a quel punto, chiudere il passaggio a livello e in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello, la pedonalizzazione e la naturalizzazione con opere del Ponte di San Francesco, realizzando un sottopasso pedonale, servito da due ascensori per problemi delle barriere architettoniche per diversamente abili, che a un certo momento consentirà, dal collegamento pedonale, da tutta la zona di Murta e dalla riva destra del torrente Polcevera, fino alla stazione ferroviaria di Bolzaneto. Quest'opera del sottopasso potrà essere iniziata soltanto a sottopasso viario ultimato.

Quindi soltanto quando le due opere saranno ultimate, ci sarà una separazione dei traffici, quindi il sottopasso viario servirà prevalentemente al transito veicolare, mentre il transito pedonale si presuppone – e sarà così senz'altro – preferibilmente utilizzerà il Ponte di San Francesco e il sottopasso pedonale di cui dicevamo prima, in maniera tale da dare un collegamento con la stazione di Bolzaneto.

La Via Monte Cimone, invece, sarà la via che sarà praticamente chiusa con una racchetta, perché è possibile immettersi sulla viabilità, in quanto si troverebbe in una situazione di curva. Verrà migliorato, con alcune opere, l'imbocco su Via Pastorino. Mentre, invece, sotto la rampa di salita da questa nuova viabilità a Via Pastorino, è un terravuto e sono ricavati dei locali che saranno a disposizione dell'Amministrazione del Comune di Genova per l'uso che ne vorrà fare.

In tutta questa sistemazione si è avuto cura anche di realizzare alcuni posteggi, che sono stati messi ad indennizzo e resteranno a disposizione delle unità abitative vicine. C'è stato tutto un lavoro, a cui abbiamo collaborato, però questo è a carico dei funzionari dell'Amministrazione che l'hanno curato, per arrivare a buoni accordi con i proprietari delle diverse aree, per cercare di riuscire a compensare quello che veniva tolto con quello che veniva dato.

Il sottopasso ha un'altezza limitata a quattro metri, per via dell'ingombro necessario, perché non si poteva alzare le altezze per via delle altezze proprio del pacchetto strutturale, ma è stata anche una scelta voluta dall'Amministrazione di limitare a quattro metri, per impedire, su questa strada, il transito dei veicoli pesanti. Nelle tavole che avete ci sono tutte le cantierizzazioni dell'area. L'opera è notevole, impegnativa anche nella durata, nei tempi. Le Ferrovie hanno già

aggiudicato l'appalto. Su questo, magari, i funzionari delle Ferrovie potranno essere più chiari. Si aspetta il primo colpo di piccone.

PATRONE (Architetto)

Rispetto agli argomenti tecnici già illustrati dal progettista, credo sia inutile aggiungere qualcosa, nel senso che magari sulla base della documentazione a vostre mani, si potranno fare domande mirate, perché altrimenti rischia di essere un discorso molto astratto.

Come credo si sia capito, il Comune, in questa vicenda, ha un ruolo di alta sorveglianza, ossia ha fatto delle opere propedeutiche nel corso di questo lungo periodo, nel senso che dal 1999, stipula dell'accordo di programma, poi sono stati fatti vari passaggi, passettini abbastanza complessi, sia in termini di procedura espropriativa, sia in termini di acquisizione bonaria di immobili. Si sono fatti degli appalti a carico del Comune, peraltro tutti seguiti da altri colleghi, perché io ho ereditato questa vicenda in tempi relativamente brevi. Si è preparato il territorio per ricevere questi manufatti, che sono, invece, interamente a carico di RFI ; vengono attuali sulla fase di una convenzione stipulata un po' più recentemente, nel corso del 2014, e prevedono, grossomodo, quattro anni di lavori. Poi, eventualmente, i tecnici di RFI potranno illustrare gli aspetti operativi.

In termini di avvio dei lavori, come credo si sia già visto, sono state consegnate le aree intorno alla fine dell'anno passato. L'impresa ha fatto una serie di cantierizzazioni, di opere propedeutiche, di bonifiche, di decespugliamento e ora passerà alla fase più operativa. Tra una decina di giorni comincerà veramente la fase di demolizione delle ex Officine Ginocchio.

Quindi in termini di aspettative, al momento non ci sono particolari profili di complessità o di variante, rispetto al progetto, che ormai è datato, ma è ancora valido, non ci sono stati elementi nuovi. Credo che sia più utile, per tutti voi, che eventualmente io risponda a delle domande mirate.

DAGNINO (Assessore)

Evidentemente è chiaro che è più utile sentire i vostri quesiti ed approfondire gli argomenti che vorrete porre alla nostra attenzione.

Si tratta, come è stato detto, di un'opera abbastanza datata. La Conferenza dei servizi referente è datata 2006. Un'opera certamente importante, ma un'opera che, conclusa, porterà una serie di benefici al contesto. Io volevo ricordare questi benefici. Intanto le problematiche di sicurezza, cioè l'eliminazione di un passaggio a livello, è evidente che è un elemento di miglioramento della sicurezza, ma anche di rallentamenti del traffico soprattutto in determinate ore della giornata. Per esempio, questo aspetto è stato valutato rispetto al nuovo percorso dell'autobus che scende da Murta, che avrà un percorso un pochino più lungo, ma che eviterà questo momento di coda. L'acquisizione del Ponte San Francesco come ponte totalmente pedonale. Oggi è un ponte a doppio senso, dove peraltro alcuni mezzi non ci possono passare. Perciò questa è comunque un'acquisizione molto positiva. L'apertura di questa nuova viabilità è una viabilità che, pur mantenendosi in determinate dimensioni a norma, è di sette metri, perciò le due corsie hanno la dimensione a norma.

Circa il recupero, credo, anche dei parcheggi che si perdono in fase di cantiere, abbiamo, in questo senso perso un centinaio di posti, ma, con l'avvio del cantiere all'incrocio del ponte della Divisione Cuneense, proprio dall'inizio del cantiere ne abbiamo in parte, recuperato con collocazioni diverse, forse un po' lontane, molti. Questi sono gli aspetti di miglioramento generale della viabilità. Il trasporto pubblico allungherà leggermente il percorso, ma andrà comunque alla stazione, perciò questo problema non si pone.

Gli elementi ancora da approfondire, uno è già definito nel progetto, che è l'impianto semaforico dell'innesto della nuova viabilità su Via Pastorino, che è all'interno dell'appalto,

all'interno del progetto. La Direzione Mobilità del Comune si riserverà di analizzare l'incrocio dell'innesto tra il ponte e la nuova viabilità e valutare un eventuale altro semaforo che, in quel caso, sarà a carico dell'Amministrazione, ovviamente, perché non era inserito nella progettazione iniziale. Ma questo è un elemento da valutare.

Questi sono un po' gli aspetti intorno ai quali credo si debba un po' fare qualche riflessione.

MUSSINI Ilaria (Ascom/Civ Bolzaneto)

Sicuramente, quando saranno finiti i lavori, ci saranno delle migliorie, lo sappiamo e va bene così. Il problema è nell'immediato, perché comunque sono stati tolti questi cento parcheggi, a fronte di una decina in Via Polonio, che rimane comunque fuori dalla delegazione.

Siamo estremamente preoccupati, perché all'interno della delegazione, quando ci saranno i lavori, la strada più semplice sarà quella dalla parte opposta del centro storico e quindi, giocoforza, le persone bypasseranno tutto il centro storico e in un momento in cui la nostra delegazione, è già in fortissima sofferenza. Io parlo, logicamente, sul piano commerciale –, togliere tutta una serie di parcheggi, senza ridisegnare, almeno nelle vie principali, su Via Bolzaneto e su Via Pastorino, pensare di contemplare comunque delle soste a rotazione, perché invitino le persone a venire in delegazione, pensare comunque di mettere della cartellonistica, che chiediamo da anni, su quel famoso parcheggio che abbiamo in Via Giro del Vento, che sulla strada principale non è segnalato e molte volte abbiamo chiesto che venisse segnalato.

Tutta questa serie di cose ci preoccupa non poco. Chiediamo fortemente che vengano individuate delle aree dove poter mettere dei parcheggi. So che non ci sono disponibilità, però cerchiamo di metterci a tavolino e ragionare, anche con i tecnici dell'Assessorato, per cercare di capire, senza andare a ledere le esigenze dei residenti, però dobbiamo preservare il tessuto commerciale, che è un fortissima sofferenza e non si può permettere di perdere anche una sola persona che decide di venire in delegazione.

Non è questa la sede, ma ne approfitto e mi scuso, dell'attenzione dei Consiglieri, perché parliamo anche di una delegazione che sta per subire lo spostamento della Asl. Anche se capiamo benissimo che a livello di commercio, a livello dei cittadini sia una buona cosa, se viene veramente fatta la Casa della Salute, però, non se vengono spostati i servizi che sono all'interno di Via Bonghi e che logicamente danno un servizio alle persone e "obbligano" le persone a scendere in delegazione. Non ultimo, si parla di insediamenti commerciali molto grandi e importanti. Quindi io vorrei veramente segnalare la preoccupazione dell'associazione, ma anche del mio Civ e di tutti i commercianti che rappresento. Vorrei, nell'immediato, che anche la prossima settimana ci sia già un incontro con l'Assessorato per cercare di ragionare su tutta la situazione dei parcheggi, per mettere veramente in opera i tecnici, per capire se ci sono delle soluzioni. Vorrei attirare l'attenzione dei Consiglieri su una delegazione che, secondo me, per troppi anni ha subito tantissime cose, senza mai avere oneri di urbanizzazione, senza mai avere nulla, dove non c'è neanche un centro sportivo, dove assolutamente, con questi spostamenti e con questi lavori ai quali andiamo incontro, rischiamo veramente di diventare un quartiere dormitorio.

Quindi direi che le criticità sono forti e chiediamo soluzioni immediate.

MURRUNI Iole (Presidente Municipio V)

Il Municipio ha già svolto alcuni incontri, non appena si è avuta notizia dell'imminenza di questi lavori. In particolare c'è stato un incontro il 17 settembre, un incontro più tecnico, che riguardava l'avvio di questi lavori. Poi, un incontro il 7 ottobre, dove, oltre agli Assessori e ai tecnici, sia del Comune, sia di Ferrovie, erano stati invitati alcuni soggetti del territorio di

Bolzaneto, quindi Civ, commercianti, associazioni del territorio, i cosiddetti stake holders, per vedere un attimino cosa si avviava sul territorio.

Premesso che questa è un'opera importante, perché il superamento di un passaggio a livello... Credo che quello di Bolzaneto e quello di Serra Morego, tra l'altro anche questa è un'opera che verrà fatta, fossero rimasti gli ultimi a livello cittadino. È comunque un'opera che si richiedeva da tempo, è un'opera richiesta dalla cittadinanza, per ovvi motivi di sicurezza e anche di fluidificazione della viabilità.

Il problema è che siamo arrivati ad avere una gestazione così lunga che ha portato l'avvio di quest'opera anche un po' di sorpresa.

Tra l'altro, la Valpolcevera, in questo momento, è attraversata da grandi cantieri, perché oltre alle opere infrastrutturali del nodo ferroviario e del Terzo Valico, ci sono anche altre opere in contemporanea.

Questa è un'opera che si va a inserire in un contesto urbano, nel pieno centro di Bolzaneto e la durata prevista è di 640 giorni, quindi saranno 640 giorni davvero di grande difficoltà.

Abbiamo altre opere che si stanno avviando, anche queste importanti, ad esempio il rafforzamento della sponda del rio Fegino e poi dovranno partire altri lavori importanti su rio Fegino. Opere, anche queste, di messa in sicurezza del territorio, sicuramente fondamentali. Però, c'è una contemporaneità di cantieri e di opere che sicuramente andranno ad incidere sulla viabilità e creeranno disagi, stanno già creando disagi alla popolazione.

Il Municipio aveva chiesto già da tempo che ci fosse un tavolo di regia, che esaminasse tutte le opere che servivano per cercare, perlomeno, di ovviare ai vari inconvenienti, perché la situazione, con tutte queste opere che si avviano in contemporanea, rischia di diventare davvero insostenibile.

Per inciso, noi faremo una Commissione municipale dedicata a questo argomento e sarà il 7 marzo alle 10:00, in Municipio.

Una delle cose che avevamo chiesto, per esempio, è un crono programma. Io non so se questo cronoprogramma esiste, perché è interessante sapere anche la tempistica delle lavorazioni.

Il primo problema sicuramente è stato quello della mancanza cronica di parcheggi, che viene ad acuirsi, in questo caso, con la perdita di quel centinaio di posti che erano nell'area di Via Bruzzo.

Purtroppo, fin dalle prime riunioni, ci è stato detto che non c'era la possibilità di utilizzo di quelle aree, perché diventano aree di cantiere e che Ferrovie non aveva la disponibilità di altre aree. Purtroppo, le soluzioni che erano state individuate in Via Polonio sono difficilmente percorribili, perché non sono sicuramente comode per la cittadinanza.

C'è questo problema di difficoltà di individuazione di aree, che però credo che necessiti di uno sforzo comune da parte di tutti i soggetti e penso che quest'opera sicuramente – almeno noi, come Municipio, lo faremo – andrà seguita nel tempo, perché man mano, i problemi arriveranno e quindi lo sviluppo di tutta l'opera andrà seguita sicuramente e monitorata costantemente.

RUSSO (Presidente)

Ci limitiamo ad esaminare il primo punto all'ordine del giorno su Bolzaneto e poi ci spostiamo al secondo e al terzo punto all'ordine del giorno, quindi poi darò la parola agli auditi.

PUTTI (M5S)

Io ho un po' di domande. Ci saranno ancora due corsie per ordine di marcia, che andranno dalla sponda del Polcevera, lato Trasta, Murta, eccetera, o saranno ridotte a una? Nel senso che attualmente c'è il ponte, che quindi ha una corsia per ordine di marcia e poi c'è il sottopasso che porta al ponte bianco, da Via Bruzzo, quello che passa davanti all'Anpi. Quel sottopasso verrà mantenuto, o verrà chiuso?

Chiuso. Quindi ci sarà una sola corsia che va da Murta, Trasta, eccetera, quindi tutta sponda ad alta percorrenza, e per rimettersi a Bolzaneto, o andare verso quella, ci sarà una sola corsia.

Voi capite che questo genera in me preoccupazione, perché basta che un giorno si fermi una macchina in questa unica corsia, non c'è modo per entrare o uscire da Bolzaneto, una delegazione di diverse migliaia di abitanti. Tutto questo mi preoccupa.

L'autobus, invece, passerà nel sottopasso? Sarà abilitato al passaggio degli autobus che provengono dall'altro lato? Quindi il famoso 74 potrà passare nel sottopasso, che sarà adeguatamente alto.

Quali mezzi potranno passare in quegli spazi? Innumerevoli volte capita che ci sono mezzi pesanti che, pur non potendo farlo, passano dal Ponte di San Francesco, perché nessuno ha mai pensato di metterci un divieto rispetto ai mezzi che girano e svoltano sulla strada principale di Bolzaneto verso la stazione e quindi si infilano lì ed essendo autoarticolati, per non rimanere incastrati, hanno un'unica possibilità, con varie manovre, di fare il Ponte di San Francesco e andare dall'altro lato. Non c'è nessun'altra possibilità? Quindi gli autoarticolati, in questo caso, percorreranno tutta Bolzaneto, andranno a incastrarsi sotto il ponte della ferrovia di Rivarolo, eccetera, o sono previste altre modalità?

Quello che è stato tolto temporaneamente era oggettivamente l'unico posteggio di interscambio, se non della Valpolcevera, quasi, ma io direi della Valpolcevera. Dopo parleremo di un altro posteggio, di quasi interscambio, che era in uso a Rivarolo, ma che è stato tolto. Quindi, di fatto, tutto il piano di mobilità per prevedere l'utilizzo del treno per andare verso il centro, o le altre aree, viene a franare, perché di fatto a Pontedecimo non ne abbiamo ancora realizzato uno; a Bolzaneto ne avevamo uno e viene tolto; a Rivarolo ne avevamo uno, era di privati, se lo sono venduti e non l'abbiamo comprato.

Quindi in tutta l'area della Valpolcevera non c'è una realizzazione di un piano di mobilità che non preveda l'uso del veicolo privato.

Altra cosa che mi preoccupa molto, come giustamente è stato sottolineato dalla Presidente del Civ, la dottoressa Mussini, è che quello che succederà ora è che se noi abbiamo una corsia che va dalla sponda a scorrimento veloce della Valpolcevera a Bolzaneto, se uno è su quella corsia e vuole comprare qualcosa, secondo voi va a farsi la coda in quell'unica corsia, o va all'Ipercoop, che è a ottocento metri? Tutto questo quanto gioverà al piccolo commercio di Bolzaneto? Secondo me pochissimo. E visto che rimarrà così la situazione, io credo che si andrà a rischio forte di una desertificazione di un tessuto commerciale che già fatica, ma che rappresentava un presidio del territorio per Bolzaneto davvero molto importante.

Bolzaneto non è Albaro. Girare per Bolzaneto, oggettivamente, sentirsi sicuri, a volte, non è così semplice. Avere i negozi di vicinato accesi, il commerciante sulla porta, avere una relazione con i commercianti, consente un'opera anche di prevenzione sulla carta che, secondo me, è fortemente rilevante. In questo modo noi andiamo ad inficiarla, credo, fortemente.

Peraltro, mi piacerebbe fare una domanda alla Mussini, se è vera la leggenda che gira della realizzazione di un supermercato al posto del mercato al coperto, della caserma dei pompieri, o del bowling. Quindi se le poche aree che ci sono, vanno a finire in quel modo lì, un po' mi preoccupa.

Ultima cosa. Un dato che c'è è che oggettivamente quotidianamente c'è traffico in Via Pastorino quando, scendendo dall'ex ospedale, si va verso la piazza principale di Bolzaneto, perché c'è un semaforo, c'è un crocevia lì, comunque si attraversa Bolzaneto, ci sono macchine che si immettono dai posteggi e altro.

Noi andiamo a immettere lì un altro semaforo con un altro flusso di traffico. Io, oggettivamente, credo che non saranno tante le giornate in cui non vedremo la coda arrivare dalla piazza principale di Bolzaneto al casello di Bolzaneto. Già oggi lo vediamo spesso. Io credo che si verificherà molto spesso tutto questo.

Quindi oggettivamente sarà un po' *old* questo progetto, ma non è che, per caso, è anche poco idoneo a rispondere alle esigenze di mobilità? È legittimo che risponda alle esigenze di Ferrovie di togliere il passaggio a livello, ma sarebbe anche legittimo che rispondesse, almeno, al mantenimento delle preesistenti condizioni di viabilità. Io, per quei pochissimi dati che ho dato in precedenza, mi sembra di poter asserire che non sarà così. Quindi, rispetto a questo, vorrei rassicurazioni per gli abitanti della Val polcevera e delle valli attorno a Bolzaneto.

MUSCARÀ (M5S)

A mio avviso, i problemi da valutare sono due; problemi legati ai posteggi durante le lavorazioni, per la realizzazione di questo sottopasso, che comunque ritengo sia importante, perché è la premessa all'eliminazione del passaggio a livello, che comporterebbe comunque una migliona sulla viabilità locale, però dobbiamo valutare i problemi annessi a questa modifica.

Durante i lavori tanto si è parlato del venir meno di cento posteggi. Effettivamente, quel posteggio che attualmente verrà utilizzato per il cantiere e successivamente verrà parzialmente ripristinato, visto che una parte dovrà essere utilizzata per la nuova sede stradale, questi attualmente sono gli unici posteggi che servono come interscambio per chi utilizza il treno per andare in centro. Vi assicuro che sono molti gli utenti che tutti i giorni utilizzano il treno per andare al lavoro o a scuola. In questi 600 giorni di lavoro previsti, che poi si traducono in circa tre anni, non avremo più la possibilità di offrire questo servizio.

Mi rivolgo ai tecnici comunali e all'Assessore, visto che, come ha ricordato anche il Presidente del Municipio, è un progetto che ha avuto una lunga gestazione, sarebbe stato anche corretto che questi problemi fossero stati valutati prima. Non si può eliminare l'unico posteggio di interscambio per un periodo così lungo.

Quindi, secondo me, da subito bisogna valutare la possibilità di trovare qualcosa di sostitutivo. È chiaro che un posteggio di interscambio deve essere necessariamente vicino alla stazione, perché è chiaro che se i posteggi li troviamo a un paio di chilometri di distanza, viene meno l'utilità di questi posteggi.

Mi domando se il Comune, in qualche modo, abbia valutato se nelle aree limitrofe, anche private, da poter prendere in affitto per un determinato tempo, si possa trovare una soluzione, perché è abbastanza pesante questa cosa.

Io abito lì e vi assicuro che al mattino, alle otto, in prossimità della stazione non ci si riesce a muovere dalle macchine che sono ferme, che scaricano passeggeri che vanno verso la stazione e che poi devono trovare il posto. Questo problema lo dobbiamo valutare, per il periodo dei lavori.

Quando sarà finita l'opera, poi, ci saranno problemi legati alla viabilità. Il collega Putti ne ha già parlato. La nuova strada che si immetterà in Via Pastorino prevede un nuovo semaforo nella zona, che andrà a bloccare il già precario traffico che c'è in Via Pastorino. Nelle ore di punta si crea la coda dall'ex ospedale Pastorino fino al centro di Bolzaneto. È chiaro che se noi andiamo a immettere, in questa strada, una nuova strada che porterà tutto il traffico che arriva dalla zona di Murta – ed è parecchio – si verrà sicuramente a creare un problema.

Questa nuova viabilità, ho visto dal progetto, prevede anche, in prossimità di questo innesto, l'eliminazione di una serie di posteggi sul lato destro della strada. Questi posteggi, per ovvi motivi, devono essere eliminati, perché si deve lasciare lo spazio per le macchine che proseguono verso l'autostrada e quelle che devono svoltare a sinistra e quindi immettersi nella nuova sede stradale. L'eliminazione di questi posteggi va di nuovo a nuocere tanto alle attività commerciali che esistono in quella zona. Attualmente ce ne sono diversi e vedo spesso macchine ferme in doppia fila per poter utilizzare questi servizi. Togliendo questi posteggi, intanto creiamo un grosso danno, secondo me, alle attività commerciali e, in più, andiamo ad aumentare il numero di posteggi che vengono

meno, perché comunque anche ad opera terminata ci sarà il posteggio che attualmente veniva utilizzato, che riceverà non più cento posti auto, ma ce ne saranno molti meno.

Quindi, secondo me, bisogna fare anche una valutazione su questo. Dal punto di vista del traffico, ci sarà un aumento di traffico. Poi, dobbiamo contare che, purtroppo, questa qui è una cosa nuova, ma pare sia una cosa piuttosto reale, gli uffici della mutua di Bolzaneto verranno spostati nell'ex ospedale Pastorino, dove pare verrà realizzata una Casa della Salute, almeno speriamo che sia quella, anche se qualche dubbio ce l'ho anche su quello. E questo porterà di nuovo un grosso problema, sia dal punto di vista del traffico e, in più, aumenterà l'esigenza di avere posteggi, perché questa nuova Casa della Salute non ha già dei posteggi di pertinenza. Quindi se noi andiamo a inserire degli altri servizi lì, questo problema si amplifica ancora di più.

Quindi chiedo all'Amministrazione comunale se hanno fatto, in una visuale un po' più ampia, una valutazione su quello che sarà Bolzaneto domani, quando sarà finita quest'opera e se ha pensato ad individuare effettivamente degli spazi. La dottoressa Mussini diceva che i commercianti e i cittadini di Bolzaneto sono molto preoccupati e hanno tutti i motivi di essere molto preoccupati, in quanto le prospettive per Bolzaneto non sono certo rosee.

La Presidente del Municipio ci ricordava che ci sono diversi cantieri in atto, il rinnovo del nodo ferroviario, il Terzo Valico, forse anche la Gronda, speriamo di no, però questa zona verrà duramente colpita da questo e in quest'ottica anche una piccola variante come questa potrebbe, in qualche modo, creare altri problemi. Quindi vorrei sapere dall'Assessore, o dai tecnici, se sono state fatte le valutazioni dal punto di vista del traffico e come pensano di risolvere il problema dei posteggi, che comunque non è da meno.

RUSSO (Presidente)

Visto che su questo tema specifico della Commissione non ci sono altri interventi, farei rispondere agli auditi. Prego, ingegnere.

SERVETTO Mario (Ing. progettista RFI)

Cercherò di rispondere sommariamente alle domande. Il punto di vista viabilistico mi sembra che sia uno dei nodi più sentiti. Per parlare della soluzione viabilistica, che noi abbiamo anche valutato e devo ricordare che questo progetto, siccome trattava di nuova strada, è stato sottoposto e presentato alla Commissione del Sit, con il quale ci siamo incontrati e ha ricevuto parere favorevole dalla Commissione del Sit, che è proprio l'organo... Siccome questa strada è di nuova realizzazione, deve subire questo parere, che è il parere dell'ex Genio Civile, diciamo, che sovrintende. Noi abbiamo presentato una relazione nella quale, tra le altre cose, c'era la verifica dei tempi di semaforizzazione del semaforo, con valori di traffico sulla strada molto gonfiati e il semaforo è risultato, dai modelli di calcolo che abbiamo eseguito, che soddisfa le condizioni.

Entriamo nel merito specifico. Voglio ricordare che il Ponte San Francesco attualmente ha una viabilità che non garantisce nessuna condizione di fluidità e di sicurezza ed eventualmente l'idea che ci si potrebbe dire è che non è che eliminando il traffico di Ponte San Francesco e portandolo su una nuova viabilità, questo volume di traffico aumenti. A questo ci siamo risposti, facendo una valutazione proprio in quei modelli di simulazione del traffico che abbiamo fatto e abbiamo presentato al Sit.

Il ponte che non so come si chiama, io l'ho sempre sentito chiamare Ponte Bianco, divisione Cuneense, resterà a due corsie, con un unico senso di marcia, perché altrimenti avrebbe creato dei problemi sulla viabilità in riva destra del torrente Polcevera, mentre il nuovo sottopasso è previsto con circolazione a doppio senso di marcia. Quindi non esiste il problema di un eventuale veicolo in sosta, perché sia sul ponte, che è a doppia corsia, sia nel caso di arresto di un veicolo nella strada a

doppio senso di marcia, come tutte le strade a doppio senso di marcia, nel caso un veicolo si arrestasse, c'è naturalmente la possibilità di operare, per la frazione di tempo che intercorre, fra cui il veicolo può essere rimosso, con circolazione a senso unico alternato.

L'altezza del sottopasso è limitata a quattro metri, quindi consente il transito dei mezzi di trasporto pubblico. Non consente il transito di mezzi eccezionali. Sarà poi compito, eventualmente, dell'Amministrazione regolamentare e impedire nel sottopasso il transito di veicoli superiori a un certo tonnellaggio, i quali, però, non hanno nessun altro impedimento, perché passato dal ponte Bianco, potranno sempre prendere la strada esistente in sponda sinistra e andare dai mercati generali a immettersi nella grande circolazione dello svincolo. Così come – e anticipo la risposta a un quesito che mi è stato posto – credo che tutti i veicoli provenienti dalla riva destra del Polcevera che volessero imboccare l'autostrada, non si immetteranno in questo nuovo sottopasso, per poi svoltare a sinistra in Via Pastorino, ma saranno certamente più incentivati a percorrere la riva sinistra del torrente Polcevera, a passare davanti ai mercati generali e imboccare l'autostrada in quella direzione, che risulta una circolazione più fluida, più agevole e naturalmente anche molto più veloce. Quindi nessun veicolo che imbocca questa strada, questo nuovo sottopasso, più che altro riceverà una domanda di trasporto di gente che provenendo dalla riva destra del torrente, cercherà di entrare dentro Bolzaneto, quindi su Via Pastorino è previsto, anche se nei calcoli l'abbiamo un po' gonfiati, per vedere che il semaforo potesse funzionare, saranno più orientati a una svolta a destra, per cercare di entrare dentro Via Pastorino.

Mi rendo conto che c'è sempre un transitorio che è difficile da gestire, i transitori sono sempre problemi molto grossi da gestire, purtroppo ci vorrebbe la bacchetta magica che consentisse, una volta pensata l'opera, averla l'indomani mattina e questo, purtroppo, non è possibile. Però, ricordiamoci e andiamo ad analizzare – e noi l'abbiamo analizzati – i problemi che ci sono oggi del traffico, da tutti i veicoli che passando il Ponte di San Francesco, entrano dentro la viabilità di Bolzaneto, sia attraverso quella rampa difficilissima che immette poi in Via Bolzaneto, sia passando dalla stazione per poi arrivare al semaforo. Quindi la situazione, sotto un certo profilo, l'abbiamo verificato, funziona meglio.

Posteggio di interscambio. Naturalmente, sul posteggio di interscambio il progetto è datato, molto vecchio. Ricordiamo che quando siamo entrati in quell'area, quella zona non era assolutamente posteggio di interscambio.

Il progetto non nasce così; il progetto ha avuto tutto un percorso di sviluppo. Il progetto nasce in maniere anche diverse, poi ha avuto un'evoluzione nel tempo, attraverso un concordamento insieme all'Amministrazione e questa è la soluzione finale di vari percorsi progettuali che abbiamo sviluppato. All'inizio, l'area di Via Bruzzo era, peraltro, Bocciofila. E noi speravamo, in allora, che il progetto potesse avere un iter più veloce, l'abbiamo sperato tutti, in maniera tale che forse si sarebbe sentito meno il passaggio. Poi, c'è stato, invece, questo intervallo di tempo, che ha abituato alla presenza di questo posteggio, che prima non c'era.

Noi, nello studio, abbiamo pensato poi alla soluzione finale. Infatti, se voi osserverete, nel progetto, la rampa di accesso al sottopasso, sul lato destro, prevede un muro, mentre avremmo potuto prevedere una scarpata. Questo muro è stato fatto proprio per cercare di ripristinare un'area, il più possibile estesa, dove si può realizzare, in un futuro, un nuovo posteggio a raso, o addirittura – noi auspichiamo, perché noi cerchiamo sempre di tirare l'acqua al nostro mulino, di realizzare sempre opere nuove – potrebbe essere anche un posteggio di interscambio a multipiano. Addirittura avevamo pensato, in una delle soluzioni precedenti – e invito poi l'Amministrazione eventualmente a sviluppare lo studio – che da questo posteggio di interscambio, attraverso una passerella in argine al fiume, si poteva arrivare al sottopasso della stazione, per avere un collegamento diretto sulla stazione, senza passare attraverso la viabilità interna di Bolzaneto. Quindi pensate addirittura che potenzialità ci sono, da questo progetto, di sviluppare in futuro.

L'area famosa dei cento posti, che potrebbero essere anche incrementati, operando su più livelli, con struttura, di lì, attraverso la passerella sull'argine del fiume, poteva raggiungere il sottopasso della stazione e, da lì, dare accesso diretto alla stazione. Sarebbe un'idea per realizzare eventualmente una struttura di interscambio reale, perché dal posteggio si potrebbe entrare direttamente in stazione, invece di fare tutti i giri.

Mi sembra di avere detto tutto. Sono stato un pochino caotico, ma credo di avere detto tutto. Se c'è qualcosa che non ho detto, potete ricordarmelo.

L'opera, naturalmente, da dei tempi lunghi, anche legati al fatto che prima deve essere realizzato il sottopasso viario e soltanto a sottopasso viario realizzato, che consente ai pedoni di passare da una parte all'altra della ferrovia, potrà essere realizzato il sottopasso pedonale.

Voglio dire due particolari tecnici che non ho citato prima. Il sottopasso viario e il sottopasso pedonale sono dotati di stazioni di pompaggio, che abbiamo sovradimensionato in una maniera, direi, quasi esagerata. Abbiamo previsto, nel sottopasso viario, una stazione di pompaggio, con tre pompe, quindi una che funzioni e porta già via da sola, l'altra che entra in emergenza e la terza di rispetto, in maniera tale che smaltiscano qualsiasi quantità di acqua possa avvenire in caso di alluvione. Lo stesso dicasi per il sottopasso pedonale. Per il sottopasso pedonale, tra le altre cose, abbiamo messo un sistema di illuminazione, che speriamo funzioni, è sperimentale, nel senso che avrà una luce bassa; nel caso di presenza di persona, l'illuminazione viene alzata, in maniera tale che chi percorre, eventualmente, di notte il sottopasso pedonale, con la luce accesa si accorga che nel sottopasso pedonale c'è una persona, per cui dovrebbe dare anche quella tranquillità e la sicurezza dal punto di vista di determinati accorgimenti.

Un'altra curiosità è che il sottopasso pedonale è previsto già affrescato con dei graffiti, in maniera tale che poi i graffiti non verranno fatti dopo, ci sono già.

RUSSO (Presidente)

L'architetto Patrone voleva aggiungere qualcosa. Poi do la parola all'Assessore e ai Consiglieri per ulteriori chiarimenti, o agli auditi ancora, se c'è qualcuno che vuole ancora intervenire.

PATRONE (Architetto)

Io volevo soltanto precisare che siccome il professor Servetto, a suo tempo, fu anche ordinario di trasporti, io queste cose non le ho vissute, nel senso che l'ho presa recentemente, però in sede di Conferenza di servizi credo che questi modelli elaborati sul traffico e sulla viabilità, fossero stati attentamente esaminati dagli uffici. Quindi chiederei al gruppo di progettazione di metterli a disposizione dei Consiglieri, in modo che eventualmente si possa suffragare le valutazioni sintetiche che ha fatto l'ingegnere con dati analitici.

Riguardo l'inserimento su Via Pastorino, con i colleghi ci eravamo anche posti questo problema del semaforo e l'alternativa possibile poteva essere solo una rotatoria. Ma una rotatoria, eventualmente, per avere un minimo di funzionalità, presupporrebbe delle dimensioni tali che andrebbero a portare via ulteriori parcheggi, oltre a quelli già evidenziati dal Consigliere, con un risultato che probabilmente, sulla base dei modelli di traffico, elaborati dai progettisti, non sarebbe migliorativo. Quindi mi sembra che, in estrema sintesi, il vero disagio sia durante i lavori. Questo – ahimè – si sa e sono cose che, a quanto ho capito, sono cose che erano state già, in qualche modo, blindate, con i vari atti precedenti. Ferrovie, fino ad oggi, non aveva possibilità di sostenere ulteriori oneri, che potessero, in qualche modo, ridurre gli impatti.

Ricordo che in Consiglio municipale si era anche parlato di un'area di proprietà di Ferrovie adiacente e si era ipotizzata una messa a disposizione per parcheggio di interscambio. Magari, visto

che qua c'è il Rup per Ferrovie, possiamo provare a chiedere qualcosa anche a loro. Se ci fosse la possibilità di percorrere questa strada, credo che valga la pena provarci. Poi sento se l'Assessore ha bisogno di altre informazioni.

PUTTI (M5S)

Io non sono un ingegnere trasportista, però ho dato Analisi 2 all'università. Se prima avevamo due strade, due corsie, una stretta in galleria, una brutta, con il passaggio a livello, tutto quello che volete, che portava al centro di Bolzaneto, due corsie che andavano e due che venivano. Ora ce ne mettiamo una che va e una che viene. Mi scappa il valore migliorativo di questa cosa. Da semplicissimo, Analisi 1, Analisi 2 e Metodi matematici della fisica, ho dato questi esami. Non sono un ingegnere trasportista, ma mi manca l'utilità, il miglioramento.

RUSSO (Presidente)

Senza disquisire sul curriculum studi del consigliere Putti, ingegner Servetto, vuole rispondere? Qualcuno vuole convincere il consigliere Putti del miglioramento?

Il professore, perfetto. La domanda è chiara, consigliere Putti, è chiarissima. Vediamo se l'ingegnere riesce a chiarire.

SERVETTO Mario (Ing. progettista Rfi)

La portata di una strada non si classifica in base al numero delle corsie, ma alle caratteristiche geometriche della strada.

Una strada in condizioni ideali, cioè larga 3,75 metri, in piano, con franchi laterali, porta 2000 veicoli l'ora. La stessa corsia, portata a tre metri, senza franchi laterali, abbassa la sua capacità di portata a 1800 veicoli l'ora. Sono le caratteristiche geometriche della strada che incidono.

MUSSINI Ilaria (Ascom/Civ Bolzaneto)

Per quanto riguarda il tessuto commerciale sono ancora più preoccupata di quando abbiamo iniziato, perché quando sento dire che è più facile passare all'esterno, giustamente da parte dei tecnici, però io devo... Sì, assolutamente, però magari intanto che si va all'autostrada, qualcuno si ferma anche un attimo a fare la spesa. Quindi questo è quello su cui, purtroppo, le nostre attività commerciali si basano.

Ho sentito parlare di una possibilità di parcheggio, anche multipiano. Chiedo all'Assessorato di mettersi immediatamente al lavoro per cercare questa, che è una soluzione che verrà logicamente dopo i lavori, perché è un'area comunque interessata da cantiere, ma essendo ancora più preoccupata di prima, cominciamo immediatamente a lavorare per quanto riguarda la situazione parcheggi, perché io ho veramente il timore che i prossimi due anni saranno molto duri.

MUSCARÀ (M5S)

Io volevo chiedere se i rilievi sul traffico sono stati fatti, al di là delle misure, della portata di una strada, se è stato valutato, nell'arco di un tot di tempo, quanti erano i veicoli leggeri e pesanti che transitano in Via Pastorino, quanti quelli che transitano sull'attuale Ponte San Francesco, perché è questo che va valutato, al di là della capacità di transito di una strada.

Poi, voglio sapere, in realtà, quanti mezzi pesanti e mezzi leggeri passano su quella strada, perché poi il problema sarà questo. Tra l'altro, è anche importante la data, perché visto che, da

come ho capito, questo è un progetto abbastanza datato, in questi ultimi due anni ci sono state grosse variazioni. L'Assessore lo sa benissimo, c'è un grosso cantiere relativo al Terzo Valico, che insiste nella zona. Ci sono altri cantieri in prossima apertura, quindi la valutazione va fatta ad oggi, non va fatta a un anno fa, o a due anni fa. È oggi il problema.

In che data sono stati fatti questi rilievi? Per capire se sono attendibili, o meno. Perché potevano essere rilievi che andavano bene due anni fa, ma adesso non vanno più bene. E se non vanno più bene, allora dobbiamo trovare delle soluzioni.

Per quanto riguarda la programmazione, purtroppo qualche responsabilità ritengo ci sia, Assessore. Questa Giunta si è insediata dal 2012. Nel 2012 si conosceva questo progetto. Mi domando come mai, dal 2012 ad oggi, nessuno abbia mai valutato. Giustamente, l'ingegnere progettista ci diceva che c'era anche la possibilità di fare un parcheggio. Abbiamo preso in considerazione questa possibilità?

Mi sembra che si è portato avanti questo progetto senza fare le valutazioni del caso sull'impatto sulla delegazione. Queste valutazioni non le deve fare RFI, non le deve fare il progettista, le deve fare l'Amministrazione pubblica, che è deputata a fornire servizi ai cittadini, che giustamente richiedono, pagando le tasse. Qua, invece, ci troviamo di fronte a un progetto che deve essere realizzato, perché è giusto che deve essere realizzato, però a monte non c'è stata una programmazione. Non c'è stata un'individuazione di un posteggio in via transitoria, che potesse sopperire alle esigenze della cittadinanza e non è stata fatta, secondo me, neanche una valutazione adeguata sul traffico, perché è chiaro che se adesso andiamo a inserire anche le novità della Casa della Salute, cambia tutto.

Per cui, ritengo che adesso urgentemente l'Amministrazione si deve occupare di trovare un'area che vada, in qualche modo, a sopperire ai posteggi che vengono a mancare e va fatto subito, non possiamo dire che poi vedremo, dobbiamo farlo subito, perché è un'esigenza impellente, si deve trovare una soluzione. Purtroppo, qualcuno non ci ha pensato prima, ci pensiamo adesso, ma dobbiamo farlo in fretta. Dobbiamo tutelare comunque il commercio. Poi, ci sarà, magari, un'altra occasione di parlarne, ma effettivamente le preoccupazioni dei commercianti sono reali.

Quindi questo problema si va ad aggiungere a una situazione già piuttosto critica. Quindi io, Assessore, desidererei avere delle risposte subito. Chiaramente non me le può dare ora, ma mi auguro che da domani si apra un tavolo, al quale partecipano i commercianti e i cittadini, l'Amministrazione e si capisca che strada si vuole andare a intraprendere.

PASTORINO (Fds)

La prima cosa che chiedo è chi paga l'opera. Se la paga tutta il Comune non va bene.

La seconda cosa è: il sottopasso c'è già. Qui si parla di nuovo sottopasso. Io direi che se allargate quello che c'è già, dovete scrivere adeguamento del vecchio sottopasso.

Il sottopasso c'è già. Se lo fate nuovo tutto, o se lo allargate, sono due cose diverse.

Terzo. Approfondirei la proposta del dottor Patrone, su un'area delle Ferrovie che si potrebbe asservire a parcheggio. Quindi sarebbe la prima cosa da fare, viste le preoccupazioni delle categorie economiche.

DAGNINO (Assessore)

Abbiamo detto che questo è un progetto ormai datato. È vero che le cose cambiano, ma è vero che questo progetto e tutto questo lavoro è stato chiuso nel 2008 dalla Conferenza dei servizi. Perciò noi non è che possiamo riaprire le situazioni, tra l'altro, di un'opera che è anche finanziata completamente da RFI.

Nel corso dell'iter progettuale, come in tutti gli iter progettuali, c'è l'analisi della situazione della mobilità, lo studio del movimento intorno all'intervento, che fa parte integrante del progetto che si presenta in Conferenza dei servizi, fatto perciò dal proponente secondo i termini di legge e lì ci sono tutte le valutazioni. È evidente che ci sono poi le situazioni transitorie e le situazioni a regime definitivo.

Per quanto riguarda il problema dei parcheggi, è un problema che coinvolge assolutamente, come sapete, tutta la città. Il problema della mobilità nella nostra città non è tanto far muovere le auto, ma è il problema di trovare parcheggio.

In centro città, dove noi possiamo calcolarlo più precisamente, abbiamo uno stallo offerto contro tre domande, uno a tre, la percentuale è questa. Forse nelle periferie è migliore questo rapporto, però c'è questa situazione dappertutto.

Lo ha detto l'ingegnere, a situazione definitiva, almeno lo spazio a raso sarà recuperato per parcheggi e si potrà fare, al limite, un intervento diverso con più parcheggi.

Naturalmente, noi ci siamo posti il problema del parcheggio in questa fase transitoria, individuando una serie di situazioni. Come ho scritto lo scorso anno al Municipio sono gli 80 posti in Via Polonio, che capisco che sono lontani, però sono fortemente sottoutilizzati. E poi avevamo individuato, in modo transitorio, un'altra cinquantina di posti.

Ovviamente, qui c'è Ferrovie e se c'è un'area vicino, nel cuore della situazione, che Ferrovie può mettere a disposizione, ben venga. Purtroppo, la situazione, in generale, dei parcheggi è questa. Anzi, è positivissimo che ci sia questa offerta nel progetto definitivo. Saranno un centinaio di posti di nuovo. Non è che le aree di parcheggio, se non ci sono, ce le possiamo inventare. Anzi, è vero, quando voi parlate di inserimenti di nuovi servizi, nella nostra città, ogni volta che si inserisce un nuovo servizio, si dovrebbe affrontare contestualmente davvero questo problema. Perciò, se ci va la Asl, bisognerebbe che il soggetto che va ad insediarsi in una situazione, si preoccupasse di questo tema. Questo tema noi lo vediamo in ogni situazione. Lo vediamo quando abbiamo aperto il grosso cantiere del Bisagno, che ha creato problematiche di questo tipo. Lo si vede in ogni situazione di cantiere, perché se sei obbligato a togliere i dodici posteggi nell'incrocio di Via Pastorino, hai un'estrema difficoltà a trovare l'alternativa, perché l'urbanistica della città è quella che è. Gli spazi, fino a oggi, non ce li possiamo inventare.

È evidente che sul concetto della rotazione è chiaro che ci si lavora. Io ho sostanzialmente il tavolo aperto con loro, la Mussini lo può dire, non ho bisogno di fare tavoli, perché periodicamente ci vediamo, anche su responsabilità diversa, che va oltre Bolzaneto, su situazioni.

Stiamo concludendo, in questi giorni, un tavolo con il tessuto commerciale di un'altra zona della città, dove, con i commercianti, abbiamo deciso il posizionamento di una serie di dischi orari, per esempio. Questo lo possiamo tranquillamente fare, insieme, con le collocazioni giuste. Certamente l'equilibrio tra il tessuto commerciale, le esigenze del tessuto commerciale e le esigenze della residenza sono chiarissimi. Bisogna, ovviamente, non andare a squilibrare quell'equilibrio che è già abbastanza fragile.

Perciò, da questo punto di vista voi poi conoscete il tessuto urbanistico in modo più profondo, perciò si decide e si mettono situazioni di disco orario, perché è l'unica alternativa. L'altra alternativa è una sosta a rotazione a pagamento, che chiaramente implica problematiche diverse, come ovviamente la richiesta della cartellonistica che, devo dire, a me non è mai arrivata. Ma queste sono richieste normali nei nostri rapporti.

Il tema parcheggio è questo. Noi abbiamo trovato 80 più 50 posti alternativi in questo momento. Non sono collocati in maniera ottimale, ma sono collocati dov'è possibile collocarli. In prospettiva, avremo questa situazione, che ritorna come area di parcheggio. Sulla rotazione ho già detto. Per quanto riguarda, invece, le problematiche di traffico, ribadisco che l'iter progettuale, concluso nel 2008, al suo interno ha tutti gli studi di traffico. È vero che le cose poi cambiano, certamente. Quando dovremo poi gestire i diversi incroci, mentre quello con Via Pastorino è già

codificato, difatti sarà pagato da RFI, per l'incrocio tra il ponte e l'inizio della nuova strada gli uffici stanno già studiando, perché forse è da approfondire, di questo ce ne occuperemo noi, ma il ragionamento della viabilità in termini generali sul nodo, non avrà, probabilmente, grandi differenze rispetto ad oggi. Magari su questo tema, se qualcuno del mio ufficio vuole intervenire, forse vi darà qualche elemento in più.

SERVETTO Mario (Ing. progettista RFI)

L'attuale sottopasso è a senso unico alternato. E il Ponte San Francesco è governato da un passaggio a livello. Quindi paragonare queste condizioni di traffico a dire che, invece, realizziamo una corsia, con scorrimento libero, eccetera...

Abbiamo fatto il calcolo...

Ma allora lei pensa in città di fare gli svincoli tipo Los Angeles o San Francisco? Perché l'alternativa ai semafori nelle città è di creare delle città fuori misura, con svincoli, perché o fai i semafori, che io li preferisco alle rotatorie, perché sono più flessibili e meglio gestibili. Perché adesso lei pensa che quando dal Ponte San Francesco e dal sottopasso – scusi, non vorrei sembrarle un po' aggressivo – lei pensa che a un certo momento il traffico su Via Pastorino ci si ammetta tranquillamente con corsia di accelerazione? No, scusi, cerchiamo di essere realisti e pensare che se vogliamo fare della gratuità, possiamo ammetterla, ma non dire che una soluzione di questo genere è migliorativa dal punto di vista viario, vuol dire mentire a se stessi. Scusi.

PATRONE (Architetto)

Ho chiesto all'ingegner Pellegrino riguardo all'area. Lui si impegna a fare, con la Direzione dipartimentale, le verifiche circa la disponibilità di area, da parte anche comunale, ovviamente, faremo quello che possiamo. Non sono comunque grosse superfici. Se anche si liberasse qualcosa, parliamo di aree residuali, quindi probabilmente non recupereremmo ciò che è andato oggi in area di cantiere. Mentre lo recuperiamo con i posti che descriveva l'Assessore.

PUTTI (M5S)

Il mio obiettivo sarebbe quello di migliorare la situazione attuale. Permane la mia perplessità rispetto a questo. Non ho particolare godimento nel vedere o nel dire che una cosa è fatta, secondo me, in maniera meno soddisfacente rispetto al pregresso. Per me, 1,5, se non 2, è sempre meglio di uno. Poi, proporrò di fare una corsia in più nella sopraelevata e chiudiamo Via Gramsci, così vediamo se funziona questo assioma trasportistico..

Altra perplessità che mi rimane è quella del sottopasso, perché vivendo in Valpolcevera ho l'esperienza del sottopasso di Certosa, del sottopasso dell'Ikea, del sottopasso di San Cipriano, che sono i sottopassi che abbiamo, per cui devono periodicamente intervenire i sub per recuperare le automobili. Mi auguro che le pompe lì siano miracolose, altrimenti saremo decisamente divisi dalle due aree. Probabilmente non si poteva fare altrimenti.

Io credo che, invece, garantire un afflusso con due corsie, una da una parte e una dall'altra, ci si potesse lavorare, secondo me, o perlomeno io auspicherei che rimanga il voltino che attualmente è in uso, che è una corsia per un pezzettino a senso unico alternato, perché altrimenti davvero c'è solo una corsia ed è sempre una corsia che va da una parte a dall'altra. E tutto questo non risolve per nulla la relazione tra la cittadinanza che prende la strada veloce e il territorio, il cuore di Bolzaneto, nel senso che le persone saranno disincentivate ad andare a comprare nei negozi. Io, invece, a questo ci terrei, perché consente di mantenere viva una comunità, soprattutto per territori come sono quelli di Murta, Trasta, eccetera, che non hanno negozi di prossimità e si rivolgevano a

Bolzaneto come propri negozi di prossimità. Viene a mancare tutto questo. È l'ennesima privazione di cui viene fatta oggetto la Valpolcevera.

Mi viene da dire, alla Presidente e all'Ilaria, la sentenza che c'era su un numero di Topolino: «Arrangiatevi e sperate». Questa mi sembra sia l'unica cosa che vi rimane e che ci rimane.

Una cosa che poteva essere un'opportunità per la valle, purtroppo si è scelta un'altra volta la strada, probabilmente dal punto di vista trasportistico, di studi, più semplice, invece di implementare le opportunità e quindi ci si trova con una comunità di nuovo penalizzata.

VILLA (Pd)

Vorrei uscire da questa Commissione, almeno in parte, cercando di capire qualcosa. Credo ci sia un'esigenza, da parte del territorio, di intravedere delle soluzioni alternative a una soluzione che durerà seicento e rotti giorni e che mi sembra che si stiano cercando, da adesso in poi, a trovare. Secondo me, alcune cose avrebbero potuto essere già state trovate, o comunque ragionate, o comunque individuate prima di questa Commissione, in modo che poi l'Assessore e i nostri uffici sarebbero venuti qui a dirci alcune cose.

È vero che se parliamo di altre zone, dove si stanno individuando delle altre soluzioni, credo che in questo momento ai commercianti, ai cittadini e al Municipio che rappresenta tutti i cittadini della Valpolcevera, interessi poco, ma gli interessi immediatamente cercare di risolvere un problema.

Due cose vorrei capire. Mi sembra che l'Assessore stesse dicendo che se le Ferrovie hanno degli spazi disponibili per poter essere utilizzati ed essere messi a disposizione di parcheggi, ci sono le Ferrovie qui e glielo chiediamo. Prima di tutto vorrei capire se l'Amministrazione, quindi l'Assessore, negli anni scorsi, dal 2008 ad oggi, quando si è conclusa la Conferenza, glieli ha chiesti, perché avrebbe dovuto, insieme ai suoi uffici – abbiamo dei dirigenti, abbiamo personale addetto a queste cose – chiedere, in previsione dell'inizio dei lavori, perché non è colpa delle Ferrovie dello Stato, ma è l'Amministrazione che si deve mettere in condizioni di lavorare per poter consentire, prima, dopo, negli studi del 1999, negli studi del 2016, le cose.

Le ragioni che dice il collega Putti, in parte, o quasi tutte, le condivido, anche se siamo da due parti politiche diverse, ma è chiaro che bisogna arrivare a questo momento, non che se lo pongano i cittadini o i commercianti, dove trovare le aree che vadano a sostituire oggi, perché lo conosco la zona, ho fatto il Consigliere provinciale per cinque anni, con la Presidente, con la Mussini e con tanti altri, posso condividere le loro preoccupazioni.

I nostri uffici – e spero che il dottor Pellegrino, o chi per esso, ce lo dica – hanno individuato delle aree e lo hanno chiesto alle Ferrovie, negli anni scorsi, se erano disponibili da poter essere, almeno in questo periodo temporaneo di 600 giorni, utilizzate.

Si parla di dischi orari. Assolutamente d'accordo, siamo tutti favorevoli al fatto che possano essere utilizzati. Se così non è, rischieremmo di uscire, come spesso accade, da queste Commissioni che ci siamo confrontati e poi non si è deciso nulla.

Mi piacerebbe, nel rispetto di questi cittadini e di tutti i cittadini genovesi, uscire di qua dicendo: «Io, un anno fa l'ho chiesto alle Ferrovie dello Stato – e lo dimostreranno, probabilmente, gli scritti, o quelle comunicazioni che ci saranno state – quell'area, perché la ritenevo opportuna, oppure la ritenevo giusta per poter tirare fuori i cento posti». È stato fatto dai nostri dirigenti?

Abbiamo le persone qui davanti, mi sembra che assolutamente siano disponibili a confrontarsi con noi in questa sede istituzionale importante, perché io la ritengo tale, perché altrimenti il signore che dice: «Mi riservo di dire al signor Pellegrino che individui l'area», a me questo, onestamente, oggi non serve, perché se io esco da questa stanza e il cittadino mi chiede se abbiamo risolto il problema, io non posso dire che lei ha detto al signor Pellegrino di andare a vedere se l'area è disponibile, perché avrebbe dovuto essere stato fatto prima. Se è già stato fatto, ben contento,

usciamo di qui dentro e abbiamo ben chiare le cause tutti quanti, perché altrimenti credo che non svolgeremmo, almeno per quello che ci riguarda, il ruolo.

Quindi è l'Amministrazione che si deve mettere in condizione di fornire al proprio cittadino le aree, o comunque delle soluzioni tecniche, che sono tipiche delle persone che dirigono il nostro ente Comune e, in particolar modo, gli uffici della Mobilità.

Noi, Consiglieri, siamo qui giustamente a porvi, come ha fatto il Municipio, come hanno fatto i rappresentanti delle varie categorie, penso che lo faranno per altri problemi i cittadini che sono qui presenti, queste cose, se no si invertirebbero i ruoli e io credo che questo non debba essere fatto, perché, come voi, usciamo di qui dentro e probabilmente il primo cittadino che incontriamo per la strada, giustamente, ci chiede cosa ne è stato di questa discussione e cosa ne è stato delle soluzioni. Ragionamenti molto semplici, spesso, ma che secondo me hanno tanta verità dentro. Io li faccio molto volentieri, perché le grandi parole, probabilmente, ingannano prima di tutto me che non le capisco e tanto di più, credo, i cittadini, ai quali spero di andare a raccontare qualcosa di giusto. Quindi la soluzione alternativa di un inizio lavori che sarà imminente, ce l'abbiamo in mano? Non ce l'abbiamo? O ci chiediamo ancora tra di noi, o tra i nostri dirigenti, cosa dobbiamo fare quando inizieranno i lavori?

BARONI (Gruppo misto)

Io capisco le preoccupazioni, specialmente di chi parla di commercio e di problemi di attività di vicinato, come si usano chiamare adesso, di Bolzaneto. Io ci vivo, ci lavoro tutti i giorni, quindi conosco molto bene questa realtà.

Chi ha consentito l'invasione, in Valpolcevera, di tutto e di più, dei grandi supermercati, che iniziano da Sampierdarena e vanno fino a Pontedecimo? Adesso bisogna essere un po' realisti anche. Nel periodo in cui si è iniziato a parlare di questo progetto, contemporaneamente, facendo la strada sul fianco del fiume, si è permessa anche la costruzione, l'invasione di tutto e di più.

Ora che però in questo tavolo, in questa sala, mi si venga a dire che improvvisamente se apriamo un tunnel, o un sottopassaggio, rischiamo che la gente ottocento metri più avanti vada a comprare all'Aquilone, io direi che veramente questa è una barzelletta che non vorrei sentire qui dentro. Quello che è successo in Valpolcevera sono state scelte precise dell'Amministrazione di questa città. Questa città è stata amministrata in questi decenni, non è che sia nato tutto+ così casualmente come nascono i funghi. Quindi su questo tema del vicinato, io lo frequento, ci vado, giro spesso a Bolzaneto e il problema del commercio dei negozi, che molte serrande si abbassano, certamente non è causato da questo. Sicuramente sarà un problema, però se vogliamo risolvere alcuni problemi in situazioni molto critiche, strutturalmente critiche, di disagio, devo dare ragione all'Assessore, però parliamo di un posto dove non è che sia facilissimo trovare anche cento o duecento parcheggi.

Cerchiamo di smorzare un po' i toni e di valorizzare il positivo, perché può essere tutto negativo, facciamo la Casa della Salute, però adesso viene fuori il problema che se non ci sono i parcheggi è sbagliata anche quella.

Genova è fatta così. Parcheggi non ce n'è, zone non ce n'è. Dovremmo valorizzare di più i mezzi pubblici, dovremmo valorizzare di più i parcheggi di interscambio, il car-sharing, che qui in città sembrano cose dell'altro mondo. Però, mi sento anche di dire che è necessario mettere mano a qualcosa, che non duri vent'anni, perché questo progetto è stato approvato nel 2006 e la Conferenza dei servizi l'ha reso operativo nel 2008. Sono passati otto anni e a quest'ora avremmo già fatto non solo il sottopassaggio, ma avremmo già fatto tutto dieci volte.

Io credo che bisogna, invece, fare una cosa ed è una domanda che faccio: cercare di trovare le soluzioni possibili, con i parcheggi delle Ferrovie, ma trovare soprattutto la possibilità di accelerare il più possibile la realizzazione di quest'opera, cioè di finirla di fare altri tavoli. Basta. Bisogna fare.

Ci sono i soldi, c'è il progetto approvato, facciamolo. Lavoriamo venti quattr'ore al giorno e anziché 600 giorni, se si riuscisse a farlo in 420, secondo me avremmo già fatto tanto, perché comunque questa cosa, a questo punto, va fatta. Non penso che ci siano alternative. Possiamo discutere cento volte, ma secondo me è deleterio continuare a mettere ulteriori paletti. Questa è la mia personalissima opinione.

DAGNINO (Assessore)

Prima di passare la parola al dottor Pellegrino per quanto riguarda le problematiche che poneva Putti sul traffico più in generale, io ho avuto questa pratica due mesi fa. La Mobilità gestisce la contingenza di una situazione transitoria di cantiere e la sistemazione delle soluzioni definitive di un progetto di questo tipo. Perciò, due mesi fa, quando abbiamo saputo che partivano i lavori... Io non ho né la delega ai lavori pubblici, né la delega all'urbanistica. Quando abbiamo saputo che partivano i lavori, ci siamo attivati per trovare parcheggi in quella che è la disponibilità pubblica.

Poi, abbiamo, in altre aree in Valpolcevera, il caso del parcheggio di Pontedecimo, un faticosissimo tavolo con Sistemi Urbani, che è la scatola di Ferrovie dello Stato, che gestisce gli spazi e il patrimonio, per poter arrivare a un accordo per una gestione, diciamo così. Però, sono percorsi molto complessi con la galassia Ferrovie dello Stato.

La Mobilità gestisce l'aspetto del traffico per quanto riguarda la fase transitoria del cantiere e le fasi definitive. Per questo, però, passo la parola al direttore.

PELLEGRINO Francesco (Direzione Mobilità)

Io non entro nel merito sulla scelta che ha portato a realizzare questo progetto, che peraltro, in qualche modo, condivido, se pensate che Ponte San Francesco è comunque un ponte a senso unico alternato e poi per il fatto che presenta il passaggio a livello, che si porta delle lunghe attese, anche con dei problemi di fluidità di traffico non indifferenti.

Ci siamo trovati ad affrontare un progetto che prevede dei punti fermi, cioè l'innesto su Via Pastorino, che è regolato tramite un'intersezione, che sarà regolata tramite un impianto semaforico e quindi a gestire, a questo punto, la viabilità a regime con questi punti fermi. Quindi capire quei 1100 veicoli in discesa e 800 in salita, come funzioneranno, io confido che il lavoro che è stato fatto in allora, sia un lavoro compiuto e attento. Quindi se non sono state individuate delle criticità, io confido che queste criticità non ci siano, sebbene faremo le nostre opportune verifiche.

Come diceva l'Assessore, nel momento in cui ci siamo trovati ad affrontare queste cose, noi, come facciamo per qualsiasi altro progetto, gestiamo il periodo di esecuzione dei lavori dal punto di vista della viabilità, ma non soltanto dal punto di vista della viabilità nel suo senso dinamico, cioè come si spostano e come vanno i veicoli, ma anche dal punto di vista della sosta.

La sosta è stato uno dei primi elementi che abbiamo valutato. L'insediamento del cantiere, di fatto, ha ridotto di un centinaio di posti l'offerta di sosta in quella zona. Ci siamo preoccupati subito di andare a verificare laddove poteva essere restituita questa sosta. Abbiamo visto che nella zona ci sono 80 posti che ancora non sono saturi e abbiamo individuato ulteriori 50 posti nuovi. Questo dal punto di vista della sosta.

Dal punto di vista della viabilità, abbiamo fatto un intervento importante, perché nella zona del mercato ortofrutticolo abbiamo modificato l'impianto semaforico di Via Ferriere Bruzzo, che permette ai veicoli che vengono da Sardorella, di dirigersi verso Via Pastorino e quindi verso il centro di Bolzaneto. Prima questo non era possibile.

Questo intervento l'abbiamo fatto anche proprio in funzione e in prospettiva all'avvio di questo cantiere, perché altrimenti avremmo precluso questa permeabilità tra la sponda sinistra e la sponda destra.

RUSSO (Presidente)

Se non ci sono altri interventi, passerei al secondo punto all'ordine del giorno. Ringrazio, ovviamente, l'architetto Patrone e RFI, per la presenza di tutti i suoi uffici, l'Ingegnere Servetto e tutti coloro che hanno partecipato a questi lavori, ringraziandoli per le informazioni che ci hanno fornito.

Consigliere Villa per mozione d'ordine.

VILLA (Pd)

Magari ero distratto, ma avevo fatto una domanda. In questo periodo, è stato chiesto a Ferrovie, a RFI, degli spazi, se ci sono – può darsi anche che non ci siano – degli spazi che potessero essere utilizzati? Quindi il Comune ha trasmesso una richiesta formale a RFI, o chi per esso, che aveva, o che ha delle aree disponibili a poter essere utilizzate?

PATRONE (Architetto)

Le Ferrovie, fino ad oggi, hanno sempre detto che non c'era possibilità di avere queste aree. Bisogna fare un passo indietro. Nel 2008, quando la Conferenza dei servizi ha approvato questo progetto, l'area di cui stiamo ragionando, che oggi è diventata area di cantiere, era una Bocciofila, quindi non era stato posto, in allora, in cui probabilmente c'era una forza di negoziazione più forte con Ferrovie, di reperire parcheggi sostitutivi, perché quello non era un parcheggio.

L'Amministrazione, da quanto ho potuto vedere dalle carte, da allora ha avviato una serie di trasferimenti, di demolizioni e di opere propedeutiche, ma non c'era alcun impegno in questo senso.

Nel corso della riunione tenuta presso il Municipio questo autunno, era già stato chiesto a Ferrovie e non era stata individuata una possibilità di avere parcheggi sostitutivi.

Ora, il ragionamento può sembrare intempestivo, ma in realtà è conseguente al ragionamento che deriva dal piano di cantierizzazione, ossia Ferrovie intende sfruttare parte del binario abbandonato che dalle ex Officine Ginocchio va verso la stazione, al fine di ridurre il disagio del trasporto di materiali all'interno del centro storico, intende sfruttarlo, per la demolizione delle ex Officine Ginocchio, portando il materiale su ferro e portarlo a una zona di carico e scarico di detriti.

Io adesso non ho il crono programma sotto mano, però questa cosa durerà un tempo relativamente breve, nell'ordine di qualche mese. Dopodiché, questa necessità, se ho capito bene, perché noi non abbiamo un ruolo operativo, non sarebbe più così stringente. Quindi qualche parcheggio lì, forse, si potrebbe individuare, compatibilmente con tutti i regimi complessi che regolano Ferrovie. Loro sono articolati per tanti uffici, tanti dipartimenti, quindi il signor Ferrovie non ci può dare una risposta immediata. Però, si può ragionare, probabilmente, una volta terminate queste lavorazioni che, ripeto, per questioni di sicurezza e per ridurre disagio, hanno ritenuto di farli in sede binari, si potrà ragionare se di fronte alla stazione ci sarà la possibilità di fare una piccola area. Però, come ho detto prima, parliamo forse di dieci posti auto, non certo di cento.

RUSSO (Presidente)

Andiamo al secondo punto all'ordine del giorno. Losciale Fabio, *Quelli che tengono a Certosa*. Prego.

LOSCIALE Fabio (Comitato Quelli che tengono a Certosa)

Dopo i recenti fatti, soprattutto l'investimento che è capitato un mese fa al signor Giuseppe Buttaro, all'inizio di Via Canepari, dopo aver fatto più sopralluoghi, sia diurni che notturni, abbiamo un problema di auto che arrivano a forte velocità, oltre i limiti consentiti, nella Via

Canepari stessa. Quindi abbiamo cercato di tirare giù delle idee, per consentire di mettere in sicurezza la viabilità della nostra zona.

La prima proposta è la realizzazione di una rotonda all'altezza dell'intersezione tra Via Fillak, Via Canepari e Via Jori, eliminando l'attuale penisola, con luce annessa. Questo creerebbe una barriera che fungerebbe da rallentatore per le auto, soprattutto provenienti dalla direttrice sud-nord, da Via Fillak verso Via Canepari.

Questo sarebbe possibile, ovviamente, eliminando contemporaneamente i semafori presenti all'estremità di questo incrocio. Però, c'è anche da dire che ci sono state alcune riserve sollevate in merito a questa proposta, anche a livello del nostro gruppo sul social, ovvero lo spazio di manovra degli autobus diciotto metri, ad esempio la linea 7, che provenendo sia da nord che da sud, svoltando verso Via Brin, per effettuare una sosta di fermata e di interconnessione con la metropolitana, bisognerebbe valutare le misure e comunque la problematica non sarebbe solo quella, non risolverebbe il problema della velocità in Via Canepari, quella rimarrebbe.

Una seconda proposta, secondo noi un po' più percorribile, probabilmente meno onerosa, anzi più remunerativa per il Comune, è l'installazione di due o più autovelox debitamente segnalati e tarati sulla velocità massima di 50 chilometri orari, sempre sulla Via Canepari. Non solo fungerebbero da deterrente, ma apporterebbero sicuramente in una fase iniziale introiti extra alle casse comunali, grazie alle multe comminate, senza contare la possibilità di individuare eventuali attori in incidenti nella via stessa.

Una terza proposta è dotare di illuminazione stradale, di luci a led, costose in fase iniziale, ma che sono ampiamente ammortizzabili, visti i bassi consumi e le elevate possibilità di generare luce, contribuendo a migliorare la visibilità, sia per gli automobilisti, sia per i pedoni, in tutta Certosa, ma soprattutto nella Via Canepari stessa.

Siamo in fase di semplici proposte comunque, ma trovando sponda nelle autorità comunali, saremo pronti a entrare nel dettaglio.

GRECO Enzo (Presidente Civ. Vivi Certosa)

Per quanto riguarda il discorso della rotonda, accogliamo adesso la proposta, l'abbiamo saputo giusto ieri, quindi adesso abbiamo capito bene le dinamiche e l'eventuale disposizione. Per noi potrebbe essere una strada da percorrere assolutamente, forse più la rotonda dell'autovelox. Questo da un punto di vista prettamente commerciale. L'autovelox può essere disincentivante a venire a Certosa dal punto di vista commerciale. La rotonda potrebbe essere più interessante.

A costo di essere noioso e ribadire lo stesso aspetto che è stato più volte sottolineato oggi, approfittiamo per parlare della viabilità del quartiere, quindi di quelle che sono le criticità. Ovviamente si parla di parcheggi e Certosa, come tutti gli altri quartieri, ne soffre. Abbiamo un'area adibita a parcheggio residenti, con zona sosta limitata e durante il giorno parte di essa è gestita da Genova Parcheggi, quindi può essere utilizzata anche per l'aspetto commerciale del quartiere.

Abbiamo, a nostro giudizio, delle aree che oggi vengono sfruttate malissimo. Durante il restyling della zona, del quartiere, sono state create delle ampie zone pedonali, che oggi pedonali non sono, perché sono oggetto di parcheggio abusivo, perché in realtà non si può né transitare, né parcheggiare, ma di fatto l'area viene utilizzata in questo modo. Oggi potrebbero essere delle risorse da adibire a parcheggio, che sia disco orario, che sia zona blu di giorno e residenti di sera. Comunque potrebbero essere delle aree fruibili, sia per coloro che devono fare acquisti a Certosa, quindi da un punto di vista prettamente commerciale, sia dal residente che di fatto lo utilizza già, perché di giorno vengono utilizzate queste aree, per quanto poi, in realtà, non si possa utilizzare.

Collegato a questo, spesso, nell'intersezione tra Via Piccone e Via Dandolo, che unisce parte delle vie pedonali – che pedonali lo sono relativamente – a una strada che è utilizzata veramente per il traffico, spesso le macchine che imboccano la parte pedonale, escono poi contromano in Via

Dandolo e vanno poi a percorrere Via Jori, anziché Via Canepari, questo anche con problemi dal punto di vista della sicurezza.

Ci sono delle aree che potrebbero essere utilizzate assolutamente come aree pedonali, che sono anche state individuate in un incontro un annetto fa, presumo; altre aree che, secondo noi, dovrebbero essere utilizzate, a questo punto, riconvertite a zone parcheggi.

Altra problematica è quella poi legata, invece, alle strisce gialle. La corsia dell'autobus funziona dalle quattro del pomeriggio in poi e al mattino fino alle 9:30. Vanno a coprire un arco di tre fermate, quindi si arriva da Via Fillak, dove non esistono corsie gialle, si imbocca Via Canepari, per un tratto di circa 500/600 metri, in cui sono presenti tre fermate e poi ci si immette in Via Rossini, in cui non sono presenti di nuovo strisce gialle.

Queste strisce gialle, utilizzate in questi orari, vengono utilizzate esattamente nel momento in cui il flusso è esattamente contrario rispetto a quella che potrebbe essere l'utilità, nel senso che nelle ore in cui gli autobus percorrono Via Canepari e utilizzano la striscia gialla, il traffico è maggiormente sviluppato sulla Via Jori, quindi sulla via parallela.

Quindi chiediamo, per l'ennesima volta, di rivalutare questo aspetto, anche perché la telecamera, posta a metà di Via Canepari, è un deterrente per le macchine che non devono percorrere la zona delle strisce dell'autobus, ma tutto ciò che succede dalla telecamera verso la fila che precede la telecamera, è un parcheggio selvaggio, non ci sono regole, mentre dalla telecamera in poi le macchine, anziché transitare, o fermarsi nella corsia degli autobus, si fermano in doppia fila sul lato opposto, costringendo quindi gli automezzi a percorrere la corsia degli autobus e, di fatto, andando a inficiare il beneficio che dovrebbero effettivamente portare queste strisce gialle.

DAGNINO (Assessore)

Sulla proposta della rotatoria, io l'ho letta sul giornale questa proposta. Ora leggo qua, nel testo che mi ha consegnato il Civ: «Non avendo ricevuto, ad oggi, alcuna notizia in merito». In realtà, è la prima volta che io ricevo disponibilità ad approfondire la cosa. È un percorso di progettazione vero e proprio quello della rotatoria. È vero, c'è il problema del diciotto metri che deve girare, ci deve essere lo spazio. Una rotatoria, per funzionare, dovrebbe avere le strade che arrivano ortogonalmente. E poi c'è questo tema che lei ha detto, che è l'allontanamento dei percorsi pedonali dai semafori, che devono essere, per legge, a una distanza tot. Perciò, tutti elementi di complicazione. In realtà, lì lo spazio non è molto. Però, poi non so se Pellegrino ha qualche elemento in più. Due calcoli li possiamo fare.

Sull'autovelox, non è strada omologata per un tipo di controllo del genere. L'autovelox può essere collocato soltanto in strade a percorrenza veloce, tipo sopraelevata, o tipo la nuova strada Guido Rossa, o come sarà Lungomare Canepa. Nella nostra città sono queste. Oggi il Lungomare Canepa no, ma dopo il rifacimento.

Sull'illuminazione esiste, a cura di Aster, tutto un piano di rifacimento dell'illuminazione. Faremo, credo, o la prossima settimana, o tra due settimane, proprio una delibera ad hoc. Perciò, ci sarà sicuramente un'impostazione diversa, anche rispetto proprio al risparmio energetico.

Sui parcheggi abbiamo già parlato. Anche per voi vale il ragionamento che se vogliamo ragionare su ulteriori dischi orari, rispetto a quel discorso che si faceva dell'equilibrio con le esigenze dei residenti.

Sull'area pedonale abbiamo parlato tante volte, è più una questione di controllo, che una questione di regolazione, o di nuova regolazione. È un tema di cui abbiamo parlato, come abbiamo parlato più volte della corsia gialla, che io ho fatto verificare anche da Amt sulla quantificazione della percorrenza e indubbiamente lì l'autobus risparmia dei minuti. Perciò, in una situazione di traffico, è chiaro che per noi è importante privilegiare il mezzo pubblico, anche rispetto ai vostri

clienti, perché poi molti utilizzano il mezzo pubblico. Ma anche di questo abbiamo già parlato. I dati di Amt li avevo forse mandati, ma semmai ve li rimando.

MURRUNI Iole (Presidente Municipio V)

Premesso che questa proposta non è mai arrivata al Municipio, nel senso che noi ne prendiamo atto adesso di questa rotonda, non essendo un tecnico, non avendo una relazione tecnica in merito, personalmente mi viene difficile giudicare sulla fattibilità. Però, colgo l'occasione per sollevare anche la questione, che ormai è stata rimandata da più tempo, del portare la metropolitana a Canepari, perché se si risolvesse il nodo della stazione di Brin e la metropolitana arrivasse a Canepari, com'era nei famosi progetti, forse il capolinea del 7 a Brin diventerebbe superfluo e quindi non si porrebbe il problema di far attraversare la rotatoria da un mezzo così grande.

Quindi colgo l'occasione per chiedere se c'è la possibilità di ipotizzare questo famoso avanzamento della metropolitana, perché purtroppo la metropolitana è nata a Certosa, da Brin verso il centro, però poi non ha avuto, sostanzialmente, avanzamenti dal nostro punto di vista. Ha avuto, giustamente, degli avanzamenti verso il centro, ma non sul lato Municipio Valpolcevera. Quindi questo potrebbe essere un elemento.

Sulla questione dell'autovelox ha risposto l'Assessore.

Sulla terza proposta, quella dell'illuminazione a led, spero che questo incontro di cui ha parlato l'Assessore possa avere un esito positivo, perché noi abbiamo fatto di recente l'incontro che annualmente facciamo con Aster e le risorse messe a disposizione sull'illuminazione per la Valpolcevera sono di 15 mila euro, che bastano appena a rifare l'impianto del Ponte Cuneense. Quindi noi abbiamo messo, nelle nostre priorità, anche il potenziamento a led di alcuni siti, per esempio Piazza Petrella, perché i cittadini, più volte, ci avevano detto che Piazza Petrella era insufficientemente illuminata. Però, ad oggi, le risorse che Aster ci ha detto sono disponibili, non bastano certamente a coprire un investimento a led, che è piuttosto costoso, anche se poi, a lungo termine è sicuramente vantaggioso ed economico.

Volevo ricollegarmi a quanto ha detto il Presidente del Civ, Greco, perché nel tempo abbiamo fatto diversi sopralluoghi, anche con l'assessore Dagnino e i suoi tecnici. C'è sicuramente la questione dell'isola pedonale, che è ancora da risolvere. Avevamo anche pensato, come Municipio, di acquistare delle fioriere per disporre ad hoc, però, purtroppo, questa cosa faticosa, messa insieme, ancora non ha visto il suo esito. Quindi sicuramente ci piacerebbe riprendere il percorso che avevamo fatto per arrivare a una conclusione, perché noi eravamo pronti anche ad acquisire queste fioriere, ma poi ci siamo fermati, perché non c'è stata una conclusione di questo esito.

Anche per la Via Canepari c'era stata la proposta di poter restituire degli stalli di isola azzurra lungo la Via Canepari, alternandola, come in qualche altra via, in Via Cantore, mi sembra, forse era stato fatto. Però, anche qui, la risposta mi sembra sia stata negativa.

Per tutto il tema della rivisitazione su cui abbiamo fatto tanto, perché abbiamo fatto una risistemazione, però ci sono anche altre cose che si potrebbero prevedere.

RUSSO (Presidente)

Per dare un ordine ai lavori, darei la parola ancora al rappresentante di Rivarolo, che è il signor Terrile, così poi magari i Commissari intervengono su entrambi i temi all'ordine del giorno e riusciamo a chiudere la Commissione, avendo affrontato tutti i temi, perché sono già le 16:30.

TERRILE Paolo (Rappresentanti Rivarolo)

Volevo attirare l'attenzione della Commissione e del Comune in genere sulla situazione parcheggi a Rivarolo. Un po' più di un anno fa è stato chiuso il parcheggio di Via Pisoni, area ex

Ferrovie dello Stato, che dava un centinaio di posti liberi. Era un'area di proprietà delle Ferrovie che, in qualche modo, tolleravano la presenza delle auto, quindi le persone potevano parcheggiare liberamente. Quest'area è stata messa all'asta. È stata all'asta, a quel che mi risulta, per un bel po' di tempo. Il Comune ha deciso di non acquistarla. È andata in mano ad un privato che, giustamente, acquisisce l'area e la prima cosa che fa è chiudere. Rivarolo, Piazza Pallavicini e zone limitrofe hanno perso circa un centinaio di posti auto liberi. Erano in una zona che la sera dava problemi, perché era una zona scarsamente illuminata, spesso sporca, con la presenza di macchine abbandonate, di rom che dormivano lì, però comunque era una zona che dava un certo numero di parcheggi ed era uno di quei famosi parcheggi di interscambio che venivano utilizzati, perché era molto vicino alla stazione.

Ad oggi quest'area non è stata sostituita, nel senso che le macchine parcheggiano nell'area di Via Duria, cioè l'ex capolinea del 53 che portava al passaggio a livello, che però ha un numero di posti inferiori sicuramente; è un'area, anche in questo caso, che la sera dà problemi di sicurezza, perché non è illuminata a dovere, quindi andrebbe potenziata sicuramente l'illuminazione. È una zona in cui continuano a essere scaricati elettrodomestici fuori uso, residui di lavori interni di case. Sono passato ancora ieri. Il fenomeno si è molto ridotto, però comunque è sempre un fenomeno presente. Quindi anche quest'area andrebbe, come minimo, illuminata meglio, resa più sicura e se ci fosse la possibilità anche di installare delle telecamere di sicurezza, com'è avvenuto nella zona della stazione di Rivarolo, capisco che non c'è nessuno dietro lo schermo che guarda e controlla, ma quantomeno per disincentivare questo tipo di pratiche, cioè di abbandono di oggetti e, comunque, in genere, per la sicurezza.

Nella stessa zona di Rivarolo, Certosa, sono stati eliminati una serie di parcheggi, che sono quelli a fianco del lungo torrente Torbella, che porta a fianco delle piscine Foltzer e della biblioteca. Anche in questo caso, la scelta è stata quella di aprire un'uscita nuova verso Via Perlasca, doppio senso di circolazione, quindi le macchine lì non possono parcheggiare. D'accordo, però, comunque, è stato un altro numero di parcheggi che sono stati eliminati.

D'accordo, non erano tracciati, però la gente parcheggiava lì liberamente,

Sì, sono stati spostati in Via Perlasca, però ne faccio anche una questione di comodità. Un conto è abitare a Certosa e Rivarolo e andare nello stradone nuovo a recuperare la macchina, un conto è recuperarla più vicino a casa.

Le multe sono state fatte dal momento in cui i Vigili hanno sempre tollerato questa situazione e le multe sono iniziate a essere fatte nel momento in cui è stata aperta la nuova strada. Però, questo per sottolineare, al di là della criticità, che comunque a Rivarolo c'è un problema parcheggi, perché quest'area di Via Pisoni adesso è lasciata a un privato, che peraltro non ha ancora fatto niente, quindi vorrei capire anche, se è possibile, la situazione attuale com'è, perché lui ha chiuso, è proprietà privata, però non è stato fatto nessun lavoro.

E poi ci sono altre aree in zona delle Ferrovie, che a questo punto vorrei capire se il Comune ha intenzione, in qualche modo, di acquistarle, o meno, e la destinazione d'uso che eventualmente il Comune vorrebbe fare.

L'altra criticità, che in parte qui l'amico del Comitato di Certosa ha indicato, è la questione relativa alla velocità. Non è un problema solo per Via Fillak o Via Canepari, però è un problema che abbiamo anche in alcune vie, come Via Rivarolo, come Via Vezzani, all'altezza della Basko, quella più recente, quella più grande, abbiamo anche in Via Rossini. È stato fatto un intervento, che noi giudichiamo molto utile, che è in fondo a Via Rossini, un po' prima della Via della Stazione, che è stato quello di illuminare meglio l'attraversamento pedonale. Siccome le macchine sfrecciano, noi vorremmo che la stessa cosa venisse fatta, sia a livello di illuminazione, che di attraversamenti pedonali, su quelli di Via Rivarolo, su Via Rossini, perché è ancora una notizia di ieri di un altro incidente, cioè di una persona che mentre attraversava la strada è stata investita da una moto, e su quello di Via Vezzani, altezza Basko, perché sono zone in cui le macchine, soprattutto di sera,

corrono. C'è scarsa visibilità, perché l'illuminazione non è sicuramente efficace. Quindi avere comunque dei passaggi pedonali segnalati, aiuterebbe non dico a risolvere il problema, ma a migliorare e ad abbassare i rischi per le persone che devono attraversare la strada.

RUSSO (Presidente)

Mi chiedeva la parola la presidente Murruni e poi facciamo intervenire i Consiglieri. Prego.

MURRUNI Iole (Presidente Municipio V)

Parto dalla questione della viabilità di Passo Torbella. Quella nuova viabilità è nata anche quando si è iniziato a studiare come togliere quell'insediamento abusivo rom, che c'era sul lungo argine. È inutile dire che c'era stata una pressione da parte della cittadinanza perché venisse risolta quella situazione. Quando si cerca di risolvere queste situazioni, si cerca anche di fare uno studio poi per prevenire eventuali futuri insediamenti. Quindi l'idea che era venuta, di concerto con la Mobilità, che comunque era un'idea che già era in campo da tempo, anche prima che si verificasse questo problema dell'insediamento, è stato quello dell'apertura della viabilità che, di fatto, impedirà, per il futuro, che ci siano nuovi insediamenti rom.

Poi, che la situazione di Rivarolo sia critica, noi per primi lo sappiamo, perché sul parcheggio di Via Pisoni, il Municipio, non appena avevamo letto sul sito di Ferrovie che c'era il bando per la messa in vendita di quell'area, avevamo scritto per due anni di seguito, perché questo bando per il primo anno è andato deserto e poi è stato ripubblicato l'anno dopo, tra l'altro con una notevole diminuzione del prezzo. Avevamo scritto entrambe le volte. Purtroppo, la risposta era stata negativa, perché le leggi di stabilità impedivano al Comune di poter acquisire un'area che, tra l'altro, la seconda volta costava davvero pochissimo. Quindi effettivamente Rivarolo ha perso quello che era l'unico punto, anche se non era un parcheggio ufficiale, perché era comunque un'area abbandonata di Ferrovie, lasciata all'abbandono e al degrado, però era l'unico punto dove effettivamente si poteva parcheggiare.

Purtroppo, quell'area è andata persa. C'è un privato, che però mi risulta – poi chiedo all'Assessore ulteriore conferma – non abbia ancora avuto le autorizzazioni ad aprire quello che aveva in mente di fare, ossia dei parcheggi in abbonamento mensile.

Siccome abbiamo sollecitato più volte un tavolo di confronto con Ferrovie per tutte le aree della Valpolcevera, come ad esempio il parcheggio di interscambio di Pontedecimo, su cui non volevamo che succedesse la stessa storia, come con Via Pisoni, d'altra parte sembra che le leggi, il patto di stabilità, si siano allentate, quindi forse c'è la possibilità, per il Comune, di fare un'operazione di tipo diverso. Quindi quando abbiamo fatto quei tavoli di confronto, per puntare l'attenzione sul parcheggio di Pontedecimo, abbiamo messo sul piatto anche tutte le altre aree della Valpolcevera, che sono di proprietà ferroviaria, ma che possono interessare la popolazione.

C'è stato un incontro al Matitone il 22 settembre 2015 e un altro incontro con i vertici di Ferrovie, venuti da Roma. Poi io ho fatto, in Municipio, un altro incontro il 6 ottobre con dei tecnici locali di Ferrovie. A seguito di questo incontro, ho anche scritto una lettera il 21 ottobre 2015, che ho inviato all'ingegner Carlo De Vito dei Sistemi Urbani, all'ingegner Macello della direzione di Genova e poi, per conoscenza, ovviamente, al Vicesindaco, all'Assessore ai lavori pubblici e all'assessore Dagnino.

In questa lettera avevo fatto un po' il sunto di quelle cose che erano state dette a voce, in particolare per quanto riguarda Rivarolo, che è il tema che ora ci interessa, le sottoarcate di Piazza Pallavicini, l'area di Via Pallavicini retrostante la fermata Amt e l'area dell'ex passaggio a livello di Rivarolo, perché quell'area, su cui comunque avevamo fatto diversi sopralluoghi, anche con i

tecniche, è un'area che mi risulta legata al nodo ferroviario, quindi dovrebbero recuperarsi, sembra, una cinquantina di parcheggi. Però, tuttora, questa situazione è in stallo.

Sappiamo che i lavori del nodo ferroviario stanno andando avanti. La caserma dei Carabinieri è a buon punto, dovrebbe essere abbattuta la caserma di Via Ferri. Però, l'avevamo già detto allora, però il tempo passa e ad oggi ancora non è accaduto nulla, se si riuscisse a riacquisire quell'area che, tra l'altro, con la presenza anche della caserma dei Carabinieri, sarebbe anche un'area un pochino più sicura, per ricavarne, perlomeno, parte di quei parcheggi che si sono perduti.

Quindi io davvero coglierei l'occasione per spingere perché si possa arrivare all'acquisizione di quell'area e alla tracciatura dei parcheggi, perché potrebbe essere, perlomeno in parte, una soluzione ai parcheggi che si sono effettivamente persi a Rivarolo.

Abbiamo fatto diversi sopralluoghi e stiamo studiando, come Municipio, nell'ottica anche di quel piccolo decentramento di competenza che c'è stato sulla segnaletica, il rifacimento delle strisce e anche vedere se si possono mettere dei rallentatori ottici, oppure qualcosa di simile, per quanto riguarda sia Via Rossini che Via Vezzani.

PUTTI (M5S)

Direi che le testimonianze che abbiamo ascoltato rimettono al centro nuovamente una situazione di forte abbandono delle periferie genovesi, perlomeno per quanto riguarda la Valpolcevera. Basta guardare anche i quotidiani. Il mio concittadino prima faceva cenno a un incidente che c'è stato ieri sera in Via Rossini, l'ennesimo, perché in quell'attraversamento pedonale, oggettivamente, si sono verificati tantissimi incidenti, perché si trova subito dopo un dosso e quindi chi arriva a una velocità sostenuta ha minore tempo nel vedere l'immediato attraversamento pedonale. In più, è in una strada molto stretta, come quella di Via Rossini, magari uno passa con la moto e non si avvede che sta attraversando qualcuno. Quindi c'è una situazione di difficoltà. È di questo pomeriggio un altro incidente, a Teglia, al fondo di Via Rivarolo, inizio di Via Teglia, nei pressi della Coop, per cui una macchina si è cappottata più volte al termine di quel rettilineo. Dell'incidente di Certosa, con risultati, purtroppo, sicuramente più tragici di questi due, ne abbiamo parlato in precedenza.

Fanno parte dello stesso abbandono le valutazioni espresse anche dal Presidente rispetto al posteggio di Via Pisoni. Oggettivamente, come diceva in precedenza, pensare a una programmazione che preveda l'uso del mezzo pubblico e quindi la promozione dell'uso del mezzo pubblico e di posteggi di interscambio in Valpolcevera è quantomeno impossibile. A Rivarolo, chiunque voglia scendere dalle aree collinari, non sono aree collinari con cinquanta abitanti, sono aree collinari con migliaia di abitanti, non può contare sui mezzi pubblici, magari perché ritorna un pochino più tardi, non può avvalersi del trasporto pubblico, perché per scendere giù in macchina, non saprebbe dove lasciare la macchina, perché non ci sono luoghi dove lasciare la macchina.

In più, c'è il commercio di Certosa. Giustamente, il consigliere Baroni diceva che questo nasce da una programmazione lontana. È chiaro che qualcuno, in questa città, ha programmato il commercio affinché non ci si curasse del piccolo commercio. Però, per noi, invece, è molto importante e in particolare è molto importante in queste aree, perché mantiene vivo il territorio, mantiene viva la comunità, consente un'autonomia anche negli acquisti alle persone anziane, che altrimenti non ne avrebbero e consente anche, in qualche modo, una relazione tra venditore ed acquirente che può promuovere una modalità diversa di consumo.

Di tutto questo non si è tenuto conto e, in particolare, oggi, chiunque, provenendo dalle zone limitrofe, quindi che non abita strettamente in Via Canepari, o in Via Jori, voglia andare ad acquistare in uno qualsiasi dei negozi di Via Canepari, Via Jori, Via Rossini, credo che abbia una sostanziale impossibilità, perché non c'è modo di trovare un posteggio.

L'area di Via Pisoni oggettivamente era un'occasione. Credo che l'ultimo prezzo a base d'asta fosse assolutamente accessibile dall'Amministrazione.

Sono stati sottratti degli altri occasionali posteggi, però, se c'era una tolleranza reciproca con la Polizia Municipale, era perché loro stessi riconoscevano un grande livello di difficoltà e non un intralcio della viabilità. Ricordiamoci che sia Via Canepari che Via Jori, sostanzialmente, non hanno posteggi, se non in alcune fasce orarie in Via Canepari.

Quindi stiamo parlando di una zona che vive di segnali costanti dall'Amministrazione di non pensiero, di non cura e vive, peraltro, invece, delle situazioni di difficoltà sociali oggettive, che si manifestano, poi, nelle quotidianità.

Io credo che sia davvero da fare una riflessione, anche sulla mobilità, rispetto a queste aree. Altrimenti, quando parliamo di città policentrica, ce la raccontiamo e la raccontiamo ai cittadini. Io credo che, invece, un investimento serio in termini di pensiero, da questo punto di vista, vada fatto.

Io non so se la rotatoria vada bene; lascio ai tecnici dell'Amministrazione la valutazione di questo. Però, è indubbio che se aprendo internet uno trova due incidenti in quelle aree, solo tra ieri e oggi, è evidente che c'è una situazione di difficoltà a cui porre rimedio.

Pertanto, davvero coglierei quest'occasione per sollecitare l'Amministrazione perché pensi un po' di più a queste periferie, altrimenti continueranno ad essere tagliate fuori da un lato e continueranno ad avere la percezione, nel piccolo commercio e nella comunità che lì vive, di un abbandono. Purtroppo, vivendo in quei territori e circolando in quei territori, è palpabile. La percezione degli abitanti è una sensazione di abbandono. Oltre tutto, vengono casualmente scelti anche come luoghi dove costruire i principali oneri per tutto il resto della città. Quindi rispetto a questo io vorrei l'avvio di una riflessione e magari provare a dare delle risposte, piccole, ma concrete, alle istanze che sono state portate dai cittadini.

(Dalle ore 16:48 presiede il Consigliere anziano Villa)

MUSCARÀ (M5S)

Sarò veloce, perché molte delle cose che volevo dire, le ha già anticipate il collega Putti. Oggi anche i comitati di Certosa e Rivarolo sono venuti a portarci delle problematiche. Stanno vivendo un disagio, legato in parte anche a un senso di insicurezza e l'altro legato anche a una carenza di servizi. Lo diceva prima Putti, bisogna ricordarsi più spesso di queste periferie.

I comitati sono venuti a farci delle proposte. Ad alcune lei, Assessore, ha già risposto. Riguardo la rotatoria ha detto: «Vediamo di fare due calcoli». Chiaramente è una battuta, però mi auguro che non sia proprio tanto per liquidare la cosa. Valutiamo veramente se c'è la possibilità di venire incontro a queste richieste.

Lei dice: «Non liquido mai con due parole», però le ricordo che lei, nell'argomento precedente ha detto: «Io due mesi fa ho preso in mano queste carte qua, ma il problema era di sei anni fa», quindi sarebbe compito suo e dei suoi uffici fare programmazione, perché esiste anche la parola programmazione, le ricordo, Assessore. I problemi non li dobbiamo affrontare in urgenza, ma vanno affrontati prima, bisogna programmare. Quindi non possiamo accorgerci dei problemi quando succedono incidenti, o altre cose, bisogna prevenire, quindi bisogna programmare. Quindi le posso ricordare che, volendo, i problemi si risolvono prima.

Oggi i cittadini ci vengono a portare qua un disagio e io la prego di prendersi carico di queste richieste, loro hanno fatto diverse proposte, di portarle avanti e realizzare qualcosa di concreto e lasciare da parte le parole, cercare di risolvere i problemi. Loro qua ci dicono: c'è la possibilità di fare una rotatoria? Io mi aspetto che tra qualche tempo, il tempo necessario affinché i suoi tecnici facciano le valutazioni, ci sia un ritorno, cioè si esca con un documento che dica: «Abbiamo valutato la vostra proposta. Si può fare. Non si può fare. Si può fare qualcosa di diverso». Loro ci

hanno proposto anche il discorso dell'illuminazione. Valutiamo se è possibile migliorare l'illuminazione, che sarebbe anche prevenzione verso gli incidenti.

Il recente investimento che c'è stato sulle strisce l'altro ieri, ad esempio, con una maggiore illuminazione, può darsi che, in qualche modo, limiti la possibilità che si verifichi di nuovo.

Per quanto riguarda il parcheggio di Via Pisoni è già stato detto, ma io, tra l'altro, un paio di anni fa, avevo portato a conoscenza l'Amministrazione di questo parcheggio che veniva svenduto, perché mi pare si parlasse di 200 mila euro. Io non posso pensare che l'Amministrazione, nelle pieghe del bilancio, non potesse trovare questa somma, anche perché si è sempre parlato di posteggi di interscambio. Lì ci avevano offerto una ciliegina, sarebbe stato l'ideale, anche perché in quella zona era prevista la fermata della metropolitana, quindi abbiamo buttato via un'occasione d'oro, dove si poteva acquisire uno spazio che poteva essere messo a disposizione della città. Ce la siamo fatta portare via. Ma lì ci sono delle responsabilità, perché come diceva la Presidente, due volte il Municipio l'ha segnalato e per due volte si è risposto che non abbiamo i soldi. Io ritengo che forse, invece, una valutazione per acquistarlo si poteva fare. Anche qui ritorno al discorso della programmazione, Assessore.

GRECO Enzo (Presidente Civ. Vivi Certosa)

Volevo solo sottolineare una cosa per quanto riguarda il discorso delle aree pedonali di cui si parlava prima. Con il Municipio effettivamente ne abbiamo parlato più volte e siamo concordi sul fatto che debba essere trovata una soluzione. È vero che è stato fatto un incontro, ormai più di un anno fa, con l'Assessore. Ad oggi, effettivamente, risposte non ne abbiamo avute in tal senso.

Tutti si stanno lamentando del fatto che non esistono zone da adibire a parcheggio. A Certosa le abbiamo, possono essere riconvertite, ma non c'è assolutamente la volontà di prendere in considerazione questo aspetto. Questo è un dato di fatto che ad oggi permane.

DAGNINO (Assessore)

Sull'area pedonale è un problema di controllo, prevalentemente di controllo.

Consigliere Putti, io mi occupo ogni giorno di dare piccole risposte al territorio. Io vivo in una periferia e perciò il mio approccio amministrativo mette assolutamente al centro le periferie. Io non accetto che lei mi dica che non mi prendo cura di alcune parti della città. Io mi prendo cura di tutta la città, compatibilmente con le risorse economiche ed umane che ho a disposizione.

Io faccio parte di quella generazione politica che ha inventato la definizione città policentrica. Prima della fine degli anni Novanta non si parlava, a Genova, di città policentrica. C'era davvero una città distribuita e concepita in modo diversa. Da quegli anni – lei è molto più giovane di me – si è cominciato a ragionare e a rivalutare – con fatica, perché è un processo che andava contro decenni di una certa indicazione – quelli che sono i valori dei diversi centri della nostra città policentrica.

Io mi prendo cura della sicurezza stradale. È un tema che nell'Amministrazione precedente non faceva parte del dibattito. Nell'Amministrazione precedente non si parlava di ragionamenti su come sistemare gli attraversamenti pedonali. È un tema che abbiamo portato all'attenzione, in questi anni. Ogni giorno io vado in giro per i quartieri, conosco i quartieri, sono in contatto con i Municipi costantemente. Io non vivo al Matitone, consigliere Putti. Io vivo in giro per la città, che conosco abbastanza bene, credo.

È vero, le zone di Bolzaneto e di Rivarolo, hanno un problema di parcheggio, l'abbiamo detto prima. È difficile regolamentare e costruire, inventarsi situazioni di parcheggi.

Quando i cittadini di Via Ferri mi chiamarono, perché la situazione era insostenibile perché sotto casa loro c'erano praticamente soltanto posteggiati i piccoli camion di una nota ditta di trasporti, ci siamo messi lì e abbiamo trovato una collocazione, cercando di liberare, di fare

parcheggi intorno a Via Ferri soltanto per auto e abbiamo trovato una collocazione, anche proprio per la capacità dei tecnici del Comune di Genova su dove collocare questi piccoli camion di questa nota ditta di trasporti. Però, il problema dei parcheggi è un problema contro il quale ci scontriamo tutti i giorni. È vero, avremmo potuto comprare il parcheggio di Via Pisoni. Io non avevo, a capitolo, una cifra che potevo dedicare a questa cosa. Poi, sulla storia del parcheggio di Via Pisoni interverrà il direttore, perché conosce cosa è successo dopo.

Avremmo potuto comprarlo, ma in quel momento non c'era la disponibilità, non solo nei capitoli che sono a disposizione della Mobilità, perché l'abbiamo verificata la cosa. Per dinamiche di patto di stabilità non si poteva fare.

Io, faticosamente, porto avanti questo tavolo con Ferrovie e con Genova Parcheggi, per poter arrivare a una gestione, in qualche modo, possibile e condivisa, che trovi un equilibrio economico da una parte e dall'altra, ovviamente. Ma sappiamo bene com'è difficile lavorare con la galassia di Ferrovie dello Stato.

Comunque, le riunioni continuano. La prossima settimana ce ne sarà un'altra, perché diciamo che gli ultimi contatti con l'amministratore delegato di Sistemi Urbani, hanno dato origine a incontri più tecnici, che poi sono quegli incontri dove si cerca di arrivare a un discorso di equilibrio gestionale. Io, consigliere Putti, non credo che una zona sia trascurata perché ci sono incidenti stradali. Purtroppo, gli incidenti stradali capitano in tutte le zone della città. A ogni cambio turno del Centro operativo della Polizia Municipale, noi abbiamo il report di quello che succede in tutta la città e, purtroppo, questa è una situazione diffusa e capillare.

Gli incidenti, come sapete, sono causati, per l'80%, dal comportamento umano e spesso, dietro agli incidenti, soprattutto a quelli più gravi, ci sono anche situazioni di sostanze, situazioni complesse. Proprio per questo, noi portiamo avanti questo programma di potenziamento e di lavoro anche sugli attraversamenti pedonali.

L'attraversamento di Via Rossini è uno di questi programmi. Naturalmente, ben vengano altre segnalazioni. È evidente che noi questi interventi li dobbiamo fare in tutta la città e non abbiamo risorse infinite, sono compatibilmente con le risorse, perché un intervento come quello di Via Rossini non è la spesa di tracciare semplicemente delle strisce pedonali, ma è un intervento complesso, che ha anche un certo costo. Abbiamo un programma e annualmente noi dedichiamo, e quest'anno abbiamo dedicato maggiori risorse, e cerchiamo di far fronte a tutte le segnalazioni. Ben vengano altre segnalazioni, come quelle che ci avete fatto su altre vie. Vi prego di farle attraverso il Municipio, perché così è più comodo per me, nel senso che sono indicazioni, però lo dobbiamo sapere. Ogni intervento ha un costo, perciò ci sono programmi annuali, come per tutte le cose, chiaramente. Io cerco, con grande attenzione, di distribuire questi interventi un po' in tutta la città, che non ci sia nessun quartiere trascurato. Per esempio, Via Ferri, credo che poi verrà recuperato come parcheggio bianco, normale.

Perciò, è un po' questa la mia risposta. Chiudo, rivolgendomi al consigliere Muscarà. Io l'ho preso in carico questo progetto quando dovevo prenderlo in carico. Prima ha fatto percorsi diversi. La Mobilità interviene su un progetto non in itinere, ma già deciso e già chiuso, solo quanto si affronta la cantierizzazione. Questo è nella norma. Avviene così per tutti i cantieri. Questa non è mancanza di programmazione. Questo è un progetto definito anni fa che, a un certo punto, chi lo ha proposto e chi lo esegue, ci ha detto: «Adesso partiamo». E allora si passa alla fase della cantierizzazione. Perciò non è mancanza di programmazione, nel modo più assoluto.

Consigliere Muscarà, io sono una persona seria, ho rispetto delle persone, perciò io non liquido mai le persone tanto per liquidarle, ascolto tutti. Io credo che per un amministratore e per una persona che fa politica in generale, la capacità di ascolto sia una delle doti che deve coltivare di più. Bisogna davvero imparare ad ascoltare sempre di più. Io la esercito ogni giorno. Recepisco, dai territori, le esigenze e non liquido mai nessuno con due parole così, per liquidare.

Adesso, Presidente, il direttore interviene su Via Pisoni, perché dà delle informazioni più specifiche e forse sulle rotatorie in generale.

Dr. PELLEGRINO Francesco (Direzione Mobilità)

Partendo dalla rotatoria, naturalmente faremo uno studio di fattibilità, prima di passare a una progettazione, perché bisogna capire se la rotatoria ci sta. Nello studio di fattibilità dovremo capire come sono i sottoservizi, perché una rotatoria si porta dietro anche lo spostamento di alcuni sottoservizi e lasciatemi dire anche i sopraservizi, perché, se non ricordo male, lì abbiamo anche una torre faro, che andrebbe a finire proprio in mezzo alla rotatoria. Considerate anche che una rotatoria, almeno, per far girare il bus da diciotto metri, deve avere un raggio di ventiquattro metri. Quindi dovremo andare lì, misurare e fare questa verifica, fare uno studio di fattibilità e naturalmente, poi, rappresentare se questa rotatoria ci sta o non ci sta e le cose che ha detto l'Assessore sono chiare, perché poi sapete che le rotatorie si portano l'allontanamento, poi, della pedonalità. Quindi tutte queste cose vanno un po' valutate e poi, naturalmente, pesate in funzione di benefici o criticità che si possono portare dietro.

Peccato – lasciatemelo dire da tecnico – che la legge non ci permette di installare telecamere, quindi il controllo fisso della velocità, perché questo è consentito soltanto sulle strade di scorrimento. E sulle strade urbane non è possibile.

Per quanto riguarda, invece, gli altri aspetti, lasciatemi spendere due parole. L'ho detto prima, tutte le volte che noi affrontiamo delle modifiche alla viabilità, naturalmente ci poniamo tutti gli aspetti che i problemi, o le modifiche della viabilità si portano dietro. È stato aperto il bypass alla Via Perlasca e Via Jori, ne avete parlato, all'altezza di Rivarolo. Questo ha fatto scattare subito la verifica dei posti che sarebbero venuti a mancare, ancorché tollerati, ma erano circa una trentina di posti e ne abbiamo restituito una quarantina regolari.

Voglio dire anche che l'apertura – io parlo solo ed esclusivamente dal punto di vista della viabilità – di questo bypass ha consentito anche un po' di migliorare la viabilità che prima arrivava dal semaforo, quindi dal ponte sul Polcevera.

Via Pisoni è un'area acquistata da un privato ed è un'area ad uso pubblico, ha un vincolo. Quindi quest'area deve essere destinata a parcheggio. Noi abbiamo incontrato già più volte il proprietario e gli abbiamo manifestato il vincolo. Aspettiamo che sia sottoscritta la convenzione urbanistica che il soggetto privato deve sottoscrivere con l'Urbanistica, dove vengono definiti e indicati i vincoli, per poi passare alla sottoscrizione di un disciplinare che prevede i limiti di regolamentazione della sosta, i livelli tariffari e il numero di posti che devono essere a rotazione.

Noi stavamo cercando di facilitare al massimo questa situazione. Mi sembra che anche nei prossimi giorni ci siamo anche proposti di fare incontrare questa persona con l'Urbanistica, affinché venga sottoscritta la convenzione urbanistica. Noi abbiamo già dato a lui la bozza del disciplinare. Quindi speriamo che a breve questa cosa si chiuda e che questa persona apra l'area alla sosta, secondo le regole che sono stabilite dal Comune di Genova e secondo i vincoli che lui, nell'acquisto, deve sostanzialmente rispettare.

PUTTI (M5S)

Mi fa piacere che l'ho ravvivata un po', Assessore, perché così ci incontriamo. Se nel pensiero c'è una città policentrica, allora come mai ci troviamo in una valle – in cui sono nato e vivo – in cui per Genova Città della Cultura non è stato pensato e realizzato nessun evento? Come mai non c'è un posteggio di interscambio? Come mai è stata scelta la Valpolcevera per metterci la Iplom, i cantieri del nodo ferroviario, i cantieri del Terzo Valico, l'ipotesi della Gronda? Come mai in quest'area c'è il più alto indice di ragazzi ripetenti nelle classi superiori in percentuale su tutta la

città? Il secondo indice in percentuale per dispersione scolastica. Come mai sono stati realizzati una serie di capannoni commerciali al di là del fiume, invece di realizzare anche qualche risorse per il territorio? Come mai praticamente rimane una sola biblioteca, sostanzialmente, che non riceve, se non da donazioni, libri nuovi quasi mai? Come mai permane un piccolo teatro e un piccolo cinema-teatro, preziosi presidi territoriali di cultura? E sono le uniche strutture culturali in quell'area. Come mai in quell'area lì si era fatto un percorso, con un centro integrato di Via, per realizzare un qualcosa che lo ponesse in competizione con altre aree dedicate al piccolo commercio cittadino e mi riferisco a quello di Certosa, quando ha faticosamente affrontato i lavori per il restyling, che l'avevano portato ad avere la possibilità di avere passeggiate, e guarda caso contemporaneamente gli abbiamo fatto la fiumara a fianco, che gli abbiamo dato una mazzata e gli abbiamo realizzato di fronte una serie di centri commerciali che hanno vanificato gli sforzi che erano stati fatti allora.

Come mai, a detta di un medico dell'IST, è uno dei due territori cittadini con il più elevato indice di mortalità? Come mai parliamo di scuole, dove le famiglie devono portarsi la carta igienica e i colori da casa per darli ai figli? Come mai, ancora, ci sono zone in cui i Carabinieri non vanno, perché sono considerate non bonificate? E sono zone ampie queste.

Come mai abbiamo chiuso lì un ospedale, un altro l'abbiamo ristrutturato brevemente e poi l'abbiamo massacrato, lasciandoci pochissimi servizi e non abbiamo realizzato nessun'altra cosa?

Non dico a lei, Assessore, chiaramente, perché parlo di dati anche di sette/otto anni fa e non mi riferisco a lei, non mi riferivo a lei prima, ma io parlavo di un'Amministrazione, che non si personificava in lei. Questo è quello che le Amministrazioni di Genova hanno restituito alla Valpolcevera in questi anni. Quindi io, orgogliosamente, come cittadino di quella valle, mi sento abbandonato dalle istituzioni e rivendico in quest'aula, con la funzione che mi hanno dato quei cittadini, di Consigliere comunale, l'urlo di una popolazione di 60 mila abitanti circa, che si sente abbandonata da questa Amministrazione.

VILLA (Presidente)

Se non ci sono altri interventi, ritengo di chiudere la Commissione. Grazie e buonasera a tutti.

ESITO

<ul style="list-style-type: none">- Informativa rispetto ai lavori previsti per la soppressione del passaggio a livello di Bolzaneto, e relativo impatto sulla viabilità, posteggi e attività commerciali.- Problematiche di viabilità nella zona di Certosa (valutazione proposta di realizzare una rotonda);- Situazione posteggi in zona Rivarolo successivamente alla recente apertura del collegamento di Passo Torbella ed alla precedente perdita dei posteggi nell'ex area adiacente via Pisoni. <p>Sono previste audizioni.</p>	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
--	--------------------------------

Alle ore 17,16 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Milena Rolando)

Il Presidente
(Monica Russo)